

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Antragsgegenstand	2
3	Planrechtfertigung.....	3
3.1	Allgemeines.....	3
3.2	Betriebskonzept	3
3.3	Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	4
3.4	Haltestellen	4
3.5	Straßennetz	4
3.6	Zusammenfassung.....	4
4	Varianten und Variantenvergleich.....	5
5	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	9
5.1	Allgemeines.....	9
5.2	Straßenbahnanlagen.....	9
5.3	Straßenbauliche Anlagen.....	9
5.4	Lichtsignalanlagen (LSA).....	9
5.5	Sonstige vorhandene bauliche Anlagen	9
6	Beschreibung des geplanten Zustandes.....	10
6.1	Straßenbahnanlagen.....	10
6.2	Haltestellen	10
6.3	Fahrleitung	10
7	Tangierende Planungen.....	12
8	Temporär zu errichtende Anlagen.....	12
9	Erläuterung zur Kostentragung	13
9.1	Kosten.....	13
9.2	Kostenträger	13
10	Baudurchführung.....	14
10.1	Bauabschnitte	14
10.2	Zeitliche Abwicklung.....	14
10.3	Verkehrsregelung während der Bauzeit	14
10.4	Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit.....	14
11	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	16
11.1	Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen	16
11.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	16
11.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	20
11.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	20
12	Weitere Rechte und Belange	21
12.1	Grunderwerb	21
12.2	Kabel und Leitungen.....	22
12.3	Straßen und Wege.....	22
12.4	Kampfmittel	22
12.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial.....	23
12.6	Gewässer.....	23
12.7	Land- und Forstwirtschaft.....	23

Darstellungsverzeichnis

Darstellung 1 – Geplante Linien und Taktzeiten in der Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße	3
---	---

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Abkürzungsverzeichnis

BaumSchVO	Baumschutzverordnung
BerlStrG	Berliner Straßengesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BPU	Bauplanungsunterlage
BVG – AöR	Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts
BWB	Berliner Wasserbetriebe
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
GRW	Gleichrichterwerk
Kfz	Kraftfahrzeug
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
MobGBE	Berliner Mobilitätsgesetz
NO ₂	Stickstoffdioxid
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, bis 30.11.2011
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, seit 08.12.2016
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
v _E	Entwurfsgeschwindigkeit
zul v	Zulässige Geschwindigkeit
VFwdBZ	Verkehrsführung während der Bauzeit
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

Erläuterungsbericht Planfeststellung

1 Einleitung

Im Bereich der Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße sind die bestehenden Verhältnisse der Anlagen der Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG – AöR) hinsichtlich eines fahrgastfreundlichen, komfortablen und barrierefreien Zustandes optimierungsbedürftig. Die Straßenbahn muss sich hier mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Fahrspur teilen, die Haltestellen sind nicht barrierefrei.

„Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei ... gestaltet werden.“ Diesem Grundsatz des §4 (2) des Berliner Mobilitätsgesetzes – MobGBE 2018¹ wird mit der hier vorliegenden Planung Rechnung getragen.

Die BVG – AöR haben gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII (SenStadt VII; seit 2016 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung IV (SenUVK IV)), Möglichkeiten zur Verbesserung der barrierefreien Einstiege und der Trennung von Straßenbahn und MIV unter gleichzeitiger Verbesserung der Radverkehrsanlagen untersucht.

Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass sowohl die Schaffung von barrierefreien Haltestellen als auch eine fast durchgehende Trennung von Straßenbahn und MIV unter Verbesserung der Situation für Radfahrende möglich ist.

¹ <http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=MobG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true&aiz=true> (Zugriff am 02.08.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

2 Antragsgegenstand

Die Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG – AöR) beantragen die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach §28 (1) des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)² und nach §75 (1) des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Hier heißt es: „Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.“ und „Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.“

Antragsgegenstand sind die folgenden Maßnahmen:

- 1) Straßenbahnmaßnahme in Berlin, Stadtbezirke Pankow und Lichtenberg, von Oderbruchstraße 1 (einschließlich des nordwestlichen Bereiches der Kreuzung mit der Landsberger Allee) bis Hohenschönhauser Straße Einmündung Otto-Marquardt-Straße
- 2) Neubau der Haltestellen „Oderbruchstraße“ und „Judith-Auer-Straße“
- 3) Abbruch und Neubau vereinzelter Fahrleitungsmasten

Durch die Schaffung der barrierefreien Haltestelle „Oderbruchstraße“ und damit einer Verlagerung der Gleislage in der Oderbruchstraße zwischen Landsberger Allee und Maiglöckchenweg sowie der Herstellung eines besonderen Bahnkörpers folgt zwingend der Umbau von Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen und Gehwegen.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung nach §28 PBefG sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

Weiterhin werden hiermit beantragt:

- a) die Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes nach §12 Berliner Straßengesetz (BerlStrG)³ in Verbindung mit §31 (1) PBefG
- b) Fällgenehmigung nach §5 (1) Nr. 2 der Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO)⁴
- c) Erlaubnis nach §15 in Verbindung mit §17 (1) des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)⁵

Der Forderung des § 25 Abs. 3 VwVfG nach einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die am 23. Mai 2017 erfolgte Vorstellung des Bauvorhabens im Verkehrsausschuss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Lichtenberg⁶ der Unterlagen zum Gleisbauvorhaben Rechnung getragen.

² <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html> (Zugriff am 19.07.2018)

³ <http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true> (Zugriff am 19.07.2018)

⁴ https://www.berlin.de/senuvk/natur_gruen/naturschutz/downloads/rechtsgrundlagen/landesvo/andere/baumschvo.pdf (Zugriff am 24.11.2018)

⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/ (Zugriff am 24.11.2018)

⁶ https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung_589130.php (Zugriff am 03.11.2019)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

3 Planrechtfertigung

3.1 Allgemeines

Ein Vorhaben ist nur dann zulässig, wenn es gerechtfertigt ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist dies dann der Fall, wenn das Vorhaben am Maßstab des Ziels des jeweiligen Fachplanungsrechts "vernünftigerweise" geboten ist. Die das Vorhaben rechtfertigenden Gründe ergeben sich aus den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts. Diese Ziele sind:

- a) Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs im Verhältnis zum Individualverkehr, etwa durch Verkürzung der Transportzeiten
- b) Erhöhung der Verkehrssicherheit
- c) Entlastung innerörtlicher Verkehrsverhältnisse
- d) Erhaltung und Verbesserung des Verkehrsflusses

Im Bereich der Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße sind die bestehenden Verhältnisse hinsichtlich eines fahrgastfreundlichen, komfortablen und barrierefreien Zustandes der Haltestellen zu verbessern.

Durch die gemeinsame Fahrspur von MIV und Straßenbahn kommt es zu gegenseitigen Behinderungen, Stauerscheinungen des MIV wirken sich unmittelbar auf den Straßenbahnbetrieb aus.

Da sowohl die Planungsvorgaben als auch die Finanzierung des Vorhabens durch das Land Berlin erfolgen, handelt die BVG – AöR als Vorhabenträgerin auf Veranlassung des Landes Berlin. Der vorgesehene Infrastrukturausbau erfolgt somit im öffentlichen Interesse.

3.2 Betriebskonzept

IST-Zustand

In der Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße verkehren die Straßenbahnlinien M5 und M6. Buslinien sind nicht vorhanden, auch keine Nachtbusse.

Unmittelbar nordwestlich der Einmündung in die Landsberger Allee befindet sich die nicht barrierefreie Haltestelle „Oderbruchstraße“ in der Fahrbahn. Die Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ ist ebenfalls nicht barrierefrei auf der Fahrbahn.

SOLL-Zustand

Zukünftig sind keine zusätzlichen Linien oder der Einsatz von (Nacht-)Bussen vorgesehen. Das Betriebsprogramm der BVG sieht für den Zeithorizont 2030 folgende Fahrten je Richtung vor:

Linie	Prognose-Planfall	
	tags	nachts
Tram M5	179	31
Tram M6	184	34
Summe:	363	65

Darstellung 1 – Geplante Linien und Taktzeiten in der Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße

Die neue Haltestelle „Oderbruchstraße“ mit Fahrtrichtung stadtauswärts wird als barrierefreier Haltestellenkap, ca. 90 m vom jetzigen Standort entfernt, neu geplant. In stadteinwärtiger Richtung ist eine barrierefreie Haltestelleninsel am jetzigen Standort vorgesehen. Die Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ ist an gleicher Stelle in beiden Richtungen als barrierefreie Haltestelleninsel geplant.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

3.3 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Mit der vorliegenden Planung wird die Situation für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste durch die barrierefreie Gestaltung aller Haltestellenanlagen (niveaufreier Ein- und Ausstieg, Verwendung taktiler Elemente, gesicherter Haltestellenabgang) verbessert. Mit dem barrierefreien Haltestellenkap „Oderbruchstraße“ wird zudem ein Gefahrenpunkt beseitigt, da die bisherige Haltestelle nur den Einstieg über die Fahrbahn zuließ, diese Haltestelle aber nicht mittels Lichtsignalanlage (LSA) während des Fahrgastwechsels gesichert wird.

3.4 Haltestellen

Die geplanten Haltestellennutzlängen ergeben sich aus den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen und deren Kombinationen.

Der Bemessung der Nutzlängen der Haltestellen wurden folgende Fahrzeugtypen zu Grunde gelegt:

Straßenbahnen

Flexity F6 und F8	Fahrzeuglängen 30,80 m bzw. 40,00 m
GT	Fahrzeuglänge 27,00 m (ca. 55,4 m in Doppeltraktion)
GTZ	Fahrzeuglänge 27,00 m

Demnach ergeben sich Haltestellenlängen für die Straßenbahnen von 62 m.

3.5 Straßennetz

Der Straßenzug Oderbruchstraße – Hohenschönhauser Straße ist eine zwischenbezirkliche Straßenverbindung von Landsberger Allee und Konrad-Wolf-Straße. Der Umweltatlas Berlin ⁷ weist in 2014 für die Oderbruchstraße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 5.001 bis 10.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) aus, für die Hohenschönhauser Straße sind dies 10.001 bis 15.000 Kfz.

Von SenUVK IV A wurden der BVG – AöR die folgenden für 2030 prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen mitgeteilt⁸:

- Hohenschönhauser Straße (zwischen Otto-Marquardt-Straße und Weißenseer Weg): ca. 16.000 Kfz/24 h DTVw, 3 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Hohenschönhauser Straße (zwischen Maiglöckchenstraße und Otto-Marquardt-Straße): ca. 15.000 Kfz/24 h DTVw, 3 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht
- Oderbruchstraße (zwischen Landsberger Allee und Maiglöckchenstraße): ca. 12.000 Kfz/24 h DTVw, 3 % Lkw > 3,5 t zul. Gesamtgewicht

Die getrennte Neuaufteilung des Straßenraumes bewirkt neben dem besonderen Bahnkörper auch die regelkonformen Radfahrstreifen und genügend breite Gehwege.

3.6 Zusammenfassung

Die vorliegende Planung entspricht den verkehrsplanerischen Zielen des Landes Berlin, die eine umfassende Steigerung der Attraktivität und bessere Vernetzung des ÖPNV zum Inhalt haben. Zugleich findet das in 2018 beschlossene Berliner Mobilitätsgesetz Berücksichtigung.

⁷ <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?Szenario=light> (Zugriff 03.11.2019)

⁸ Schreiben SenUVK IV A vom 11. März 2019

Erläuterungsbericht Planfeststellung

4 Varianten und Variantenvergleich

In Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen wurde die Trassenführung der Straßenbahn in der Oderbruchstraße untersucht⁹. Diese Untersuchungen konzentrierten sich vor allem auf den Bereich zwischen Landsberger Allee und Maiglöckchenstraße einschließlich der Anordnung und Ausbildung der Haltestellen. Details der einzelnen Varianten sind den Lageplänen (Stand Entwurfsplanung) sowie der tabellarischen Übersicht in Unterlage 13.1 zu entnehmen.

Für den Bereich zwischen Maiglöckchenstraße und Otto-Marquardt-Straße ist die Antragsvariante mit der geringfügigen Verlagerung der Gleistrasse, die Beibehaltung der Gleismittellage mit Anschluss an die bestehende Haltestelle und die einseitige Aufweitung der Verkehrsfläche nach Norden weg von der Wohnbebauung alternativlos. Auf eine detaillierte Variantenuntersuchung konnte in diesem Abschnitt verzichtet werden.

Die acht Varianten (V) zum Abschnitt zwischen Landsberger Allee und Maiglöckchenstraße wurden hinsichtlich der Aspekte Gleislage, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit, Trennung Verkehrswege / Beschleunigung ÖPNV, Eingriffe in die Natur / Denkmale sowie Inanspruchnahme von privatem Grund und Boden beurteilt. Dabei wurden die besonders positiv / negativ bewerteten Aspekte farbliche (grün / rot) hervorgehoben.

V	Gleislage / Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit / Fahrgastkomfort		Trennung Verkehrswege / Beschleunigung ÖPNV		Eingriffe in die Natur / Denkmale		Inanspruchnahme privater Flächen
1	gegenüberliegende überfahrbare Haltestellenkaps, stadtauswärtige Haltestelle unmittelbar nach der Kreuzung führt zu Konflikten zwischen MIV und Straßenbahn Gleise in Asphalt, überfahrbar	-	Komplette Trennung der Verkehrswege	++	Baumfällungen auf der Nordseite	-	keine ++
			nur 3,00 m breite MIV-Fahrstreifen	-			
			Angebotsstreifen Rad 1,65m	-	keine Denkmale		
2	gegenüberliegende überfahrbare Haltestellenkaps, stadtauswärtige Haltestelle unmittelbar nach der Kreuzung führt zu Konflikten zwischen MIV und Straßenbahn Gleise in Asphalt, überfahrbar	-	Gleis 1 im besonderen Bahnkörper	+	Baumfällungen auf der Nordseite	-	keine ++
			Gleis 2 / MIV gemeinsamen Fahrweg	-			
			ausreichend breite MIV	+			
			Angebotsstreifen Rad 1,85m bis 3,00m	-	keine Denkmale		

⁹ Siehe Ordner 2, beige stellte Unterlage 13.1

Erläuterungsbericht Planfeststellung

V	Gleislage / Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit / Fahrgastkomfort	Trennung Verkehrswege / Beschleunigung ÖPNV	Eingriffe in die Natur / Denkmale	Inanspruchnahme privater Flächen
3	gegenüberliegende überfahrbare Haltestellenkaps, stadtauswärtige Haltestelle unmittelbar nach der Kreuzung führt zu Konflikten zwischen MIV und Straßenbahn Gleise in Asphalt, überfahrbar Gehwegbreite teilweise unter Minimum	- abmarkierter Bahnkörper Gl. 1 schließt Behinderungen mit MIV stadteinwärts aus - Angebotsstreifen Rad 1,85m – 3,00m	+ Baumfällungen auf der Nordseite keine Denkmale	- ca. 100 m ² - -
4	Haltestelle 200m vom Knotenpunkt ist gut für Verkehrssicherheit Haltestelle stadteinwärts 160m vor der Kreuzung führen zu zweimaligem Anhalten und Anfahren, Gehwegausbau auf Nord- und Südseite, Gehwegbreiten unter Mindestmaß	+ abmarkierter Bahnkörper Gl. 1 schließt Behinderungen aus - Gleis 2 / MIV gemeinsamen Fahrweg + Radfahrstreifen 2,00m	+ Keine Baumfällungen keine Denkmale	+ keine + + keine +
5	Haltestelle 200m vom Knotenpunkt ist gut für Verkehrssicherheit Haltestelle stadteinwärts 160m vor der Kreuzung führen zu zweimaligem Anhalten und Anfahren, Gehwegausbau nur Südseite, Gehwegbreiten unter Mindestmaß	+ - abmarkierter Bahnkörper Gl. 1 schließt Behinderungen mit MIV aus - Gleis 2 / MIV gemeinsamen Fahrweg + Radfahrstreifen 2,00m	+ Keine Baumfällungen keine Denkmale	+ keine + + keine +
6	großräumige Gleisverziehung in Seitenlage versetzte Haltestelle, stadtauswärts 160m vom Knotenpunkt gut für Verkehrssicherheit Gehwegbreiten mit Mindestmaß	- Gl. 1 tlw. abmarkierter Bahnkörper + Gl. 2 tlw. abmarkierter Bahnkörper - Unstetige Vermischung Tram / MIV + Radfahrstreifen 2,00m	+ Baumfällungen Nordseite und Südseite keine Denkmale	- 25 m ² von WGLi; - Schaffung v. Mindestbreiten
7	großräumige Gleisverziehung in Seitenlage stadtauswärtige Haltestelle unmittelbar nach der Kreuzung führt zu Konflikten	- abmarkierter Bahnkörper Gl. 1 schließt Behinderungen mit MIV aus	+ Baumfällungen Nordseite	- keine + + keine +

Erläuterungsbericht Planfeststellung

V	Gleislage / Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit / Fahrgastkomfort	Trennung Verkehrswege / Beschleunigung ÖPNV	Eingriffe in die Natur / Denkmale	Inanspruchnahme privater Flächen
	zwischen MIV und Straßenbahn HS-Länge stadtauswärts nur 55 m - Gehwegbreiten unter Mindestmaßen --	Gleis 2 / MIV gemeinsamen Fahrweg - Radfahrstreifen (stadteinwärts) 2,00m + Radweg (stadtauswärts) hinter HS +	keine Denkmale	
8	versetzte Haltestelle, stadtauswärts 160m + vom Knotenpunkt gut für + Verkehrssicherheit Gehwegbreiten mit Mindestmaß +	abmarkierter Bahnkörper Gl. 1 schließt + Behinderungen mit MIV aus Gl. 2 tlw. abmarkierter Bahnkörper Nordseite zus. Parkmöglichkeiten + stadtauswärts tlw. Radweg ++ stadteinwärts Radfahrstreifen 2,00m	Baumfällungen - Nordseite	25 m ² von WGLi; - Schaffung v. Mindestbreiten

Beim direkten Vergleich der Varianten mit überfahrbaren Haltestellenkaps (V 1 – V 3) ergeben sich geringe Vorteile für die Variante 1 bei einer eingeschränkten Breite der Fahrbahn von 3,00 m und des Radfahrstreifens von 1,65 m. Bei den Varianten 1 – 3 und 7 fahren die Linksabbieger aus der Landsberger Allee zeitgleich mit der links abbiegenden Straßenbahn; es entsteht ein Konflikt zwischen ÖPNV und MIV am Beginn des Haltestellenkaps bzw. der Haltestelle in Seitenlage. Da sich aus der Anordnung der Haltestellen unmittelbar nördlich des Knotenpunktes dieser Konflikt sich planerisch nicht zufriedenstellend lösen ließ, stehen die Varianten 1 – 3 und 7 bewertungstechnisch den Varianten 4 / 5 sowie 6 und 8 deutlich im Rang nach.

Bei den Varianten 4 / 5, die sich durch den parallelen Gehwegausbau unterscheiden, liegen für die Haltestelleninsel (stadteinwärts) und das vorgezogene Haltestellenkap (stadtauswärts) bzgl. der Verkehrssicherheit keine Einschränkungen vor. Allerdings ist der Abstand beider Haltestellen zum Knotenpunkt zu groß. Für die Fahrtrichtung nach Mitte bedeutet das, dass an der Haltestelle gehalten werden, und nach dem Anfahren ggf. an der LSA am Knotenpunkt erneut gehalten werden muss. Als nicht vorzugswürdig werden deshalb die Varianten 4 / 5 mit dem großen Abstand zu den Haltestellen Landsberger Allee eingestuft.

Die Vorhabenträgerin hat sich aufgrund der positiven Beurteilung für die Umsetzung der Variante 8 entschieden. Diese löst die Problematik der Verflechtung von Linksabbieger und Straßenbahn aus der Landsberger Allee kommend und bietet für die Fahrgäste eine sichere Ein- und Ausstiegsmöglichkeit. Zudem ist die Straßenbahn vom MIV weitestgehend getrennt. Es liegen ausreichend breite und sichere Radwege / Radfahrstreifen vor. Bzgl. der umweltrelevanten Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand liegen geringere Beeinträchtigungen (als bei der Variante 6) vor. Die Mindestbreiten für den MIV sowie die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden liegen durchgängig vor.

Für den Abschnitt zwischen Maiglöckchenstraße und Bauende erfolgte keine Variantenuntersuchung, sowohl Vorhabenträgerin als auch die beteiligten Verwaltungen von Land und Bezirken waren sich darüber einig, dass eine Schaffung des besonderen Bahnkörpers nur durch eine Erweiterung des Straßenlandes nach Westen, also weg von der vorhandenen Wohnbebauung, erfolgen kann.

5 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

5.1 Allgemeines

Der Streckenabschnitt Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße in den Berliner Stadtbezirken Pankow und Lichtenberg ist eine wichtigste Diagonale des Straßenbahnnetzes im Nordwesten der Stadt. Neben den beiden regulären Linien M5 und M6 dient sie auch der temporären Umfahrung von gesperrten Streckenabschnitten (Baustelle, Havarie).

5.2 Straßenbahnanlagen

In der Oderbruchstraße verläuft straßenbündig in Fahrbahnmitte eine Straßenbahnstrecke. Diese schwenkt auf Höhe Maiglöckchenweg in die Hohenschönhauser Straße und bleibt bis zur Einmündung Otto-Marquardt-Straße straßenbündig. Erst hier am Ende des planfestzustellenden Bereiches geht sie in einen besonderen Bahnkörper über.

Auf der Strecke befinden sich die nicht barrierefreien Haltestellen „Oderbruchstraße“ und „Judith-Auer-Straße“ auf der Fahrbahn. An der Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ erfolgt der Fahrgastwechsel gesichert mittels LSA.

Die Fahrleitung ist an Stahlprofilmasten befestigt, Wandbefestigungen sind nicht vorhanden.

5.3 Straßenbauliche Anlagen

Die bituminöse Fahrbahn der Oderbruchstraße besitzt eine Breite von ca. 15 m zwischen den Straßenborden. In der Hohenschönhauser Straße beträgt diese Breite nur 13,50 m. Die Gehwege sind zwischen 2,50 m und 5,00 m breit. Radverkehrsanlagen sind nur rudimentär und nicht regelkonform vorhanden. Im Abschnitt zwischen Landsberger Allee und Maiglöckchenstraße sind insbesondere auf der westlichen Seite Baumscheiben vorhanden. Es handelt sich hier um Bäume als Straßenbegleitgrün, ein Alleecharakter entsteht aufgrund der großen Straßenbreite jedoch nicht.

5.4 Lichtsignalanlagen (LSA)

Innerhalb des planfestzustellenden Bereiches befinden sich folgende Lichtsignalanlagen:

- Landsberger Allee – Oderbruchstraße / Hohenschönhauser Straße
- Judith-Auer-Straße (Fußgänger-LSA)

5.5 Denkmalschutz

Im planfestzustellenden Bereich sind keine Denkmale bekannt.

5.6 Sonstige vorhandene bauliche Anlagen

Südwestlich der Haltestelle „Oderbruchstraße“ befindet sich ein kleines Gewerbezentrum mit Arztpraxen und Einkaufsmöglichkeiten.

Nördlich der Trasse zwischen Maiglöckchenweg und Otto-Marquardt-Straße befindet sich der Volkspark „Prenzlauer Berg“.

Im Nordwestbereich der Oderbruchstraße befindet sich Wohnbebauung. Südlich der Hohenschönhauser Straße befindet sich eine zurückgesetzte Wohnbebauung.

6 Beschreibung des geplanten Zustandes

6.1 Straßenbahnanlagen

Die neuen Straßenbahngleise werden von der Landsberger Allee kommend mit einem leichten Linksbogen in Richtung der neuen Lage in der Oderbruchstraße hergestellt. Nach der Querung der dortigen Fußgängerfurt ist die Straßenbahnhaltestelle „Oderbruchstraße“ mit Fahrtrichtung stadteinwärts als Inselhaltestelle vorgesehen. Für die stadtauswärtige Fahrtrichtung ist ein neuer Haltestellenkap ca. 90 m hinter der Fußgängerfurt vorgesehen.

Nach dem Haltestellenkap beginnt der besondere Bahnkörper mit dem zwischen den Gleisen befindlichen Linksabbieger in den Maiglöckchenweg. Nach dem Maiglöckchenweg werden die Gleise auf besonderem begrüntem Bahnkörper geführt. Die daneben vorgesehene Fahrspur wird 3,25 m breit, anschließend ist ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen vorgesehen.

Auf Höhe der Judith-Auer-Straße wird eine neue barrierefreie Haltestelle als Insel errichtet. Der Abgang erfolgt mittels LSA.

In der Oderbruchstraße werden die Gleise mit Asphaltdeckenschluss vorgesehen, so dass auch Rettungsfahrzeuge diese nutzen können. Die Gleise zwischen Maiglöckchenweg und Otto-Marquardt-Straße werden begrünt.

Angaben zu den Berechnungen der Lichtsignalanlagen können der Unterlage 12 „Verkehrstechnische Untersuchung“ sowie der beigeestellten Unterlage 13.2 „Signallagepläne“ entnommen werden. Die Berechnungen fußen auf den Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2030¹⁰.

6.2 Haltestellen

Haltestelle „Oderbruchstraße“

Beide Haltestellen besitzt eine Nutzlänge von 62 m. Sie werden mit Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten und dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet und sind barrierefrei entsprechend der Tabelle 15 des Nahverkehrsplans 2019-2023¹¹ der Stadt Berlin.

Die Haltestelle mit Fahrtrichtung stadteinwärts ist als Insel ausgebildet und erhält zur Fahrbahn hin ein Schutzgitter. An beiden Enden dieser Haltestelle schließen Rampen zum Haltestellenabgang an. Der südliche Abgang ist dabei barrierefrei (LSA) und führt zu beiden Seiten, der nördliche Abgang ist ohne Lichtsignalanlage und führt nur auf den westlichen Gehweg unter Querung einer Fahrspur und eines Radfahrstreifens.

Die stadtauswärtige Haltestelle ist als Haltestellenkap vorgesehen. Die Lage ist versetzt zur gegenläufigen Fahrtrichtung, die Haltestellenspitze befindet sich ca. 30 m südlich des Maiglöckchenweges. Am Haltestellenende ist eine unsignalisierte Quermöglichkeit für Fußgänger. Radfahrende werden auf dem Haltestellenkap vor der Wartefläche geführt.

Haltestelle „Judith-Auer-Straße“

Die Haltestellennutzlänge beträgt 62 m. Die Haltestellen sind als Insel ausgebildet und erhalten zur Fahrbahn hin ein Schutzgitter. Sie werden mit Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten und dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet und entsprechen den Bestimmungen des PBefG.

Die Inseln sind zwischen den Einmündungen Judith-Auer-Straße und Otto-Marquardt-Straße vorgesehen. An der Einmündungen Judith-Auer-Straße ist ein barrierefreier Abgang mit LSA, der östliche Abgang an der Otto-Marquardt-Straße ist unsignalisiert.

6.3 Fahrleitung

Die Gleisanlagen im planfestzustellenden Bereich erhalten keine neue Fahrleitungsanlage, jedoch müssen partiell neue Maste gesetzt werden. Die Gründung der Fahrleitungsmaste erfolgt aus

¹⁰ Schreiben SenUVK IV A vom 11. März 2019

¹¹ https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nvp2019-2023/NVP_2019-2023.pdf
letzter Zugriff 22.11.2020

Erläuterungsbericht Planfeststellung

statischen Gründen mit ca. 6 m tiefen Rammrohren. Die Masten sind sowohl als Ausleger- als auch als Abspannmasten geplant.

Bei der Festlegung der Standorte der Fahrleitungsmaste wurden neben der fahrleitungstechnischen Notwendigkeit auch die Lage der unterirdischen Ver- und Entsorgungstrassen Dritter auf der Basis der eingereichten Bestandsunterlagen¹² berücksichtigt.

Die Höhe des Grundwasserspiegels wurde anhand der Karte der Grundwassergleichen 2018¹³ bestimmt und liegt zwischen 36,50 m und 38,00 m NHN. In den Karten für die zu erwartenden mittleren und höchsten Grundwasserstände ist das Gebiet nicht erfasst. Die Oberfläche der Fahrbahnen und Gehweg besitzt eine Höhe von 52,00 m NHN bis 56,00 m NHN. Mit der Gründung der Fahrleitungsmasten mittels Rammrohr ist demnach keine Benutzung des Grundwassers verbunden.

¹² Siehe Unterlage 13.4 „Lageplan Raumverteilung“ dieser Planfeststellungsunterlagen

¹³ https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=wmsk_02_12gwgleichen@senstadt, letzter Zugriff 09.09.2020

7 Tangierende Planungen

Tangierende Baumaßnahmen sind nicht bekannt.

8 Temporär zu errichtende Anlagen

Es ist nicht vorgesehen, Anlagen temporär zu errichten.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

9 Erläuterung zur Kostentragung

9.1 Kosten

Für das Bauvorhaben „Oderbruchstraße – Hohenschönhauser Straße“ wird nach positivem Planfeststellungsbeschluss eine Bauplanungsunterlage (BPU) einschließlich Kostenberechnung erstellt.

9.2 Kostenträger

Die Baumaßnahme wird vom Vorhabenträger BVG - AöR mit Bundeshaushaltsmitteln entsprechend der geprüften BPU finanziert.

Die Kostentragung von vorhabensbedingten Leistungen Dritter (siehe Unterlage 5.2, Bauwerksverzeichnis) regelt sich nach dem BerlStrG¹⁴, §12 (11) in Verbindung mit 12 (5). Hierzu heißt es:

„(5) Werden im öffentlichen Interesse durch die Änderung oder Verlegung der öffentlichen Straße oder durch Unterhaltungsmaßnahmen an ihr Änderungen von Versorgungsanlagen erforderlich, so haben die Versorgungsunternehmen diese Anlagen auf ihre Kosten der Straße anzupassen.“

und

„(11) Die Unternehmen sind zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet. Sie haben unverzüglich die Verlegung ihrer Leitungen und Anlagen vorzunehmen, wenn dies durch den Neu- oder Umbau der Leitungen oder Anlagen eines anderen Unternehmens notwendig ist. Der Kostenausgleich findet unmittelbar zwischen den Unternehmen statt. Im Falle des Straßenbahn- und U-Bahnbaus auf Veranlassung Berlins gilt Absatz 5 sinngemäß“

¹⁴ <http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true> (Zugriff am 19.07.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

10 Baudurchführung

10.1 Bauabschnitte

Die Baumaßnahme wird bau- und verkehrstechnologisch bedingt in fünf Abschnitte unterteilt:

- 1) Neubau der Gleisanlagen in der Oderbruchstraße mit Vollsperrung Straßenbahn
- 2) Neubau der Gleisanlagen Hohenschönhauser Straße zwischen Maiglöckchenweg bis Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ incl. Fahrbahn und Gehweg auf der Nordseite.
- 3) Neubau der Gleisanlagen Hohenschönhauser Straße zwischen Maiglöckchenweg bis Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ incl. Fahrbahn auf der Südseite.
- 4) Neubau der Gleisanlagen Hohenschönhauser Straße zwischen Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ und Otto-Marquard-Straße incl. Fahrbahn und Gehweg auf der Nordseite.
- 5) Neubau der Gleisanlagen Hohenschönhauser Straße zwischen Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ und Otto-Marquard-Straße incl. Fahrbahn auf der Südseite.

Diese Bauabschnitte sind in Anlage 01 zum Schalltechnischen Bericht 696.1 dargestellt.¹⁵

10.2 Zeitliche Abwicklung

Ein Baubeginn ist erst nach der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für dieses Bauvorhaben möglich. Über einen Zeitraum von etwa zwei Jahren werden sich die Bauarbeiten erstrecken. Geplant ist, mit den Bauarbeiten in 2023 zu beginnen.

10.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Das Konzept der Verkehrsführung während der Bauzeit (VFwdbZ) sieht vor, den Neubau der Verkehrsanlagen in der Oderbruchstraße unter Vollsperrung der Straßenbahn und Einbahnstraßenregelung in der Oderbruchstraße durchzuführen. Die Hohenschönhauser Straße wird in vier Abschnitte aufgeteilt und nach dem Prinzip „Fahren+Bauen“ hergestellt. Für den MIV wird die Einbahnstraßenregelung analog der Oderbruchstraße fortgesetzt.

Auf die Behinderung ist durch gezielte Hinweise im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung zur Baumaßnahme gegenüber dem Auftragnehmer der BVG - AöR hinzuweisen. Es werden mögliche Umfahrungen während der Bauzeit angeboten.

10.4 Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit

Die Baustelle ist verkehrstechnisch erschlossen. Notwendige Baustelleneinrichtungsflächen stehen innerhalb der Baufelder zur Verfügung. Vom Bezirk Lichtenberg wird darüber hinaus eine Teilfläche auf dem Parkplatz zwischen Volkspark „Prenzlauer Berg“ und Hohenschönhauser Straße bereitgestellt.

Fußgänger und Radfahrer werden entsprechend den jeweiligen konkreten Baubedingungen gesichert an der Baustelle vorbeigeführt.

Im Schalltechnischen Bericht Nr. 696.1¹⁶ sind Hinweise zum Baulärm gegeben. Diese werden während der Baudurchführung gemäß Planfeststellungsbeschluss beachtet.

¹⁵ siehe Unterlage 10.3

¹⁶ ebenda

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Die Prognose definiert die sieben Schritte der Baudurchführung und erfasst damit die geräuschintensiven Arbeitsvorgänge:

- a) Abbruch von Gleisanlagen,
- b) Abbruch von Straßen und Gehwegen,
- c) Leitungs- und Kabeltiefbau, Erdarbeiten,
- d) Gleisbau,
- e) Randsteine schneiden und verlegen,
- f) Haltestellen- und Gehwegbau, Straßenbauarbeiten in Anschlussbereichen,
- g) Herstellung von Fahrbahnen und Deckenschluss im Gleis.

Die Arbeiten erfolgen werktags zwischen 7 Uhr und 20 Uhr. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sowie nachts sind nicht geplant. In begründeten Ausnahmefällen wird beim zuständigen Referat der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein Antrag auf Ausnahmezulassung gestellt. Folgende Lärmintensive Arbeiten und mögliche Minderungsmaßnahmen nennt das Gutachten:

- a) Ausgebaute Gleisverbundplatten sind in Gänze zu laden und abzutransportieren, die Zertrümmerung darf nicht vor Ort erfolgen.
- b) Das Schneiden der Fahrbahn hat nass zu erfolgen. Die Zertrümmerung der Fahrbahn (Asphalt mit Betonunterbau) sowie das Verladen auf Sattel oder Container ist lärmintensiv, aber zeitlich begrenzt.
- c) Das Verdichten des Untergrundes oder ungebundener Tragschichten ist ebenfalls lärmintensiv und wird ebenfalls zeitlich begrenzt.
- d) Die beim Herstellen des NBS-Gleises hervorzuhebenden Lärmquellen sind zum einen die Schientrennung zum Ablängen, die nur vor Ort ausgeführt werden kann. Zum anderen werden beim Einbau des Betons Rüttelflaschen eingesetzt. Beide Lärmquellen sind zeitlich eng begrenzt (Schientrennung 10 min bei einem Schnitt, Rüttelflasche ca. 4 h am Tag der Betonage).
- e) Das Schneiden der Borde hat nass zu erfolgen, es ist ein zentraler Platz vorzusehen, der entsprechend einzuhausen ist.
- f) Das Schneiden der Platten und Bahnsteigkanten hat nass zu erfolgen, es ist ein zentraler Platz vorzusehen, der entsprechend einzuhausen ist.
- g) Für die Verdichtung der Asphaltsschichten kommen Vibrationswalzen zum Einsatz, deren Einsatzzeit auf 4 h je Asphaltsschicht begrenzt ist.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

11 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

11.1 Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen

Eine aktive Schallschutzmaßnahme (wie z.B. Lärmschutzwände) verbietet sich aufgrund der städtischen Lage mit umfangreicher Wohnbebauung in der Oderbruchstraße, dem attraktiven Landschaftsbild durch den Volkspark Prenzlauer Berg nördlich der Hohenschönhauser Straße und der dichten Wohnbebauung südlich der Hohenschönhauser Straße.

Sowohl die angrenzenden Gehölzbiotope als auch die Einzelbäume werden während der Baumaßnahmen geschützt.¹⁷

Folgende Vermeidungsmaßnahmen¹⁸ sind vorgesehen:

Maßnahmen - Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang	Zeitpunkt
V1	Naturhaushaltsschonende Baustelleneinrichtung	gesamte Baulänge	während der Baumaßnahme
V2	Naturhaushaltsschonende Vor-Kopf-Bauweise	gesamte Baulänge	während der Baumaßnahme
V3	Zurücknahme von Bodenverdichtungen	gesamte Baulänge	während der Baumaßnahme
V4	Sach- und fachgerechter Umgang mit Betriebs- und Schmierstoffen	gesamte Baulänge	während der Baumaßnahme
V5	Baumschutz	gesamte Baulänge	während der Baumaßnahme
V6	Entfernung von Vegetation und Baumfällungen	Besonders in den Straßenrandbereichen	vor der Baumaßnahme

11.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Schutzgut „Mensch“

Es wurden umfangreiche schall- und schwingungstechnische Untersuchungen für Straße und Gleis durchgeführt und in Gutachten (Unterlage 10) beurteilt, um mögliche Einflüsse durch den Straßen- und Gleisneubau zu ermitteln.

Im Ergebnis des „Schalltechnischen Berichtes Nr. 694.2“ wird festgestellt, dass nach Fertigstellung der geplanten Maßnahme eine wesentliche Änderung entsteht. Damit liegen die Maßnahmen im Geltungsbereich der 16. BImSchV. Nachfolgend wird aus Unterlage 10.1 zitiert:

„Zusammengefasst ergeben sich aus dem geplanten Vorhaben keine Betroffenheiten. Anspruchsberechtigung auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz oder auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen dem Grunde nach wird nicht ausgelöst“

Die geplante Herstellung eines begrünten Gleises zwischen Maiglöckchenstraße und Otto-Marquardt-Straße führt zu einer deutlichen Verminderung der Schallimmissionen aus dem Straßenbahnverkehr. Die größte Verbesserung liegt bei 9,9 dB(A). Die größte Zunahme der Schallimmissionen ergibt sich im Bereich der Einmündung der Oderbruchstraße in die Landsberger Allee für das Gewerbeobjekt „Landsberger Spitze“ mit 0,6 dB(A).

Die Verlagerung des Straßenverkehrs mit Fahrtrichtung Landsberger Allee nach Norden im gleichen Bereich führt zu einer geringen Abnahme der Schallimmission für die dortige südliche Bebauung. Für den Straßenumbau wurden Werte der Änderungen der Schallimmissionen zwischen -0,9 dB(A) und +0,7 dB(A) ermittelt.

¹⁷ Unterlage 9, Anhang IV, Maßnahmeerzeichnis, Blatt S1

¹⁸ Unterlage 9, Anhang IV, Maßnahmeerzeichnis, Blätter V1 bis V6

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Eine Summenpegelbetrachtung liefert Kapitel 5.3 des schalltechnischen Berichtes 694.2. Die Summenpegel werden vorwiegend durch den MIV bestimmt, der Einfluss des ÖPNV ist in der Regel nachrangig. Für den Gesamtlärm aus Straße und Schiene wurden Werte der Änderungen der Schallimmissionen zwischen -5,4 dB(A) und +0,5 dB(A) ermittelt.

„Das Kriterium der wesentlichen Änderung ist ausschließlich im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung und auch nur an einem einzigen Immissionsort erfüllt (Landsberger Spitze, Immissionsort c, EG). Da dort keine schutzbedürftige Nutzung vorliegt (Fitness-Center), ist der Tatbestand der wesentlichen Änderung für diesen Immissionsort irrelevant und ohne Konsequenzen.“¹⁹

Der „Schwingungstechnische Bericht 695.2“ kommt zu dem Ergebnis, dass in keinem der in Trassennähe befindlichen Gebäude wesentliche Erhöhungen der gegenwärtigen Körperschall- und Erschütterungsmissionen auftreten. In der Mehrheit der Wohnhäuser tritt sogar eine Verbesserung ein. *„Die Ergebnisse dokumentieren, dass an keinem Wohnhaus im Einwirkungsbereich des Vorhabens ein Anstieg der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen eintritt. Vielmehr tritt durchweg eine vorhabensbedingte Verbesserung der Immissionsverhältnisse ein. Angesichts dieses Ergebnisses ist es nicht erforderlich, technische Maßnahmen zur Minderung von Erschütterungsmissionen vorzusehen, die über den Einsatz des Neuen Berliner Straßenbahngleises NBS hinausgehen.“*²⁰

Detaillierte Angaben zu den schall- und schwingungstechnischen Untersuchungen sind der Unterlage 10.2 zu entnehmen.

Die für das Vorhaben durchgeführte Baulärmprognose ist Gegenstand der Unterlage 10.3 „Schalltechnischer Bericht Nr. 696.1 Baulärmprognose“. Die Prognose basiert auf einem Worst Case-Ansatz. Daher ist zu erwarten, dass die ausgewiesene Baulärmbelastung im realen Baugeschehen nicht erreicht wird. „Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel in der „lautesten Woche“ des Baugeschehens an den meisten Immissionsorten höher sind als 70 dB(A). Die Innenschallpegel in schutzbedürftigen Räumen überschreiten zwar den Anhaltswert 35 dB(A), sind aber aus Sicht des Unterzeichners dennoch zumutbar.“²¹

Zur Beurteilung der Baulärmimmissionen (außen) wird hilfsweise der Schwellenwert 70 dB(A) herangezogen, der bis 2010 mit dem Auslösewert für die Lärmsanierung an Straßen korrespondierte und bei dauerhafter Einwirkung von Verkehrslärm noch als zumutbar angesehen werden kann. Er entspricht dem grundrechtsrelevanten Schwellenwert für eine besondere Belastung in Wohngebieten.

Nach dem Ergebnis der Prognose wird der Schwellenwert 70 dB(A) – bezogen auf die gesamte Bauzeit – an den meisten Objekten im Einwirkungsbereich des Vorhabens eingehalten. Bezieht man den Baulärm allerdings auf die „lauteste Woche“ des Baugeschehens, ergeben sich an den meisten Objekten höhere Beurteilungspegel. Im Maximum kann ein Beurteilungspegel von 84 dB(A) nicht ausgeschlossen werden.

Der prognostizierten Überschreitung des Schwellenwertes in der „lautesten Woche“ wurde durch eine zusätzliche Abschätzung der Innenschallpegel in Räumen mit schutzbedürftiger Nutzung Rechnung getragen.

Die prognostizierten Innenschallpegel überschreiten in den beispielhaft betrachteten Wohnräumen zwar die Anhaltswerte gemäß VDI 2719, Tabelle 6 für die dauerhafte Einwirkung von Verkehrslärm, liegen aber mehr oder weniger deutlich unterhalb von 50 dB(A). Das Pegelniveau entspricht damit nicht der Erwartung an ein störungsfreies Wohnen. Es ist aber auch nicht so hoch, dass Störungen der Kommunikation oder gesundheitliche Beeinträchtigungen zu besorgen wären. Vor diesem Hintergrund ist aus schallgutachtlicher Sicht die Einwirkung von Baulärm – trotz ihrer Höhe – noch zumutbar, da sie zeitlich befristet ist und nur tagsüber maximal zwischen 7 und 20 Uhr auftritt. Dies

¹⁹ Unterlage 10.1, „Schalltechnischer Bericht 694.2“

²⁰ Unterlage 10.2 „Schwingungstechnisches Gutachten 695.2“

²¹ Unterlage 10.3 „Schalltechnischer Bericht 696.1 Baulärmprognose“

Erläuterungsbericht Planfeststellung

gilt insbesondere dann, wenn in den betroffenen Wohnungen auch Aufenthaltsräume auf der vom Schall abgewandten Seite vorhanden sind.

Ungeachtet der Ergebnisse aus dem Baulärmgutachten wird die Vorhabensträgerin die folgenden aktiven und passiven Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Baumaßnahme vorsehen:

- Abbruch der Gleisanlagen zwischen Landsberger Allee und Maiglöckchenstraße mittels Schneidetechnik, Abtransport der ca. 3 x 3 m großen Platten, Zertrümmerung auf einer gesonderten Fläche außerhalb von Wohnbebauung
- Fräsen der abzubrechenden Fahrbahn statt Einsatz von Abbruchmeißeln
- Zuschneiden von Borden und Gehwegplatten abseits der Wohnbebauung zentral auf einem eingehausten Platz
- Durchführung der lärmintensiven Arbeiten von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 7 Uhr und 17 Uhr, Sonnabend nur zwischen 10 Uhr und 17 Uhr

Auf Immissionsberechnungen zur Luftschadstoffuntersuchung wurde verzichtet, da die Baumaßnahme keine Ursache für eine Zunahme des MIV ist. Die Baumaßnahme führt zu keiner Reduzierung oder Erhöhung von Fahrspuren.

Der gemäß 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) vorgeschriebene Grenzwert der magnetischen Flussdichte von 100 μT wird weit unterschritten. Eine am elektrotechnisch vergleichbaren Gleichrichterwerk (GRW) in der Seestraße im Stadtteil Berlin-Wedding vorgenommene Messung ergab nach vier Tagen Messdauer einen erfassten Maximalwert von 28,7 μT unmittelbar an der Trafozellentür gemessen. In einer Entfernung von 25,00 m waren keine Wechsel-Magnetfelder nachweisbar. Die Einhaltung der Anforderungen der 26. BImSchV ist aufgrund des Sachverhaltes, dass im hier planfestzustellenden Bereich lediglich eine Fahrleitungsanlage, jedoch kein GRW vorhanden ist, als gegeben zu betrachten.

Mit dem Neubau der Gleisanlagen verbessert sich auch das Erscheinungsbild der Betriebsanlage, eine visuelle Beeinträchtigung ist nicht gegeben.

„Erhebliche Beeinträchtigungen des Menschen einschließlich seiner Gesundheit werden durch das Vorhaben nicht verursacht. Es entstehen keine neuen Belastungen durch Erschütterungen oder Schallimmissionen. Hinsichtlich des Bioklimas wirkt sich das Vorhaben durch eine großflächige Entsiegelung sogar positiv aus. Insgesamt wird das Schutzgut durch das Vorhaben somit entlastet.“²²

Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

„Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Vegetation sind aufgrund der ganz überwiegend geringen bis sehr geringen Schutzwürdigkeit der Biotopbestände im Bestand nur minimal.“²³

Es ist ein Verlust von 181 m² Strauchpflanzungen zu verzeichnen. Zudem sind von den 54 vermessenen Bäumen im Rahmen des hier betrachteten Vorhabens 40 Stück zu fällen. Von diesen Bäumen fallen 26 Bäume unter die Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO Berlin). „In der Bilanz werden sich nach Umsetzung des Vorhabens 10 Bäume weniger im Untersuchungsraum befinden. Zusätzlich entsteht in der Bauphase eine Gefährdung einzelner Bäume entlang der Trasse, so dass das Vorhaben insgesamt eine erhöhte Beeinträchtigung des Baumbestandes im Untersuchungsraum hervorruft.“²⁴

„Gegenüber der Situation im Bestand wird die Eignung des Untersuchungsraums als Lebensraum für Tiere nicht entscheidend verändert. Hinsichtlich der Lärmsituation tritt eine geringfügige

²² Unterlage 9.1 „UVP-Bericht“ Seite 21

²³ ebenda Seite 22

²⁴ ebenda Seite 23

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Verbesserung der Lebensraumeignung ein. Insgesamt sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut somit unerheblich.“²⁵

Schutzgut „Boden“

„Durch das Vorhaben wird der Boden im Untersuchungsraum großflächig durch Entsiegelungen entlastet. Eine zusätzliche Entlastung des Bodens wird erzielt, wenn mit der Umsetzung des Vorhabens auch eine Sanierung der im Untersuchungsraum bekannten Altlast durchgeführt wird. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Bodens finden dagegen vor allem während der Bauphase und dann überwiegend oberflächlich statt, so dass diese in ihrer Intensität relativ gering ausfallen“²⁶

Schutzgut „Wasser“

„Durch die Erhöhung der Grundwasserspende infolge der Bodenentsiegelung und bei Sanierung der im Untersuchungsraum vorhandenen Altlast wirkt sich das Vorhaben positiv auf das Schutzgut aus. Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen hinsichtlich der Qualität des Grundwassers können dagegen ausgeschlossen werden. Das Schutzgut wird somit insgesamt hinsichtlich der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen entlastet.“²⁷

Schutzgut „Klima, Luft“

„Das Vorhaben verursacht keine zusätzlichen Beeinträchtigungen der Luftqualität im Untersuchungsraum oder des lokalen Klimas. Durch die Entsiegelung wird der Anteil der Flächen mit naturnahen klimatischen Verhältnissen erhöht. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut sind somit geringfügig und wenn dann eher positiv zu beurteilen“²⁸

Schutzgut „Landschaft“

„Durch die Sanierung der Bodenbeläge und die Schaffung offener Bodenflächen bewirkt das Vorhaben eine Aufwertung des Schutzgutes. Vorhabenbedingte Umweltauswirkungen mit negativen Folgen für das Orts- und Landschaftsbild entstehen dagegen nicht.“²⁹

Der geringe Eingriff in die Grünanlage des Volksparks Prenzlauer Berg nördlich der Haltestelle „Judith-Auer-Straße“ wird ausgeglichen.

Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

„...vorhabenbedingte Wirkfaktoren mit potenziellen Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten, so dass das Vorhaben insgesamt keinen bedeutsamen Einfluss auf das Schutzgut besitzt.“³⁰

²⁵ ebenda Seite 23

²⁶ ebenda Seite 24

²⁷ ebenda Seite 24

²⁸ ebenda Seite 26

²⁹ ebenda Seite 26

³⁰ ebenda Seite 27

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Insgesamt treten vorhabenbedingte Wechselwirkungen nur in relativ geringer Intensität auf und sind dann in ihren Auswirkungen tendenziell positiv zu bewerten. Grund hierfür sind die hohen Vorbelastungen des Untersuchungsraums und die demgegenüber relativ geringen Umweltauswirkungen, die mit der geplanten Erneuerung von Straßenbahnanlagen in Verbindung stehen.³¹

11.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

„Eine erhöhte Beeinträchtigung verursacht das Vorhaben bezüglich des Verlustes von Vegetation und Einzelbäumen. So wird der Anteil an flächigen Strauchpflanzungen von etwa 400 m² auf 219 m² verringert. Dies entspricht einem Verlust von gehölzgeprägter Vegetationsfläche über 181 m². Darüber hinaus wird der Baumbestand im Untersuchungsraum nach Umsetzung des Vorhabens in der Bilanz um 10 Bäume reduziert. Alle weiteren Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind aufgrund der relativ geringen Beeinträchtigungsintensität des Vorhabens in Verbindung mit der hohen Vorbelastung des Vorhabengebietes als nicht erheblich einzustufen.“³²

11.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der Verlust der Strauchfläche von 400 m² wird durch die Neuanlage von Strauchflächen mit 281 m² sowie durch den Neubau des Rasengleises kompensiert, weitere Maßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Als Kompensation für die Fällung von 40 Bäumen werden ortsnah 30 neue Bäume gepflanzt. Weitere 10 Bäume werden in den Bezirken Lichtenberg und Pankow in Abstimmung mit den zuständigen Grünflächenämtern straßenbegleitend gepflanzt. Dafür leistet die Vorhabenträgerin eine Ausgleichszahlung.

³¹ Ebenda Seite 27

³² Ebenda Seite 28

12 Weitere Rechte und Belange

12.1 Grunderwerb

Die neuen Anlagen der BVG – AöR in der Oderbruchstraße und Hohenschönhauser Straße stellen eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes dar.

Für den Neubau der Gleisanlagen in der Oderbruchstraße in neuer Lage müssen auch Fahrbahnen sowie Rad- und Gehwege regelkonform neu errichtet werden. Trotz des Ansatzes von Mindestparametern in Abstimmung mit SenUVK für alle Verkehrsflächen muss für den Gehweg (in Mindestbreite) südlich des Gewerbezentrums eine Teilfläche des angrenzenden Flurstückes erworben werden.

Die Straßenbegrenzungslinie verändert sich im Bereich des Eingangs zum Volkspark „Prenzlauer Berg“, hier wechselt das Fachvermögen innerhalb des Bezirksamtes Pankow.

Nicht behandelt werden in der Planfeststellung alle Entschädigungsfragen (z.B. Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme von Grundstücken, Tauschgrundstücke usw.) Die Fragen der Entschädigung werden außerhalb der Planfeststellung durch privat-rechtliche Vereinbarungen (Kaufvertrag etc.) mit den Betroffenen bzw. in einem förmlichen Enteignungsverfahren geregelt. Welche Grundstücke betroffen sind, kann dem Grunderwerbsverzeichnis mit zugehörigem Grunderwerbsplan ³³ entnommen werden. Im Einzelnen sind dies:

Betroffen von diesem Grunderwerb sind die Flurstücke 3183, 3166 und 3135 in der Gemarkung Lichtenberg, Flur 114. Die Mindestbreiten für Gehweg, Radverkehrsanlage und die Haltestelle führt zu einer Inanspruchnahme von privatem Grund und Straßenbegrenzungslinie.

Der erforderliche Grunderwerb ist in der Unterlage 8.1 dargestellt und in Unterlage 8.2 zahlenmäßig aufgeführt. Für die Baustelleneinrichtungsfläche ist keine Grunddienstbarkeit erforderlich.

³³ Unterlage 8 dieser Planfeststellungsunterlagen

Erläuterungsbericht Planfeststellung

12.2 Kabel und Leitungen

Es wurde eine Leitungsanfrage durchgeführt. Im Ergebnis der Straßen- und Gleisplanung und der neuen Standorte für die Fahrleitungsmasten ergibt sich danach folgendes Bild:

Berliner Wasserbetriebe

- Sanierung von Teilabschnitten des Entwässerungsnetzes
- Erneuerung der Straßenentwässerung

Versatel Berlin GmbH

- Umverlegung von Kabeltrassen und -schächten

Deutsche Telekom AG

- Umverlegung von Kabeltrassen und -schächten

Netzgesellschaft Berlin Brandenburg

- keine Arbeiten an Gasleitungen

Berliner Verkehrsbetriebe – Straßenbahn

- Neuplanung im Gesamtvorhaben

IT-Dienstleistungszentrum Berlin

- Umverlegung von Kabeltrassen und -schächten

Alliander Stadtlicht

- Ersatzneubau LSA, Abbruch

Stromnetz Berlin

- Umverlegungen von Kabelanlagen
- Überplanung der Straßenbeleuchtung
- keine Fernwärmeleitungen vorhanden

COLT Telekom, Landespolizeiverwaltungsamt, Berliner Feuerwehr

- keine Anlagen vorhanden

Nähere Angaben können der beigegebenen Unterlage 13.4 „Lageplan Raumverteilung“ entnommen werden.

12.3 Straßen und Wege

Die Oderbruchstraße wird zwischen Maiglöckchenweg und Otto-Marquardt-Straße einen symmetrischen Querschnitt mit beidseitig einem Fahrstreifen und Radverkehrsanlage und dem mittig angeordneten Bahnkörper erhalten. Der westliche Gehweg wird neu hergestellt.

Es ist vorgesehen, neue Beleuchtungsmasten aufzustellen. Teilweise sind diese Masten als Kombimasten gemeinsam mit der Lichtsignalanlage und / oder Fahrleitungsmasten vorgesehen.

Für die vorhandene LSA am Knotenpunkt Landsberger Allee / Oderbruchstraße – Karl-Lade-Straße sind Masten umzusetzen, der Signalzeitenplan wird angepasst und die Anlage umprogrammiert. Die Maststandorte ändern sich im nordwestlichen Knotenpunktbereich.

Für die LSA (Zeitinsel) an der Judith-Auer-Straße erfolgt ein Ersatzneubau mit angepassten Signalzeitenplänen. Die an den vorgenannten LSA erforderlichen Änderungen werden durch die Neutrassierung der Straßenbahngleise verursacht.

12.4 Kampfmittel

Ein unmittelbarer Verdacht auf Kampfmittel besteht nicht.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

12.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die abzubrechenden Materialien und überschüssiger Bodenaushub werden gemäß Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)³⁴ einer Wiederverwertung zugeführt.

12.6 Gewässer

Die Baumaßnahme befindet sich außerhalb einer Trinkwasserschutzzone.

Die Mischwasserkanalisation der Berliner Wasserbetriebe (BWB), in welche das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen (mit Ausnahme des Rasengleises) eingeleitet werden, ist an ein Klärwerk angeschlossen.

12.7 Land- und Forstwirtschaft

Belange der Land- und Forstwirtschaft sind nicht betroffen.

³⁴ <https://www.gesetze-im-internet.de/krwg/> (Zugriff am 08.11.2018)