

Erläuterungsbericht

**zum Antrag
auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung
nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz**

BÜ Hobrechtsfelder Chaussee

**in der Gemarkung Pankow
der Gemeinde Pankow
auf der Strecke (6500)**

Berlin – Karow – Basdorf

Neubau der BÜSA km 47,723

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand	3
2	Planrechtfertigung	3
3	Varianten und Variantenvergleich	3
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	4
5	Beschreibung des geplanten Zustandes	4
5.1	Allgemeines	4
5.2	BÜ - Schalthaus	4
5.3	Lichtzeichen	5
5.4	Schrankenanstriebe	5
5.5	Kabeltiefbau	5
5.6	Elektrotechnische Anlagen	5
5.7	Verkehrsbau	5
5.8	BÜ - Befestigung / Oberbau	6
5.9	Entwässerung	6
5.10	Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	6
6	Tangierende Planungen	6
7	Baudurchführung	6
8	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	7
8.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	7
8.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter	7
8.2.1	Schutzgut „Mensch“	7
8.2.2	Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“	8
8.2.3	Schutzgut „Fläche“	9
8.2.4	Schutzgut „Boden“	9
8.2.5	Schutzgut „Wasser“	9
8.2.6	Schutzgut „Klima, Luft“	9
8.2.7	Schutzgut „Landschaftsbild“	9
8.2.8	Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“	9
8.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	9
8.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	10
8.4	Weitere Rechte und Belange	10
8.5	Grunderwerb	10
8.6	Kabel und Leitungen	10
8.7	Straßen und Wege	11
8.8	Entsorgung Aushub- und Abbruchmaterial	11
9	Abkürzungen	12

Anlage 1 zum Erläuterungsbericht: Formblatt U3 zur Umwelterklärung

1 Antragsgegenstand

Der vorhandene Bahnübergang BÜ 47,7 Hobrechtsfelder Chaussee im Bahn-km 47,723 auf der Strecke Berlin-Karow – Basdorf ist zurzeit durch eine WSSB-Anlage HS 64b technisch gesichert.

Die Niederbarnimer Eisenbahn beabsichtigt, diese Anlage mit einer neuen technischen Sicherung der Bauform BUES 2000 auszurüsten.

Die neu zu errichtende BÜSA ist somit mit einer dem Stand der Technik und dem Regelwerk entsprechenden Lichtzeichenanlage (gelb/rot) mit Fahrbahnhalbschranken auszustatten. In diesem Zusammenhang sind geringfügige bauliche Anpassungen an den Einmündungsbereichen im I., II. und IV. Quadranten erforderlich.

2 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Festlegung, den BÜ mit einer neuen technischen Sicherung auszurüsten und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bahnübergangsbereich zu erhöhen.

Mit der Errichtung der BÜSA ist die Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE) anzuwenden und somit der Begegnungsfall der verkehrenden Bemessungsfahrzeuge im BÜ - Räumbereich zu gewährleisten.

Durch die Errichtung der neuen BÜSA sowie Durchführung der baulichen Anpassungen werden die gesetzlichen Forderungen bezüglich der Sicherung von Bahnübergängen umgesetzt.

Die Planung dient der Sicherheit zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr und ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

3 Varianten und Variantenvergleich

Im Rahmen einer Planung ist zu prüfen, ob der höhengleiche Bahnübergang durch eine Ersatzmaßnahme (Längsweg, Brücke) aufgelassen werden kann.

Eine Über- bzw. Unterführung der Bahnstrecke oder ein Ersatzweg wäre nur mit einem erheblichen baulichen Aufwand realisierbar und würde einen erheblich größeren Eingriff in die Natur und Umwelt mit sich bringen. Die Verhältnismäßigkeit für einen solchen Eingriff sowie monetären Aufwand ist bei dem Bahnübergang nicht gegeben.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

Der Bahnübergang BÜ 47,7 in der Gemarkung Pankow der Stadt Berlin im Streckenkilometer 47,723 der Strecke Berlin-Karow – Basdorf (6500) ist durch eine HS 64b Anlage technisch gesichert.

Die übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II (Hobrechtsfelder Chaussee) kreuzt die eingleisige nichtelektrifizierte Strecke höhengleich. Der Bahnübergang befindet sich außerorts. Die Straße hat eine Breite von ca. 5,66 m.

Die Begegnung von zwei Fahrzeugen gemäß RAST 06, Bild 17, Begegnungsverkehr Lastzug/Lastzug bzw. Sattelzug/Sattelzug ist gewährleistet.

Im I. Quadranten befindet sich im 25 m – Bereich eine Wiesenzufahrt.

Im II. Quadranten befindet sich im 25 m – Bereich ein Feldweg, der mit einer Schranke (Schlagbaum) versperrt ist.

Im IV. Quadranten befindet sich im 25 m – Bereich ein Wirtschaftsweg, der ebenfalls mit einer Schranke (Schlagbaum) versperrt ist.

Die vorhandene BÜ-Befestigung im Fahrbahnbereich besteht aus Gleistragplatten.

Die Ableitung des Oberflächenwassers der Fahrbahn erfolgt über die vorhandenen Bankette.

Derzeit wird die BÜSA von dem vorhandenen Außenverteilerschrank (AVT) unmittelbar neben den BÜSA-Schaltschrank versorgt. Die Versorgung des AVT erfolgt derzeit aus der ZAS mit Standplatz an der Einmündung zum Umspannwerk (UW) in der Hobrechtsfelder Chaussee.

Des Weiteren wird aus dem AVT zusätzlich eine GSM-R Antenne und die am BÜ vorhandene BÜ-Beleuchtung versorgt. Die BÜ-Beleuchtung besteht im Kreuzungsbereich aus zwei Lichtmasten.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Allgemeines

Der bestehende BÜ wird mit einer neuen BÜSA mit zwei Fahrbahnhalbschranken, 6 Lichtzeichen und Akustik ausgerüstet.

Weiterhin sind bauliche Anpassungen der Einmündungsbereiche im 25 m–Bereich vorgesehen um die Sicherheitsbetrachtungen für den BÜ, insbesondere zur Räumthematik mit Absicherung des Begegnungsverkehrs, führen zu können. Hierzu erfolgt die bauliche Anpassung des einmündenden Feldweges und des Wirtschaftsweges im II. und IV. Quadranten. Zusätzlich wird die Wiesenzufahrt im I. Quadranten aus dem 25 m – Bereich verlegt.

5.2 BÜ - Schalthaus

Der Standort des Rechteck - Schalthauses (Größe 2,87 x 1,70 m) befindet sich bahnrechts im I. Quadranten auf Gelände der Niederbarnimer Eisenbahn AG. Das Schalthaus hat einen Abstand von ca. 4,65 m zur Gleisachse.

Die Zufahrt zum BÜ - Schalthaus ist von der *Hobrechtsfelder Chaussee* vorgesehen.

Das auf das Schalthaus auftreffende Niederschlagswasser wird über die geneigten Dachflächen dem Gelände zur natürlichen Versickerung zugeführt.

5.3 Lichtzeichen

Die Lichtzeichen S1 – S6 sind entsprechend dem Kreuzungsplan aufzustellen. Die Signalgeber (rot/gelb) werden für den Straßenverkehr ausgerichtet. Die Lichtzeichen sollen aus größerer Entfernung als dem zugrunde gelegten Anhalteweg wahrnehmbar sein und sich vom Umfeld des BÜ deutlich abheben. Diese Anforderungen sind hier erfüllt.

Bei der Festlegung der Standorte wurden die Mindestabstände zur Gleisachse und zur Straßenkante eingehalten. Die genaue Anordnung der Lichtzeichen ist dem Kreuzungsplan zu entnehmen.

5.4 Schrankenantriebe

Zur Absperrung der Straße werden zwei Fahrbahnhalbschranken verwendet. Die Fahrbahnhalbschranken A1 und A2 haben ein Rundprofil. Die Schranken bestehen aus Kunststoff und sind mit rückstrahlender Folie beklebt.

Bei der Festlegung der Standorte wurden die Mindestabstände zur Gleisachse und zur Straßenkante eingehalten. Die genaue Anordnung der Antriebe und Länge der Schrankenbäume sind dem Kreuzungsplan zu entnehmen.

5.5 Kabeltiefbau

Für die Kabelanbindung der BÜSA im BÜ-Bereich sind Kabeltiefbauleistungen erforderlich.

Für die Gründung der Schrankenantriebe und Lichtzeichen werden standardisierte und bahnzugelassene Fundamente verwendet.

Die kabelseitige Anbindung der Außenanlageanteile erfolgt über Straßen- und Gleisquerungen.

5.6 Elektrotechnische Anlagen

Die Energieversorgung der neuen BÜSA ist weiter vom zuständigen Energieversorger, die Stromnetz Berlin GmbH zu realisieren.

Der derzeitige AVT ist durch einen neuen AVT zu ersetzen. Die Einspeisung des AVT erfolgt weiter aus der vorhandenen ZAS an der Hobrechtsfelder Chaussee/Einmündung zum UW.

Vom neuen AVT werden die Abnehmer BÜSA und GSM-R Antenne neu eingespeist.

Es sind keine Veränderungen bei der vorhandenen BÜ-Beleuchtung geplant.

5.7 Verkehrsbau

Der Begegnungsfall von zwei Fahrzeugen gemäß RAST 06, Bild 17, Begegnungsverkehr Lastzug/Lastzug bzw. Sattelzug/Sattelzug ist im 25 m – Bereich des BÜ-Bereich gewährleistet. Aus diesem Grund sind keine Anpassungen der Straße erforderlich.

Zur Herstellung der Schleppkurven muss der Einmündungsbereich des Feldweges im II. Quadranten und der Einmündungsbereich des Wirtschaftsweges im IV. Quadrant geringfügig aufgeweitet werden.

Die Einmündungsbereiche im 25 m – Bereich müssen für das sichere Rechtsabbiegen (Bemessungsfahrzeug Traktor mit 2 Anhängern) baulich angepasst werden. Damit soll gewährleistet werden, dass ein Fahrzeug aus dem Wirtschaftsweg bzw. Feldweg beim Rechtsabbiegen in die Hobrechtsfelder Chaussee die Gegenfahrspur nicht mit benutzt.

Die Aufweitung des Wirtschaftsweges im II. Quadranten erfolgt, wie vorhanden, in Asphaltbauweise. Die im Zufahrtsbereich vorhandene Schranke (Schlagbaum) wird um 25 m in den Wirtschaftsweg versetzt, sodass sich hier ein Traktor mit 2 Anhängern ungehindert aufstellen kann.

Die Aufweitung des Wirtschaftsweges im IV. Quadranten sowie der Einmündungsbereich in den Feldweg im II. Quadranten erfolgt analog Bestand in wassergebundener Decke. Die vorhandenen Schranken (Schlagbaum) einschließlich Aufschlagpfosten müssen geringfügig versetzt werden.

Die vorhandene Wiesenzufahrt im I. Quadranten wird aus dem 25 m – Bereich des BÜ verlegt, um ein ungehindertes Freifahren des BÜ gewährleisten zu können. Die bisherige Wiesenzufahrt im I. Quadranten wird zurückgebaut und durch Aufstellen von Findlingen am Fahrbahnrand abgesperrt, um die Straße innerhalb des sogenannten 25 m – Bereiches gegenüber den benachbarten Flächen abzugrenzen und somit Ein-/Ausfahrten zu verhindern.

Der neue Einmündungsbereich der Wiesenzufahrt wird in nördlicher Richtung verschoben und in einer Entfernung von ca. 103 m ab Gleisachse hergestellt. Die Befestigung der Wiesenzufahrt erfolgt auf ca. 7,00 m Länge in bituminöser Bauweise. Daran anschließend erfolgt der Ausbau der Wiesenzufahrt in unbefestigter Bauweise.

5.8 BÜ - Befestigung / Oberbau

Die vorhandene BÜ-Befestigung im Fahrbahnbereich besteht aus Gleistragplatten. Es sind keine Änderungen erforderlich.

Die vorhandenen Kuppen- und Wannenausrundungen der Straßengradienten entsprechen im BÜ-Bereich den geforderten Mindestradien.

5.9 Entwässerung

Die Ableitung des Oberflächenwassers der vorhandenen Fahrbahn erfolgt wie bisher über die vorhandenen Bankette.

5.10 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Die Beschilderung und Markierung ist nach Beschilderungs- und Markierungsplan herzustellen.

6 Tangierende Planungen

Es sind keine Abhängigkeiten zur anderen Baumaßnahmen bekannt.

7 Baudurchführung

Es wird von einer Bauzeit von 4 Monaten ausgegangen.

Die Erschließung der Baustelle ist über das öffentliche Wegenetz gegeben. Eine separate Ausweisung einer Baustelleneinrichtungsfläche ist nicht erforderlich.

Im Zuge der Baumaßnahme ist von kurzzeitigen Verkehrseinschränkungen auszugehen, diese werden allerdings auf ein Minimum ausgelegt.

8 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

8.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Grundsätzlich sind im Rahmen der Planung Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden. Unvermeidbare Eingriffe sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Im Rahmen der geplanten Maßnahme sind beinahe ausschließlich bereits vorhandene bauliche Anlagen betroffen. Das erforderliche Baufeld zur Durchführung der Bauarbeiten geht kaum über die bestehenden Anlagen hinaus. Die Arbeiten erfolgen von den bereits vorhandenen Verkehrsflächen aus. Die einschlägigen Regelwerke bezüglich Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen werden beachtet (DIN 18920 zum Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen, 32. BlmSchV, AVV Baulärm, KrWG). Insbesondere wird der Schadstoffeintrag von Treib- und Schmierstoffen der Baumaschinen in Boden und Grundwasser durch den sachgemäßen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vermieden. Aufgrund des ohnehin geringen Umfangs des Vorhabens sowie der Begrenzung auf vorhandene bauliche Anlagen sind keine zusätzlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen angezeigt.

8.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

8.2.1 Schutzgut „Mensch“

Mit dem Neubau der technischen Sicherung am BÜ sowie durch die baulichen Anpassungen im Zusammenhang mit der Herstellung der uneingeschränkten Begegnungsmöglichkeit und damit Sicherstellung der zeitgerechten Räumung des BÜ wird die Sicherheit am BÜ für die Nutzer erhöht.

Die mit der Änderung der BÜ - Sicherung einhergehende geringfügige bauzeitliche Lärm- und Staubentwicklung durch Baumaschinen hat keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen. Die Bauarbeiten werden tagsüber durchgeführt. Im Baubereich gibt es keine direkten Anwohner. Die nächstgelegene Wohnbebauung befindet sich in ca. 1300 m Entfernung zum Bahnübergang. Lärmintensive Bauverfahren, wie zum Beispiel Rammrohrgründungen, sind nicht vorgesehen. Es werden Betonmonolithe zur Gründung der Anlagenteile im BÜ-Bereich verwendet. Unter Berücksichtigung der Lage des Bahnübergangs außerhalb von Wohngebieten sowie des Verzichtes auf Nachtarbeit und lärmintensive Bauverfahren ist aus Sicht der Vorhabenträgerin die Erstellung eines Baulärmgutachtens nicht erforderlich.

Baulärm

Eine Baustelle ist eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BlmSchG und damit eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten u.ä. Einrichtungen. Allerdings zählen Baustellen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen, sondern sind nach § 22 Abs. 1 BlmSchG zu beurteilen. Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV – Baulärm – Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Arbeiten zur Nachtzeit sind nicht geplant. Auf der Baustelle werden nur Baumaschinen eingesetzt, die dem Stand der Technik und den Anforderungen der 32.

Bundes-Immissionsschutzverordnung entsprechen. Weitere Auflagen im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen hinsichtlich der Verwendung lärmarmen Geräte und Baumaschinen sind nicht notwendig. Die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmmittelverordnung – 32. BImSchV) gelten ohnehin. Insoweit ergänzt die 32. BImSchV den Rechtsgrundsatz, dass Geräusche, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, auch beim Baubetrieb unterbleiben (§ 22 Abs. 1 BImSchG). Auch in der AVV - Baulärm werden Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichem Lärm durch den Baubetrieb detailliert beschrieben.

Da wie oben ausgeführt keine lärmintensiven Bauverfahren zum Einsatz kommen und lediglich Baumaschinen eingesetzt werden, die die Vorgaben der Bundes-Immissionsschutzverordnung einhalten, kann abschließend festgestellt werden, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden.

Erhebliche Erschütterungen, für die gesonderte Schutzmaßnahmen erforderlich würden, sind durch die Baumaßnahme sowie durch den anschließenden Verkehrsbetrieb nicht zu erwarten.

8.2.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

Die Baumaßnahme hat aufgrund der verkehrlichen Vorbelastung der beanspruchten Flächen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.

Im Rahmen der Baumaßnahme selbst sowie auch innerhalb der Vorbereitung derselben wird nicht gegen die im BNatSchG formulierten Verbote zum Artenschutz verstoßen, welche u.a. für alle europäischen geschützten Tierarten gelten (z.B. für alle einheimischen Vogel- und Fledermausarten sowie einige andere Kleinsäuger, Amphibien und Reptilien). Nach § 44 (1) BNatSchG ist es demnach u.a. verboten, Tiere dieser Arten zu verletzen oder zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören.

Im Rahmen der Planung konnten in den vom Eingriff betroffenen Flächen und deren direktem Umfeld keine geschützten oder gefährdeten Pflanzenarten sowie keine geschützten oder gefährdeten Tierarten festgestellt werden.

Spezieller Artenschutz

Es gibt derzeit keine Anhaltspunkte für eine Betroffenheit von planungsrelevanten Arten. Aufgrund der Kleinräumigkeit der Maßnahme, die Lage der betroffenen Flächen an den Verkehrswegen Straße und Schiene, sowie der Beschränkung der Bautätigkeit auf vorhandene Verkehrsflächen und deren direktes Umfeld ist mit relevanten Auswirkungen auf den Artenschutz nicht zu rechnen. Die geplante Maßnahme berührt keine artenschutzrechtlichen Vorschriften des § 44 BNatSchG.

8.2.3 Schutzgut „Fläche“

Die Baumaßnahme hat keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche. Mit der Umsetzung der Maßnahme ist ein geringfügiger Flächenverbrauch verbunden. Die Flächen an den vorhandenen Verkehrswegen Straße und Schiene sind jedoch ohnehin durch ihre Lage einer anderweitigen Nutzung bereits entzogen und stellen damit keinen Verlust in dem Sinne dar, dass die Flächen einer perspektivischen anderweitigen Nutzung verloren gehen.

8.2.4 Schutzgut „Boden“

Die Baumaßnahme hat keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Durch die Baumaßnahme erfolgt eine geringfügige Neuversiegelung mit Asphalt in Zusammenhang mit der Verlegung der Wiesenzufahrt im I. Quadranten (ca. 40 m²). Gleichzeitig wird die vorhandene Wiesenzufahrt im I. Quadranten zurückgebaut und eine ungefähr gleich große Fläche entsiegelt (ca. 40 m²). Es verbleibt in Summe keine Neuversiegelung mit Asphalt (0 m²).

Für die vorgesehene Anpassung der Einmündungen des Wirtschaftsweges (IV. Quadrant) und Feldweges (II. Quadrant) - beide unbefestigt - wird auf ca. 10 m² eine neue wassergebundene Schottertragschicht eingebaut. Dies hat keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

8.2.5 Schutzgut „Wasser“

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Gewässer im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie sind im Rahmen des Vorhabens nicht betroffen. Insofern ist die Wasserrahmenrichtlinie für das Vorhaben nicht einschlägig.

8.2.6 Schutzgut „Klima, Luft“

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft.

8.2.7 Schutzgut „Landschaftsbild“

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild.

8.2.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter. Denkmalpflegerische Belange sind nicht betroffen.

8.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Es sind keine Wechselwirkungen im Sinne von erheblichen Auswirkungsverlagerungen und Sekundärauswirkungen zwischen den Schutzgütern absehbar, die sich gegenseitig in ihrer Wirkung addieren, verstärken oder potenzieren, da keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Rahmen der Baumaßnahme zu erwarten sind.

8.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Nach §§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist das Vorhaben einem sogenannten Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen. Das Vorhaben betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach §9 Abs. 3 UVPG durchzuführen. Da von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, ist aus Sicht der Vorhabenträgerin eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gegeben.

8.4 Weitere Rechte und Belange

8.5 Grunderwerb

Für den Rückbau der Wiesenzufahrt innerhalb des 25 m - Bereich im I. Quadranten, auf dem Flurstück 38 der Gemarkung Pankow (45,0 m²), sowie auf dem Flurstück 10 (9,0 m²), erfolgt gemäß Grunderwerbsplan im Rahmen der Baumaßnahme eine vorübergehende Inanspruchnahme dieser Grundstücksfläche.

Für den Neubau der Wiesenzufahrt außerhalb des 25 m - Bereich im I. Quadranten, auf dem Flurstück 38 der Gemarkung Pankow (70,0 m²), erfolgt gemäß Grunderwerbsplan im Rahmen der Baumaßnahme eine vorübergehende Inanspruchnahme dieser Grundstücksfläche.

Zur Anpassung des Feldweges im II. Quadranten, Flurstück 82 der Gemarkung Pankow (28,0 m²), sowie auf dem Flurstück 21 (28,0 m²), erfolgt gemäß Grunderwerbsplan im Rahmen der Baumaßnahme eine vorübergehende Inanspruchnahme dieser Grundstücksfläche.

Zur Anpassung des Wirtschaftsweges im IV. Quadranten, Flurstück 38 der Gemarkung Pankow (8,0 m²), auf dem Flurstück 10 (20,0 m²), sowie auf dem Flurstück 35 (55,0 m²), erfolgt gemäß Grunderwerbsplan im Rahmen der Baumaßnahme eine vorübergehende Inanspruchnahme dieser Grundstücksfläche.

Für das Herrichten und Belassen der Zufahrt zum BÜ-Schaltheus im I. Quadranten auf dem Flurstück 10 (15,0 m²), der Gemarkung Pankow sowie für das jederzeitige Zugangsrecht für Wartungs- und Inspektionsarbeiten erfolgt gemäß Grunderwerbsplan eine dingliche Sicherung.

8.6 Kabel und Leitungen

Im Rahmen einer Vorabfrage wurden die Leitungsbetreiber detailliert über das Bauvorhaben informiert und entsprechende Stellungnahmen und Leitungsauskünfte eingeholt.

Nach Auswertung der übergebenen Unterlagen befinden sich im Planungsbereich Leitungen der Berliner Wasserbetriebe, der Stromnetz Berlin GmbH, der 1&1 Versatel Deutschland und der Deutschen Telekom Technik GmbH.

Gemäß den übergebenen Unterlagen der Berliner Wasserbetriebe befinden sich Abwasserleitungen im Bereich des Bauvorhabens. Nach Überprüfung der Bestände konnte festgestellt werden, dass sich keine Berührungspunkte der neuen Anlagenteile der BÜSA mit dem übergebenen Leitungsbestand Abwasser ergeben. Die Verlegung bzw. Veränderung von Leitungen ist nicht erforderlich.

Unabhängig davon hat sich der Bauunternehmer vor Baubeginn in den Leitungsbestand vor Ort einweisen zu lassen und die genaue Lage durch geeignete Maßnahmen zu bestimmen.

Gemäß den übergebenen Unterlagen der Stromnetz Berlin GmbH befinden sich im Bereich des Bauvorhabens 110-kv-Kabelsysteme. Die Verlegung bzw. Veränderung dieser Leitungen ist nicht erforderlich.

Der Bauunternehmer hat sich vor Baubeginn in den Leitungsbestand vor Ort einweisen zu lassen.

Gemäß den übergebenen Unterlagen der 1&1 Versatel Deutschland befinden sich im Bereich des Bauvorhabens Telekommunikationslinien. Die Verlegung bzw. Veränderung dieser Leitungen ist nicht erforderlich.

Der Bauunternehmer hat sich vor Baubeginn in den Leitungsbestand vor Ort einweisen zu lassen.

Gemäß den übergebenen Unterlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH befinden sich hochwertige Telekommunikationsanlagen im Bereich des Bauvorhabens. Die Verlegung bzw. Veränderung dieser Telekommunikationsanlagen ist nicht erforderlich.

Der Bauunternehmer hat sich vor Baubeginn in den Leitungsbestand vor Ort einweisen zu lassen. Die TK-Linien dürfen ohne vorherige Zustimmung weder verändert noch unter- bzw. überbaut werden.

8.7 Straßen und Wege

Es ergeben sich für den Bahnübergang folgende Zuständigkeiten.

Straßenbaulastträger:

Senat von Berlin

Straßenverkehrsbehörde:

Senat von Berlin

8.8 Entsorgung Aushub- und Abbruchmaterial

Mit Inbetriebnahme der neuen BÜSA ist die Altanlage zurück zu bauen.

Bei der Entsorgung der Abfälle werden die gesetzlichen Bestimmungen zur Abfallvermeidung und -trennung berücksichtigt. Eventuell auftretende gefährliche Abfälle aus dem Rückbau des Straßenbereiches werden über einen zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb nach den Vorgaben des KrWG schadlos entsorgt.

9 Abkürzungen

A...	- Schrankenantrieb
AEG	- Allgemeines Eisenbahngesetz
As	- Achssensoren
Auto- WIBU/STRATBAU	- Straßenplanungs-, Tiefbau- und Abrechnungsprogramm
AVV	- Allgemeine Verwaltungsvorschrift
Bf	- Bahnhof
Bk ...	- Belastungsklasse nach RStO 12
BlmSchG	- Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	- Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	- Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	- Bahnübergang
BÜSA	- Bahnübergangssicherungsanlage
BÜV-NE	- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
DA	- Dienstanweisung
DIN	- Deutsches Institut für Normung
DSTW	- Digitales Stellwerk
EBO	- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	- Eisenbahnkreuzungsgesetz
Elt-Mast	- Elektrotechnik-Mast
Fm-Mast	- Fernmelde-Mast
FS	- Fahrzeugsensor
Fü	- Fernüberwachung
KrWG	- Kreislaufwirtschaftsgesetz
L...	Fußgängerakustik
LzH/F	- Lichtzeichenanlage mit Fahrbahnhalb- und Fußwegschranken
PZB	- Punktförmige Zugbeeinflussung
RAL	- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
S...	- Straßensignal mit Lichtzeichen am Bahnübergang
StVO	- Straßenverkehrsordnung
SVA	- Straßenverkehrssignalanlagen
Tk-Mast	Mast für Telekommunikationsleitungen
VNB	- Versorgungsnetzbetreiber
ÜS	- Überwachungssignal