



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – 10179 Berlin IV E 1

Planfeststellungsbeschluss

für die Verkehrslösung Schöneweide
von Schnellerstraße bis Sterndamm / Südostallee

Gesch. Z.: SenUVK IV E 1 1810 PF vom 26.08.2021

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| A I Feststellung des Plans | 6 |
| A II Nebenbestimmungen | 8 |
| A II.1 Allgemeines | 8 |
| A II.2 Inanspruchnahme von Grundstücken | 9 |
| A II.3 Straßenbahnanlage | 9 |
| A II.4 Straßenverkehrsbehördliche Belange, Lichtsignalanlagen | 9 |
| A II.5 Straßenbau | 9 |
| A II.6 Beleuchtung | 10 |
| A II.7 Eingriffe in Natur und Umwelt | 10 |
| A II.8 Immissionsschutz | 11 |
| A II.8.1 Immissionsschutz (betriebsbedingt) | 11 |
| A II.8.1.1 Aktiver Immissionsschutz | 11 |
| A II.8.1.2 Passiver Lärmschutz | 11 |
| A II.8.2 Bauzeitlicher Immissionsschutz | 12 |
| A II.8.2.1 Immissionsschutz | 12 |
| A II.8.2.2 Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer bauzeitlicher Lärmwirkungen | 14 |
| A II.8.2.3 Dokumentation baubedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen | 15 |
| A II.8.2.4 Vorbehalt weiterer Anordnungen | 15 |
| A II.9 Abfall | 15 |
| A II.10 Betriebsanlagen Dritter | 16 |
| A II.11 Straßenbegrenzungslinien, Widmung, Einziehung, Sondernutzung | 16 |
| A II.12 Denkmalschutz | 17 |
| A II.13 Bodenschutz | 17 |
| A II.14 Niederschlagswasserbewirtschaftung | 18 |
| A II.15 Wasserschutzgebiete | 21 |
| A III Wasserrechtliche Erlaubnis | 23 |
| A III.1 Grundwasserbenutzungen | 23 |
| A III.2 Nebenbestimmungen zur Grundwasserbenutzung | 25 |
| A III. 2.1 Bedingungen | 26 |
| A III. 2.2 Allgemeine Auflagen | 27 |
| A III. 2.3 Auflagen zur Grundwasserentnahme | 29 |
| A III. 2.4 Auflagen zur Grundwasserab-/ einleitung | 29 |
| A IV Zusagen der Vorhabenträgerin | 31 |
| A V Entscheidungen über Einwendungen | 33 |
| A V. 1 Planänderungen (Grüneinträge) | 33 |
| A VI Entschädigungen | 34 |
| A VII Kosten | 34 |
| B I Beschreibung des Vorhabens | 35 |
| B II Ablauf des Verwaltungsverfahrens | 35 |
| B III Rechtliche Würdigung | 40 |
| B III.1 Verfahrensrecht | 40 |
| B III.1.1 Rechtsgrundlage | 40 |

| | |
|--|-----------|
| B III.1.2 Zuständigkeit | 40 |
| B III.2 Prüfung der Umweltverträglichkeit | 40 |
| B III.2.1 Vorschriften | 40 |
| B III.2.2 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls | 40 |
| B III.2.3 Straßenbahnvorhaben | 40 |
| B III.2.4 Ergebnis der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls | 40 |
| B III.3 Materielles Recht | 41 |
| B III.3.1 Planrechtfertigung | 41 |
| B III.3.1.1 Allgemeine Rechtfertigung | 41 |
| B III.3.1.2 Verkehrsmittelwahl | 42 |
| B III.3.1.3 Variantenuntersuchung und Vorzugsvariante | 42 |
| B III.3.1.4 Planungen Dritter | 44 |
| B III.3.1.5 Beurteilung der Planfeststellungsbehörde | 45 |
| B III.3.2 Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 24 und 25 UVPG | 46 |
| B III.3.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und deren Bewertung | 46 |
| B III.3.2.1.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch | 46 |
| B III.3.2.1.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt | 48 |
| B III.3.2.1.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden und Wasser | 49 |
| B III.3.2.1.4 Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima | 49 |
| B III.3.2.1.5 Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft (Stadtbild) und kulturelles Erbe | 50 |
| B III.3.2.1.6 Wechselwirkungen | 50 |
| B III.3.2.2 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen | 50 |
| B III.3.2.3 Gesamtbewertung | 52 |
| B IV Festsetzungen und Nebenbestimmungen | 52 |
| B IV.1 Allgemeines | 52 |
| B IV.2 Inanspruchnahme von Grundstücken | 52 |
| B IV.3 Straßenbahnanlage | 53 |
| B IV.4 Straßenverkehrsbehördliche Belange, Lichtsignalanlagen | 53 |
| B IV.5 Straßenbauliche Belange | 53 |
| B IV.6 Beleuchtung | 53 |
| B IV.7 Eingriffe in Natur und Landschaft | 53 |
| B IV.8 Immissionsschutz | 54 |
| B IV.9 Abfallentsorgung | 61 |
| B IV.10 Betriebsanlagen Dritter | 62 |
| B IV.11 Straßenbegrenzungslinien, Widmung, Einziehung, Sondernutzung | 62 |
| B IV.12 Denkmalschutz | 63 |
| B IV.13 Bodenschutz | 63 |
| B IV.14 Niederschlagsbewirtschaftung | 63 |
| B IV.15 Wasserschutzgebiete | 64 |
| B IV.16 Begründung der Planänderungen (Grüneinträge) | 64 |
| B V Wasserrechtliche Erlaubnis | 65 |
| B VI Entscheidungen über nicht erledigte Stellungnahmen und Einwendungen | 67 |
| B VI.1 Verfahren / Verkehrliche Begründung | 69 |
| B VI.1.1 Fehlende verkehrliche Alternativplanung | 69 |
| B VI.1.2 Verschlechterung von Umsteigebeziehungen | 70 |
| B VI.1.3 Ausreichende Kapazitäten bei Ausbau des Verkehrs zum Stadion An der Alten Försterei | 70 |
| B VI.1.4 Integrierte Verkehrsplanung | 71 |

| | |
|---|------------|
| B VI.1.5 Fehlende aktuelle Bedarfsplanung | 72 |
| B VI.1.6 Verkehrliche Belastung und Gefährdung durch Parkplatzsuchverkehr | 72 |
| B VI.1.7 Verfahren/Verfahrensgang | 73 |
| B VI. 1.7.1 Anstoßfunktion | 73 |
| B VI. 1.7.2 Planfeststellungsantrag | 74 |
| B VI. 1.7.3 fehlerhafte Planunterlage | 74 |
| B VI. 1.7.4 Planfeststellungsunterlagen | 75 |
| B VI.2 Verkehrsmittel / Trassenführung | 75 |
| B VI.2.1 Einige Buslinien werden nicht über die Gleisschleife geführt | 75 |
| B VI.2.2 Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Bus | 76 |
| B VI.3 Verkehrstechnische Belange | 76 |
| B VI.3.1 Objektkonkrete Verkehrsprognose (wird noch überarbeitet) | 76 |
| B VI.3.2 Verkürzte Bahnsteige bei Regional- und S-Bahn | 78 |
| B VI.3.3 Fahrzeugerkennung ÖPNV | 78 |
| B VI.4 Trassierung / Aufteilung Straßenraum | 79 |
| B VI.4.1 Haltestelle S-Schöneweide/ Sterndamm (Gleisschleife) | 79 |
| B VI.4.2 Haltestelle S-Schöneweide (verlängerte Brückenstraße) | 80 |
| B VI.4.3 Sonstige Belange | 83 |
| B VI.4.4 Planungen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen | 87 |
| B VI.5 Immissionsschutz (Mensch) | 90 |
| B VI.5.1 Planung unzureichend | 90 |
| B VI.5.2 Schallschutz (betriebsbedingt) | 90 |
| B VI.5.3 Erschütterungen (betriebsbedingt) | 97 |
| B VI.5.4 Staubbelastung/Luftschadstoffe (betriebsbedingt) | 99 |
| B VI.5.5. bauzeitliche Immissionen | 101 |
| B VI.5.6. bauzeitliche Beeinträchtigungen | 103 |
| B VI.6 Umwelt und Natur | 105 |
| B VI.6.1 Fehlen einer UVP | 105 |
| B VI.6.2 Schutzgut Landschaftsbild | 106 |
| B VI.6.3 Bäume und Großgrün | 107 |
| B VI.6.4 Bahnhofsvorplatz | 109 |
| B VI.6.5 Anpassung Ausgleichsabgabe (sog. Ersatzgeldzahlung) | 109 |
| B VI.6.6 Gehölzbestand der vorhandenen Gleisschleife | 110 |
| B VI.6.7 Würdigung des Denkmalschutzes | 111 |
| B VI.7 Leitungsträger | 111 |
| B VI.8 Grundstücksangelegenheiten | 112 |
| B VI.8.1 Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan | 112 |
| B VI.8.2 Inanspruchnahme von Eigentum | 116 |
| B VI.8.3 Baumaßnahmen | 117 |
| B VI.8.4 Nutzungsmöglichkeiten von Grundstücken/Mietminderung | 118 |
| B VI.9 Sonstige offene Einwände | 120 |
| B VI.9.1 Reinhaltung des Haltstellenbereiches | 120 |
| B VI.9.3 Brandschutzkonzept und Rettungswege | 120 |
| B VI.9.5 Mangelhafte Darstellung in den Plänen | 121 |
| B VI.9.6 Bestandsgebäude | 121 |
| B VI.9.7 Ausbildungsstätte | 122 |
| B VI.9.8 Fahrleitungsanlagen | 122 |

| | |
|--|------------|
| B VI.9.9 Vorhaben verstößt gegen den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg | 122 |
| B VI.9.10 Zwischenzustand | 123 |
| B VI.9.11 bauzeitliche Verkehrsführung | 123 |
| B VI.9.12 Entwässerung und Regenrückhaltebecken (RRB) | 124 |
| B VI.9.13 Entwässerungsanlagen | 124 |
| B VI.10 Einwendungen ohne Bezug zum Gegenstand des Verfahrens | 125 |
| B VII. Gesamtabwägung | 125 |
| C KOSTENENTSCHEIDUNG | 127 |
| D RECHTSBEHELFSBELEHRUNG | 127 |
| E HINWEISE | 128 |
| F ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 129 |

A

Verfügender Teil

A I Feststellung des Plans

Der von den Berliner Verkehrsbetrieben - Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG) mit Schreiben vom 23.11.2018 eingereichte und letztmalig am **21.06.2021** ergänzte Plan für

die

Verkehrslösung Schöneweide

von Schnellerstraße bis Sterndamm / Südostallee im Bezirk Treptow-Köpenick

wird gemäß § 28 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit den unter A II enthaltenen Nebenbestimmungen und den in blau, violett und grün eingetragenen Änderungen festgestellt; der Plan besteht aus:

| Unterlage | Bezeichnung | Datum |
|------------------|--|--------------|
| 01 | Erläuterungsbericht | 26.08.2021 |
| 04 | Schnitt A | 11/2018 |
| | Schnitt B | 26.08.2021 |
| | Schnitt C | 05.03.2020 |
| | Schnitt D | 11/2018 |
| | Schnitt E | 11/2018 |
| | Schnitt F | 11/2018 |
| | Schnitt G | 28.04.2021 |
| | Schnitt H | 11/2018 |
| | Schnitt I | 11/2018 |
| 05 | 05.1 Lageplan | 26.08.2021 |
| | 05.2 Lageplan zum Bauwerksverzeichnis | 28.04.2021 |
| | 05.3 Bauwerksverzeichnis (Teil 1) | 26.08.2021 |
| 06 | Höhenplan Straßenbahnunterführung | 11/2018 |
| 08.1 | Lageplan zum Grunderwerb | 21.06.2021 |
| 08.2 | Grunderwerbsverzeichnis | 21.06.2021 |
| 09 | Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP (Maßnahmenblätter) | 26.08.2021 |
| 09.3 | Maßnahmenplan | 27.04.2021 |
| 10.1 | Schalltechnischer Bericht (Tabelle 5) | 26.08.2021 |

Ferner gehören zum Plan informationshalber:

| Unterlage | Bezeichnung | Datum |
|------------------|---------------------------------------|--------------|
| 02 | Übersichtskarte | 11/2018 |
| 03 | Übersichtsplan | 10.03.2020 |
| 05 | 05.3 Bauwerksverzeichnis (Teil 2) | 27.04.2021 |
| 07 | Erläuterungen zur Straßenentwässerung | 09.12.2020 |

| | | |
|------|---|------------|
| 09 | Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP | 16.12.2020 |
| 09.1 | Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 UVPG | 25.03.2020 |
| 09.2 | Bestands- und Konfliktplan | 27.04.2021 |
| 10.1 | Schalltechnischer Bericht | 28.02.2020 |
| 10.2 | Schwingungstechnischer Bericht | 10/2018 |
| 10.3 | Schalltechnischer Bericht - Baulärmprognose | 11/2018 |
| 11 | Luftschadstoffgutachten | 10/2018 |
| 12 | Verkehrstechnische Untersuchung | 11/2018 |
| 13 | Beigestellte Unterlagen | 19.12.2018 |
| | 13.1 Variante 1 bis 4 der Gleisschleife | 19.12.2018 |
| | 13.2 Entwurf Sterndamm und Bahnhofsvorplatz | 12/2005 |
| | 13.3 Lageplan Raumverteilung | 27.04.2021 |
| | 13.4 Signallagepläne | 13.01.2018 |
| | 13.5 Objektkonkrete Verkehrsprognose | 12.02.2020 |
| | 13.6 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag | 05.03.2020 |
| | 13.7 Tierökologisches Gutachten zur Zau- neidechse | 10/2017 |
| | 13.8 Baugrundgutachten | 06+09/1998 |

Aufgrund der materiellen Konzentrationswirkung dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Zustimmungen, hierüber hinaus nicht erforderlich. Zugleich wird unter A V über die Einwendungen entschieden.

Wesentliche Bestandteile dieses Beschlusses sind:

- a) mit Zustimmung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick von Berlin die Sondernutzungserlaubnis des öffentlichen Straßenlandes:
 - für den Bau einer Straßenbahnstrecke im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin, von der Brückenstraße 2 bis Sterndamm 8 (angrenzend an das Planfeststellungsverfahren Adlershof II)
 - für den Straßenbau zwischen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Sterndamm und Sterndamm 8 als Folgemaßnahme der Gleisverlagerung im Sterndamm, sowie Umbau der Gleis- und Buswendeschleife
 - für den Neubau der Haltstelle S Schöneweide
 - für den Rückbau der Gleisanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes Schöneweide zwischen Brückenstraße und Sterndamm, einschließlich der Gleise unter den EÜ Sterndamm
- b) mit Zustimmung der DB AG für den Neubau einer Straßenbahnunterführung/EÜ in südwestlicher Verlängerung der Brückenstraße
 - für den Rückbau der Trafostation der Deutschen Bahn Netz Aktiengesellschaft (DB Netz AG)
 - für den Neubau des südlichen Zugangsbereiches von der Gleis- und Buswendeschleife zu den Bahnsteigen des Bahnhofes Schöneweide
- c) mit Zustimmung der Obersten Naturschutzbehörde und des Bezirks Treptow-Köpenick von Berlin die Genehmigung:

- zum Roden der im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans dargestellten 132 Laubbäume, 96 davon unterliegen der Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO);
 - zum Versiegeln von 5369 m² der im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans dargestellten unversiegelten Flächen;
- d) auf Grundlage der Stellungnahme der Berliner Wasserbetriebe die Genehmigung für den Anschluss der Entwässerungsanlagen der Straßenbahn an deren Sammelleitungen dem Grunde nach;
- e) die wasserrechtliche Erlaubnis der Wasserbehörde.

Eine Änderung der Pläne ist ohne Zustimmung der Planfeststellungsbehörde nicht zulässig.

A II Nebenbestimmungen

A II.1 Allgemeines

- a) Mit dem Bau des Vorhabens darf erst begonnen werden, wenn die Liniengenehmigung der zuständigen Behörde vorliegt.
- b) Baubeginn, Inbetriebnahme sowie Fertigstellung des Vorhabens sind der Planfeststellungsbehörde (derzeit SenUVK IV E 1) formlos schriftlich anzuzeigen.
- c) Die örtlichen Bauaufsichtsstrukturen der BVG sind der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB, derzeit SenUVK IV E 3) rechtzeitig vor Baubeginn unter Angabe von Namen und Telefonnummern mitzuteilen. Änderungen während der Bauphase sind unverzüglich zu melden.
- d) Die Ausführungsplanung, insbesondere die Gestaltung des Bauablaufes, und die Sicherung der Baustellen haben in enger Abstimmung mit den jeweils zuständigen Stellen zu erfolgen.
- e) Die von der Baumaßnahme betroffene Öffentlichkeit, insbesondere die Eigentümer und die Anlieger/Anwohner, sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Inanspruchnahme von Flächen oder Flächenteilen, über die Nutzung von Wegen und über Veränderungen in den Zufahrten und Zugängen zu den Grundstücken sowie über die zeitliche Abfolge der Bauarbeiten in geeigneter Weise zu informieren. Gleiches gilt bei unvorhergesehenen Änderungen im Bauablauf.
- f) Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung vor Ort eine Ansprechstelle für Anlieger einzurichten. Sie hat auch die Baumaßnahme hinsichtlich der Immissionen zu überwachen und vorbeugend minimierend auf sie einwirken.
- g) Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bzgl. der Belastung aus Lärm, Erschütterung, Staub sowie der Wasserreinhaltung und des Schutzes von angrenzenden Flächen als auch der mit dem vorliegenden Beschluss angeordneten diesbezüglichen Auflagen, hat die Vorhabenträgerin durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren und auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- h) Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Grundstücke sowie die Sicherung der Ver- und Entsorgung während der Baumaßnahme sind zu gewährleisten. Dabei sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in angemessenem Maße zu berücksichtigen.
- i) Die Durchführung des Vorhabens hat insgesamt nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen.

- j) Die Sicherung von Rettungswegen muss durchgängig gewährleistet sein. Die Zufahrt des Rettungsweges über die Gleisschleife darf erst geschlossen werden, wenn und sofern die Zufahrt über den Sterndamm gesichert ist.

A II.2 Inanspruchnahme von Grundstücken

- a) Die Trasse der Straßenbahn und Teile der Betriebsstromtrasse liegen im öffentlichen Straßenraum des Landes Berlin. Die von der Vorhabenträgerin beantragte Sondernutzung nach dem Berliner Straßengesetz wird hiermit genehmigt.
- b) Die Eintragung von Grunddienstbarkeiten ist durch die Vorhabenträgerin, die gleichzeitig die Unternehmerin der Straßenbahnanlage ist, spätestens 1 Jahr nach Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke auf eigene Kosten zu veranlassen.
- c) Vor Inanspruchnahme der gemäß Grunderwerbsplan für die Durchführung der Baumaßnahme notwendigen Flächen sind, sofern nicht bereits geschehen, rechtzeitig die erforderlichen Vereinbarungen gemäß den geplanten Regelungen im Bauwerksverzeichnis zwischen der Vorhabenträgerin und den jeweiligen Partnern zu schließen.
- d) Die während der Baudurchführung beanspruchten Straßen, Wege und sonstigen Grundstücksflächen sind nach Beendigung der Bauarbeiten entsprechend ihres Zustandes vor Baubeginn wiederherzustellen, soweit dieser Beschluss nichts anderes regelt.

A II.3 Straßenbahnanlage

Vor Baubeginn sind der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) die Ausführungsunterlagen zur Zustimmung nach § 60 Abs. 3 der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn (BOStrab)“ vorzulegen. Die bauliche Umsetzung der Straßenbahnanlage hat nach vorheriger Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde zu den Ausführungsplänen unter deren Fachaufsicht zu erfolgen.

A II.4 Straßenverkehrsbehördliche Belange, Lichtsignalanlagen

- a) Die straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen gemäß § 45 StVO sind rechtzeitig vor Baubeginn bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Die Umsetzung hat nach vorheriger Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde zu den Ausführungsplänen unter deren Fachaufsicht zu erfolgen.
- b) Die im Lageplan in schwarz und blau verzeichneten Änderungen an bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA) sowie die infolge dieses Vorhabens neu zu errichtenden LSA sind für das Vorhaben erforderlich und werden mit diesem Beschluss festgesetzt. Ihre Signalisierung ist so zu koordinieren, dass sich – unter angemessener Berücksichtigung konkurrierender verkehrlicher Anforderungen – ein möglichst störungsfreier Verkehrsfluss insbesondere für die Straßenbahn einstellen kann. Die Steuerung der Signalisierung obliegt der Zuständigkeit der oberen Verkehrsbehörde.
- c) Der Bau der LSA hat nach vorheriger Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde zu den Ausführungsplänen und unter ihrer Fachaufsicht zu erfolgen.

A II.5 Straßenbau

Für die anzupassenden Flächen des Straßenraums, insbesondere für die Blindenleitführung, sind die in Berlin geltenden technischen Regelwerke für die Ausführungsvorschriften des „Berliner Straßengesetzes“ („AV Geh- und Radwege“) zu beachten und einzuhalten. Der Bau hat nach vorheriger Zustimmung des Straßenbaulastträgers zu den Ausführungsplänen und unter seiner Fachaufsicht zu erfolgen. Die Belange der Menschen mit Behinderung sind im Rahmen der Ausführungsplanung angemessen zu berücksichtigen.

A II.6 Beleuchtung

Soweit Änderungen an der Straßenbeleuchtung zu besorgen sind, ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Beleuchtungskonzept zu erarbeiten und der zuständigen Behörde (derzeit Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung V) zur Zustimmung vorzulegen und unter ihrer Aufsicht umzusetzen.

A II.7 Eingriffe in Natur und Umwelt

- a) Die im Maßnahmenverzeichnis des UVP-Berichts mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (UL 09) aufgeführten Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

S1 Bauzeitlicher Schutzzaun

S2 Einzelbaumschutz

V1 Sachgemäßer Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen

V_{ASB2} Bauzeitenregelung / Überwachen der Baumfällungen bzw. Gebäudeabriss

V_{ASB3} Bauzeitlicher Schutzzaun zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der im Eingriffsbereich potenziell vorkommenden Zauneidechse / Abfangen vor Baubeginn

V_{ASB4} Ökologische Baubegleitung / Kontrolle der zu fallenden Alt-Bäume / der Abrissgebäude

G1 Rasenansaat

A1 Baumpflanzung

A_{CEF3} Aufwertung von Eidechsenhabitaten

werden hiermit festgesetzt. Sie sind entsprechend der Maßnahmenblätter umzusetzen und, soweit nicht nur bauzeitlich bedingt, dauerhaft aufrechtzuerhalten.

Mit der Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ist unverzüglich nach Abschluss der Baumaßnahme zu beginnen. Diese sind einschließlich der Fertigstellungspflege spätestens zwei Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme fertigzustellen, sofern in den Maßnahmenblättern nichts Anderes verfügt ist.

Beginn und Fertigstellung der Ausgleichsmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde und der Obersten Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.

- b) Aufgrabungen müssen innerhalb des geschützten Wurzelbereichs der Bäume (Kronentraufe zzgl. 1,50 m) vorab zur Wurzelsichtung in Handschachtung erfolgen. Die notwendige Durchtrennung freigelegter Wurzeln mit einem Durchmesser von mehr als 2,0 cm bedarf einer gesonderten Genehmigung. Diese ist ggf. direkt beim Umwelt- und Naturschutzamt, Fachbereich Naturschutz des Bezirkes Treptow-Köpenick von Berlin, zu erwirken.
- c) Das Fällen und Beschneiden von Bäumen darf gemäß § 39 Abs. 5 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nur in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar erfolgen. Bäume und geschützte Bäume im Bereich der Baustelle und der Baustelleneinrichtungsfläche sowie Bäume und geschützte Bäume, deren Krone und / oder Wurzeln in die Baustelle oder Baustelleneinrichtungsfläche hineinragen, sind gemäß § 13 Satz 1 und § 15 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 4 Abs. 1 und 2 der Verordnung zum Schutz des Baumbestandes in Berlin (BaumSchVO) unter Einhaltung der DIN 18920 – Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen von Baumaßnahmen und der Richtlinie zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren

bei Baumaßnahmen (RAS-LP4 vom 20.09.1999) – zu erhalten und zu schützen. Sie dürfen durch das Baugeschehen nicht in ihrem Fortbestand beeinträchtigt werden.

- d) Nach Bewertung der Eingriffe in die Natur und Umwelt einerseits und nach der Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen andererseits verbleibt ein Kompensationsdefizit; das Defizit ist monetär auszugleichen. Hierzu hat die Vorhabenträgerin eine Zahlung in Höhe von 474.466,09 € an die Oberste Naturschutzbehörde (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) zu leisten. Die Ausgleichszahlung ist zu Beginn der Baumaßnahme unter Angabe des Verwendungszweckes auf das nachfolgend angeführte Konto der Landeshauptkasse Berlin einzuzahlen:

Empfänger: Landeshauptkasse Berlin
BIC: BELADEVXXX
IBAN: DE 25100500000990007600
Bank: Berliner Sparkasse
Betrag: 474.466,09 €

Verwendungszweck: 0750/11193; Kz: 1730001574377, Verk-Schönew 3B14_03/18

A II.8 Immissionsschutz

A II.8.1 Immissionsschutz (betriebsbedingt)

A II.8.1.1 Aktiver Immissionsschutz

- a) Abweichend vom Antrag sind die Gleisbögen mit Radien kleiner 200 m zur wirksamen Reduzierung von Schallemissionen mit Schienenkopfkonditionierungsanlagen auszurüsten. Bei mobilen, an Fahrzeugen montierten Schienenkopfkonditionierungsanlagen ist deren Wirksamkeit der TAB gegenüber vor Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke nachzuweisen, andernfalls sind festinstallierte Anlagen vorzusehen.
- b) Gleisbereiche innerhalb der Haltestelle S Schöneweide/Sterndamm, die ausschließlich von der Straßenbahn genutzt werden, sind mit einer Deckschicht aus Schotter herzustellen, anstatt, wie in der Planung vorgesehen, mit einem festen Deckenschluss (Grüneintrag G01).

A II.8.1.2 Passiver Lärmschutz

Auf der Grundlage des Schalltechnischen Berichts Nr. 302.3 vom 28.02.2020 (Unterlage 10.1) haben die Eigentümer der in den Spalten 601 und 602 der Tabelle 5 mit einem „X“ gekennzeichneten Immissionsorte gegenüber der Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen zum Schutz von Räumen und Außenwohnbereichen vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen, sofern diese Räume, sowie zur Entschädigung von Außenwohnbereichen nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur „Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)“ aufgeführten Raumnutzungen.

Die Umsetzung des passiven Schallschutzes hat möglichst vor Inbetriebnahme der Straßenbahnanlage zu erfolgen, wobei sich die Anspruchsberechtigung für Außenwohnbereiche auf den Beurteilungszeitraum "Tag" beschränkt.

Von der Anspruchsberechtigung auf passiven Schallschutz dem Grunde nach sind Eigentümer der in den zuvor genannten Anhängen des Schalltechnischen Berichtes (Unterlage 10.1) gekennzeichneten Immissionsorte hinsichtlich der nachfolgend aufgelisteten Gebäude betroffen:

| Straße | Hausnummer |
|-----------------|---|
| Schnellerstraße | 21 (Zentrum Schöneweide), 128 (Ecke Brückenstraße), 129 |
| Brückenstraße | 1, 31, Bahnhofsgebäude |
| Sterndamm | 7, 8/8a, 8b-h, 10 |
| Ecksteinweg | 2 |

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

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen – insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes – hat nach den Regeln der 24. BImSchV zu erfolgen; für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen ist der Summenpegel aus der Betrachtung aller am Verkehrslärm beteiligten Schallquellen heranzuziehen. Der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach gilt auch, wenn Schallschutzfenster der erforderlichen Güteklasse bereits eingebaut worden sind, jedoch andere Schutzmaßnahmen – wie beispielsweise Lüftungseinrichtungen – noch erforderlich sind.

Falls passive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich oder untunlich sind, hat – soweit nicht bereits vertraglich anderweitig vereinbart – eine Entschädigung in Geld zu erfolgen (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Im Rahmen eines gesonderten Entschädigungsverfahrens haben die Prüfung der konkreten Raumnutzung und der bestehenden Schalldämmung, die Festlegung von Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen sowie die Berechnung der Entschädigungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen auf Basis der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ ohne Teil D – zu erfolgen.

Die Einzelheiten sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern zu klären. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass sich auf dem in der schalltechnischen Untersuchung geprüften Anwesen weitere für Wohnzwecke genutzte Stockwerke befinden, die bislang nicht bekannt waren, oder dass in rechtlich zulässiger Weise zwischenzeitlich Grundrissänderungen vorgenommen worden sind. In diesen Fällen sind ebenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den o. g. Vorschriften vorzusehen, sofern die zulässigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Für die Ermittlung des Lärmschutzes durch Planung gem. 16. BImSchV sind die „Schall 03“ und für die Ermittlung der Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen die „VLärmSchR 97“ ohne Teil D zugrunde zu legen.

Die Vorhabenträgerin hat die Anspruchsberechtigten unverzüglich nach Eintritt der Bestandskraft dieses Beschlusses schriftlich über deren Ansprüche zu informieren. Ansprüche, die bereits vertraglich abgegolten wurden, sind auf die im festgestellten Plan resultierenden Ansprüche gegenzurechnen.

A II.8.2 Bauzeitlicher Immissionsschutz

A II.8.2.1 Immissionsschutz

Zum Schutz der Anwohner vor baubedingten Immissionen werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- a) Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm), die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und das Landesimmissionsschutzgesetz (LImSchG Bln) beachtet werden.

- b) Bauarbeiten sind in der Zeit von 20:00 bis 06:00 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen untersagt. Soweit in begründeten Einzelfällen Bauarbeiten während vorgenannter geschützter Zeiten oder Tage durchgeführt werden müssen, ist entsprechend § 10 LImSchG Bln vorab ein Antrag auf Zulassung von Ausnahmen bei der zuständigen Behörde zu stellen. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Planfeststellungsbehörde vor Stellung eines solchen Antrags über die beabsichtigte Maßnahme und den beabsichtigten Antrag in Kenntnis zu setzen. Die Entscheidung der zuständigen Behörde bedarf der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- c) Zur Sicherstellung der Einhaltung der Auflagen und als Ansprechpartner für betroffene Anwohner und Gewerbetreibende hat die Vorhabenträgerin einen Baulärmbeauftragten für etwaige Fragen oder Beanstandungen zu benennen. Die betreffende Person ist unter Angabe der Adresse und der Rufnummer der Planfeststellungsbehörde und darüber hinaus den Anwohnern und Gewerbetreibenden vor Baubeginn in geeigneter Weise bekannt zu geben.
- d) Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.
- e) Die Vorhabenträgerin hat, insbesondere bereits über die Ausschreibung, sicherzustellen, dass ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen lärmarm arbeiten sowie bezüglich der Abgasemissionen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
- f) Die Vorhabenträgerin hat ferner sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche, Erschütterungen, Abgasemissionen und Staubbelastungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind.
- g) Die Betriebsdauer der die Geräuschsituation dominierenden Baumaschinen ist entsprechend AVV Baulärm auf eine tägliche Betriebsdauer von maximal 8 Stunden zu begrenzen.
- h) Baggerbetriebene Hydraulikmeißel sind maximal 6 Stunden täglich, verteilt auf die Zeitfenster zwischen 08:00 und 13:00 Uhr und zwischen 14:00 und 17:00 Uhr zu betreiben. Die Arbeiten sind mit einem kleinen Meißel (Schalleistungspegel Trägergerät mit Anbaugerät $L_{WAeq} \leq 114$ dB(A)) vorzunehmen.
- i) Das lärmintensive Schneiden von Baumaterialien wie beispielsweise Gehwegplatten oder Bordsteinen hat abseits, in großem Abstand von lärmempfindlichen Immissionsorten wie Außenwohnbereichen, Wohnhäusern oder Gebäuden mit Büronutzung, Arztpraxen o. ä. zu erfolgen. Alternativ sind gegenüber lärmempfindlichen Anwohnern wie z. B. Wohnbebauung wirksame Abschirmungen mit geeigneten mobilen Lärmschutzwänden vorzunehmen.
- j) Zum Schutz von Menschen in Gebäuden vor unzumutbaren bauzeitlichen Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die in der DIN 4150-2:1999-06 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) vorgegebenen Anhaltswerte eingehalten werden.
- k) Zum Schutz der vorhandenen Bebauung vor Schäden hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass durch die Bautätigkeit die Anhaltswerte der DIN 4150-3:2016-12 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) nicht überschritten werden.

Beim Einbringen von Spundwänden und sonstigen Verbauten sowie beim Einbringen der Gründungen für Fahrleitungsmasten ist auf den Einsatz von Schlagrammen zu verzichten. Stattdessen sind erschütterungsärmere Verfahren (z. B. Vibrationsramme oder Spundwandpresse) anzuwenden. Welches Einbringverfahren ein-

schließlich der dabei einzusetzenden Maschinen aufgrund der konkreten Beschaffenheit des Baugrundes geeignet ist, ist im Zweifelsfall durch Probeversuche zu ermitteln. Diese sind von einer erfahrenen Fachfirma durchzuführen. Soweit Vibrationsrammen eingesetzt werden, müssen diese eine Einsatzfrequenz von $f \geq 35$ Hz und ein veränderliches statisches Moment aufweisen.

- l) An den Bauwerken (Gebäuden und Anlagen) im Einwirkungsbereich mit erhöhten Erschütterungsimmissionen ist vor Baubeginn eine bautechnische Beweissicherung nach DIN 4123 durchzuführen.
- m) Besonders erschütterungsintensive Baumaßnahmen sind vorsorglich in Abstimmung mit sensiblen Nutzungen wie Arztpraxen o.ä. durchzuführen.

A II.8.2.2 Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer bauzeitlicher Lärmwirkungen

Den von Baulärm Betroffenen steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen zu.

Die Entschädigung für baubedingte Lärmbeeinträchtigungen ist zu leisten für:

- a) Außenwohnbereiche am Tag für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der nach AVV Baulärm ermittelte Beurteilungspegel bezogen auf den Tag größer gleich 60 dB(A) beträgt. In Bereichen mit einer Vorbelastung aus dem Verkehrslärm in Höhe von 65 dB(A) oder mehr ist die Entschädigung erst bei einem Beurteilungspegel größer gleich 65 dB(A) zu leisten.
- b) Innenräume am Tag für die Anzahl der Tage, an denen der nach AVV Baulärm ermittelte Beurteilungspegel bezogen auf den Tag im Wirkungsbereich des Vorhabens je nach Raumnutzung den maßgebenden Innenschalldruckpegel für die hier dominierenden Nutzungen wie
 - Wohnungen, Büros (Einzel-, Mehrpersonen- und ruhebedürftige Büros), Tagungsräume und Arztpraxen 45 dB(A)
 - sowie
 - Großraumbüros, Restaurants und Ladengeschäfte 50 dB(A)überschreitet.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der gem. vorstehender Buchstaben a) und b) jeweils zutreffenden festgesetzten Entschädigungsschwellenwerte durch den auf Grundlage der an einzelnen Messpunkten festgestellten und nach AVV Baulärm auf die einzelnen maßgeblichen Immissionsorte berechneten Baulärmpegel,
- die Anzahl der Tage, an denen die Beurteilungspegel höher als die o.g. festgesetzten Entschädigungsschwellenwerte waren.

Die Kosten für die Ermittlung des Zeitraums und für die Höhe der unzumutbaren baubedingten Lärmbeeinträchtigung trägt die Vorhabenträgerin.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer bzw. dem gewerblichen Mieter zu vereinbaren. Soweit die Parteien über die zu leistende Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

Die potenziell von unzumutbaren baubedingten Lärmbeeinträchtigungen Betroffenen sind von der Vorhabenträgerin auf ihre Anspruchsberechtigung schriftlich hinzuweisen.

A II.8.2.3 Dokumentation baubedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung und Dokumentation des im Baugebiet verursachten Lärms und der Erschütterungen sowie zur Ermittlung der Überschreitungshäufigkeit der Lärmbelastung vor Beginn der Bauarbeiten geeignete Messstellen zur Ermittlung der baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen (Monitoring) zu errichten. Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn ein Konzept für das Monitoring zu erarbeiten und es der Planfeststellungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Beim baubegleitenden Erschütterungsmonitoring sind zumindest alle erschütterungsgefährdeten Gebäude zu berücksichtigen. Während des Zeitraums vom Beginn der Bautätigkeit bis zum vollständigen Abschluss der Baumaßnahme sind mit jeweils einer Woche Vor- bzw. Nachlauf durchgängig Messungen vorzunehmen. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die ermittelten Daten und Ergebnisse zu dokumentieren und zur späteren Beweissicherung aufzubewahren. Weiterhin sind die ermittelten Daten der Planfeststellungsbehörde monatlich sowohl in tabellarischer als auch in grafischer Form zuzusenden und den Betroffenen auf Verlangen in geeigneter Form zugänglich zu machen.

Bei Erreichen kritischer Erschütterungswerte sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Planfeststellungsbehörde ist zu informieren. Die Arbeiten dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Maßnahmen (z. B. Wahl eines anderen Bauverfahrens), mit denen die Anhaltswerte der DIN 4150-3 eingehalten werden können bzw. nachweislich keine Schäden an den Gebäuden zu erwarten sind, wiederaufgenommen werden.

A II.8.2.4 Vorbehalt weiterer Anordnungen

Zeichnet sich nach der konkretisierten Bauablaufplanung oder nach den Ergebnissen der unter A II.8.2.3. angeordneten kontinuierlichen Kontrollmessungen ab, dass der Beurteilungspegel für Baulärm an mehr als den prognostizierten Tagen einen Wert von 70 dB(A) überschreitet, oder erhöht sich die vorgesehene Gesamtbauzeit (39 Monate) um mehr als sechs Monate, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Anordnung weiterer Maßnahmen vor. Gleiches gilt in Bezug auf Erschütterungen und sekundären Luftschall, falls sich herausstellt, dass entgegen der Prognose die gesetzlichen Anhaltswerte nicht eingehalten werden.

A II.9 Abfall

Um eine ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung der verschiedenen Abfallfraktionen sicherzustellen, werden entsprechend § 47 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) die folgenden Auflagen erteilt:

- a) Das Beprobungskonzept sowie das ausgefüllte und unterzeichnete Formblatt „Protokoll zum Abfallanfall“ sind der Abfallbehörde (derzeit SenUVK– I B 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin) im Vorfeld – vorzulegen.
- b) Das Entsorgungskonzept ist mindestens vier Wochen vor Baubeginn der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abfallbehörde (Tel.: 9025-2287 bzw. 9025-2371 oder Fax.: 9025-2979) – zur Prüfung und Abstimmung vorzulegen.
- c) Durchzuführende Beprobungen und Abfalluntersuchungen sind entsprechend dem „Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau“ durchzuführen. Danach hat zur Abfalldeklaration von Boden und Bauschutt eine repräsentative Haufwerksbeprobung für maximal 500 m³ (jeweils homogenes Material) zu erfolgen. Dies ist sichergestellt, wenn aus dem betreffenden Haufwerk zwei Mischproben (MP) aus jeweils mindestens 18 Einzelproben (EP) gebildet werden. Die beiden MP sind über das gesamte Haufwerk verteilt herzustellen und zu analysieren.
- d) Probenahme, Untersuchung und Bewertung hat durch geeignete Sachverständige oder fachlich geeignete Ingenieurbüros und Laboratorien zu erfolgen, die über eine

- Akkreditierung für diese Arbeiten nach der DIN EN ISO / IEC 17025 durch eine zugelassene Akkreditierungsstelle verfügen. Die Akkreditierung für die jeweilige Tätigkeit ist der Abfallbehörde nachzuweisen.
- e) Für eine verbindliche Einstufung sind grundsätzlich zwei aktuelle Analyseergebnisse mit Probenahmeprotokoll, Lageskizze und Angabe zur untersuchten Abfallmenge (inkl. prozentualer Zusammensetzung) vorzulegen. Das höhere Ergebnis führt zur Einstufung des Abfalls.
 - f) Besteht die Absicht, auf Grund beengter Platzverhältnisse oder homogener Schadstoffverteilung von der üblichen Haufwerksbeprobung oder der maximalen Abfallmenge abzuweichen, ist in jedem Fall das weitere Vorgehen mit der Abfallbehörde abzustimmen (z.B. Einzelfallentscheidung über Materialbeprobung und/ oder Rasterfeldebeprobung).
 - g) Der Analytikumfang entspricht dem Mindestuntersuchungsprogramm für Boden ohne mineralische Fremdbestandteile; bei unspezifischem Verdacht (TR LAGA M20 Teil 2/TR Boden vom 05.11.04/Tab. II.1.2-1) im Feststoff Boden ist aufgrund eines Grundverdacht zusätzlich auf Chlorid und Sulfat im Eluat sowie Auffüllungen auf Cyanide (Feststoff / Eluat) zu beproben. Bauschutt ist auf der Grundlage der TR LAGA M20, Tabelle II 1.4-1 zu untersuchen. Standort- bzw. nutzungsspezifische Parameter sind darüber hinaus zu berücksichtigen.
 - h) Als größer Z2 eingestuftes Material (gefährlicher Abfall) ist nach § 3 Abs. 1 SoAbfEV („Verordnung über die Andienung gefährlicher Abfälle und die Sonderabfallgesellschaft – Sonderabfallentsorgungsverordnung“) der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin (SBB) mbH, Großbeerenstraße 231, 14480 Potsdam, Tel.: 0331/2793-0, Fax.: 0331/2793-20 kostenpflichtig anzudienen. Der Entsorgungsweg ist in Abstimmung mit der SBB festzulegen. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang weitere Untersuchungen bezüglich der Annahmeparameter der vorgesehenen Entsorgungsanlagen erforderlich.
 - i) Ist in einem Anfall von Abfällen von insgesamt mehr als 500 m³ oder mehr als 20 t mit gefährlichen Abfällen zu rechnen, ist ein unabhängiges, fachkundiges Ingenieurbüro mit der Begleitung der Entsorgung zu beauftragen und im Formblatt „Protokoll zum Abfallanfall“ zu benennen.

A II.10 Betriebsanlagen Dritter

Die von den Leitungsträgern Deutsche Bahn AG, Berliner Wasserbetriebe, Stromnetz Berlin GmbH, NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG, Alliander Stadtlicht GmbH, IT Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ), Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegebenen Hinweise zum Leitungsbestand und zur Ausführungsplanung sind zu beachten. Die Ausführungsunterlagen sind rechtzeitig vor Baubeginn den im Baubereich angezeigten Leitungsträgern vorzulegen. Sich daraus ergebende technische Hinweise zu den Ausführungsarbeiten sind zu befolgen.

Versorgungsanlagen, an denen infolge dieses Vorhabens Änderungen erforderlich sind, sind gemäß § 12 Abs. 11 i. V. m. Abs. 5 BerlStrG von den Versorgungsunternehmen auf eigene Kosten anzupassen. § 12 Abs. 12 BerlStrG bleibt davon unberührt.

A II.11 Straßenbegrenzungslinien, Widmung, Einziehung, Sondernutzung

Die Straßenbegrenzungslinien im Bereich der verlängerten Brückenstraße vor dem Einkaufszentrum und der Bahnhofsseite sowie die südliche Straßenbegrenzungslinie vom Ecksteinweg bis zum Beginn des Brückenbauwerks EÜ Sterndamm werden durch die Straßenbegrenzungslinien neu (grün gestrichelt) gemäß dem mit diesem Beschluss

planfestgestellten Lageplan UL 05.1 (siehe A I) geändert und festgesetzt; die obsoleten Abschnitte der Straßenbegrenzungslinien werden hiermit gleichzeitig aufgehoben.

Die innerhalb der ausgewiesenen Straßenbegrenzungslinien neu hinzukommenden Straßenteile des Bauvorhabens „Verkehrslösung Schöneweide“ der verlängerten Brückenstraße von Schnellerstraße bis zur Straßenbahnunterführung sowie die Straßenbegrenzungslinien im Sterndamm, von der Einmündung Ecksteinweg bis zur Brücke der EÜ Sterndamm im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin, gelten nach § 3 Abs. 1 und Abs. 5 BerlStrG mit der Verkehrsübergabe als gewidmet.

Die außerhalb der Straßenbegrenzungslinien liegenden Flächen der Gleisschleife Schöneweide im Eigentum der BVG – hinzukommende und soweit noch nicht förmlich geschehen, auch bestehende – werden gemäß den Angaben im Grunderwerbsplan UL 08.1 als Bahnbetriebsfläche im Sinne des § 28 Abs. 1 PBefG festgestellt; gleichzeitig gelten damit bestehende Restflächen öffentlichen Straßenlandes – wie 675 m² des Flurstücks 23/1 (Flur 9) – gem. § 4 Abs. 1 und 4 BerlStrG als eingezogen; die Einziehung wird mit der Sperrung der Flächen wirksam. Mit der Einziehung entfallen Gemeingebrauch und widerrufliche Sondernutzungen.

Für die entfallenden Straßenbahnanlagen erlischt die Sondernutzungserlaubnis mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnanlagen; für diese gemäß den Angaben im Grunderwerbsplan UL 08.1 als dauernd zu belastend gekennzeichneten Flächen der Straßenbahntrasse und der Haltestellen innerhalb der Flächen des öffentlichen Straßenlandes wird die Sondernutzung gemäß § 31 Abs. 1 PBefG hiermit erteilt.

A II.12 Denkmalschutz

Der S-, Regional und Fernbahnhof Schöneweide von 1886 ist, einschließlich Bahnsteigen und Stellwerk, unter „Cajamaraplatz 1“ als Denkmalbereich (Gesamtanlage) in der Berliner Denkmalliste (Stand 05.05.2021) aufgeführt.

Das beabsichtigte Vorhaben sieht den Umbau der Straßenbahnanlagen in der unmittelbaren Nähe des S- und Regionalbahnhofs Schöneweide vor und ist als Veränderung der unmittelbaren Umgebung des Denkmals im Sinne von § 11 Abs. 2 DSchG Bln zu qualifizieren.

Gemäß § 11 Abs. 2 DSchG Bln bedarf die Veränderung der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals, wenn sich diese auf den Zustand oder das Erscheinungsbild des Denkmals auswirkt, einer Genehmigung. Gemäß § 11 Abs. 2 DSchG Bln ist die Genehmigung zu erteilen, wenn die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals durch die Maßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Mit der denkmalrechtlichen Zustimmung zum o. g. Vorhaben sind folgende Auflagen verbunden:

- a) Die Detailausführung für die Schaffung von zwei Zugängen zum Bahnhof
 - im Bereich der verlängerten Brückenstraße und
 - im rückwärtigen Bereich hinter den Bahnsteigenist mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Hierfür sind Ausführungszeichnungen einzureichen.
- b) Werbe- und Informationsanlagen sind mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.
- c) Die konkrete Gestaltung der Anlage sowie erforderliche bauzeitliche Eingriffe in den Baubestand sind mit den Denkmalbehörden abzustimmen.

A II.13 Bodenschutz

Die Trassenführung erfolgt im Bereich Johannisthal grundsätzlich im Straßenland. Das Straßenland wird nicht im Bodenbelastungskataster (BBK) geführt. Erkenntnisse zu schädlichen Bodenveränderungen liegen daher für das Straßenland nicht vor. Eine Grundwasserhaltung wird für den Gleisbau und Haltestellenerrichtung nicht angenommen.

Im Bereich des Sternsdamms und des Groß Berliner Damms bestehen Grundwassermessstellen die zur Schadenssicherung bekannter Schadensbereiche und zur Überwachung laufender Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen zwingend erforderlich und zu erhalten sind. Die genaue Trassenplanung ist daher mit dem Referat SenUVK II C abzustimmen. Bei Erfordernis sind Grundwassermessstellen zu versetzen und auf Kosten des Vorhabenträgers neu zu errichten.

Der gekennzeichnete Planfeststellungsbereich am S-Bahnhof Schöneweide ist überwiegend nicht im Bodenbelastungskataster erfasst. Jedoch werden nordwestliche Flächenanteile des Planfeststellungsbereiches anteilig mit der Fläche 11143 im BBK geführt. Diese Katasterfläche erfasst den Güterbahnhof Schöneweide und deren Gleisanlagen. Sie befindet sich in der bodenschutzrechtlichen Zuständigkeit des Umweltamtes Treptow-Köpenick. Eine weitere Katasterfläche des BBK im Planfeststellungsbereich ist im Kreuzungsbereich Schnellerstr./ Brückenstraße mit der Nummer 7764 erfasst. Diese beschreibt ein Starkstromkabel (E-VAR) der EBAG. Diese Ölkabelposition wurde nach orientierenden Untersuchungen vom Verdacht auf Gefährdung des Wirkungspfad des Boden-Grundwasser befreit. Auch diese Katasterfläche befindet sich in der Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes. Bei Baumaßnahmen in diesen Bereichen können Verunreinigungen des Untergrundes nicht ausgeschlossen werden. Die Bodenschutzbehörde des bezirklichen Umweltamtes ist daher zu beteiligen.

Bei eventuellen erforderlichen Grundwasserhaltungsmaßnahmen zur Errichtung des Bauwerkes für die Straßenbahnunterführung sowie eventuell für die Errichtung des unterirdischen Regenrückhaltebeckens ist aufgrund bekannter Grundwasserschäden und laufender Sicherungsmaßnahmen im Untergrund zwingend eine Abstimmung und Beteiligung des Referates SenUVK II C erforderlich, die Vorhabenträgerin hat dies zugesagt.

A II.14 Niederschlagswasserbewirtschaftung

Für alle Straßenflächen, die im Zuge des Vorhabens grundhaft erneuert oder neu an die Kanalisation angeschlossen werden, sind die Bestimmungen der Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) einzuhalten. Ist eine Einleitung nicht zu vermeiden, ist diese nur in Höhe des Abflusses zulässig, der im „natürlichen“ Zustand (ohne Versiegelung) auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf die für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüsse rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten folgende Übergangsregelungen:

Bei Bauvorhaben im Einzugsgebiet eines Gewässers 1. Ordnung oder im Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation gilt eine maximale Abflussspende von 10 l/(s*ha) für die Fläche des kanalisiertes bzw. durch das Entwässerungssystem erfassten Einzugsgebietes. Ergibt sich hieraus eine Einleitmenge von weniger als 1 l/s , stellt dies aufgrund der technischen Machbarkeit die Drosselvorgabe dar. Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung, die eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt erzielen, ist der Vorzug zu geben. Informationen zu Verfahren der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung nach dem Stand der Technik sind im Bericht „Leistungsfähigkeit von praxiserprobten Formen der Regenwasserbewirtschaftung im urbanen Kontext“ zusammengestellt. Die Einleitbeschränkung gilt als maximal zulässiger Drosselabfluss und ist bei mittelbaren Einleitungen in die Kanalisation unabhängig von der Jährlichkeit.

Durch den Vorhabenträger ist sicherzustellen, dass die Regenmenge, die die zulässige Einleitmenge übersteigt, schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten wird und somit ein Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben ist. Das Regenwasser darf nicht in den Straßenraum oder in angrenzende Grundstücke entlastet werden bzw. zu Schäden bei Dritten führen. Für Grundstücke größer als 800 m^2 abflusswirksame Fläche ist ein entsprechender Überflutungsnachweis im Sinne der technischen Regelwerke zu erbringen. Für Grundstücke mit einer abflusswirksamen Fläche von 800 m^2 oder weniger ist ein geeigneter Überflutungsnachweis in Anlehnung an die technischen Regelwerke zu führen.

Gemäß dem Entwässerungskonzept soll das gesamte anfallende Niederschlagswasser mittelbar über Regenwasserkanäle in Oberflächengewässer abgeleitet werden. Eine Versickerung auf den überwiegend versiegelten Flächen ist nicht geplant.

Das Niederschlagswasser der Gleisanlagen außerhalb der Wendeschleife soll mittels Schienenentwässerungskästen mit nachgeschalteten Schlammfangschacht über den Regenwasserkanal, voraussichtlich in die Spree, abgeleitet werden.

Innerhalb der Wendeschleife für Tram und Bus soll die Weichen- und Schienenentwässerung mittels Schlammfangschächte (nach Regelblatt 402 der BWB) über neu zu errichtende Regenwasserkanäle entwässern. Über Straßenabläufe mit Schlammraum (auch nach Regelblatt 402 der BWB) soll das Niederschlagswasser der Fahrbahn- und Stellflächen für Busse ebenfalls über die neu zu errichtenden Regenwasserkanäle entwässern. Zur Berücksichtigung der Einleitbegrenzung von 10 l/s*ha erfolgt die Vorschaltung eines Regenrückhaltebeckens ausgelegt für ein 100-jähriges Regenereignis. Die Einleitung erfolgt voraussichtlich in die Spree. Genau ist das Oberflächengewässer, in das mittelbar eingeleitet werden soll, nicht benennbar, da der exakte Anschlusspunkt an den RW-Kanal der BWB nicht dargestellt ist.

Antragsgegenstand

Im Bereich des Bahnhofes Schöneweide sind Möglichkeiten der Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn, Bus, Regional- und S-Bahn mit einer Umgestaltung der vorhandenen Gleis- und Buswendeschleife am Sterndamm als Endstelle untersucht worden mit dem Ergebnis, dass deutliche Verbesserungen notwendig sind. Dies beinhaltet u. a.:

- Umbau der Gleis- und Buswendeschleife und Neubau der Haltestelle „S Schöneweide“
- Rückbau der Gleisanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes Schöneweide zwischen Brückenstraße und Sterndamm einschließlich der Gleise unter der EÜ Sterndamm
- Neubau einer EÜ in südwestlicher Verlängerung der Brückenstraße
- Rückbau einer Trafostation der DB Netz AG
- Neubau des südlichen Zugangsbereiches von der Gleis- und Buswendeschleife zu den Bahnsteigen des Bahnhofes Schöneweide

Im Zuge dessen soll Niederschlagswasser mittelbar über den Regenwasserkanal der BWB in die Spree abgeleitet werden. Folgendes Entwässerungskonzept zur Ableitung ist hierfür vorgesehen:

- Niederschlagswasser der Fahrbahn- sowie der Geh- und Radwegflächen soll über die Quer- und Längsneigungen in die Straßenabläufe am Fahrbahnrand geleitet werden. Alle Straßenabläufe sollen mit Schlammraum gemäß Regelblatt 402 der BWB hergestellt werden.
- Das auf den Gleisanlagen anfallende Niederschlagswasser soll über Schienenentwässerungskästen mit nachgeschaltetem Schlammfangschacht in den R-Kanal abgeleitet werden.
- In der Gleisschleife sind neue Regenwasserkanäle, an welche die Straßenabläufe sowie die Weichen- und Schienenentwässerungen angebunden sind, vorgesehen.
- Die Weichen und Schienenentwässerungen sollen an Schlammfangschächte, ebenfalls nach Regelblatt 402 der BWB, angeschlossen werden.
- Auf dem Gelände der Gleisschleife soll ein unterirdisches Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Leichtflüssigkeitsabscheider zur Zwischenspeicherung und gedrosselten Abgabe den R-Kanal der BWB, entsprechend der BReWa-BE, errichtet werden.
- Außerhalb der Gleisschleife sollen zur Entwässerung der Gleisanlagen ebenfalls Schienenentwässerungen vorgesehen werden. Diese sollen ebenfalls an einen Schlammfangschacht der BWB angeschlossen und in den R-Kanal entwässern.

- Die Straßenabläufe außerhalb der Gleisschleife sollen ebenfalls gemäß Regelblatt 402 der BWB errichtet und an die vorhandenen R-Kanal der BWB angeschlossen werden.

Bewertung

Für das mittelbare Einleiten ist eine wasserbehördliche Genehmigung nach § 29 des Berliner Wassergesetzes (BWG) erforderlich. Eine mittelbare Einleitung liegt vor, wenn in nichteigene Leitungen – wie hier in die Regenwasserkanalisation der Berliner Wasserbetriebe – eingeleitet wird, die in Oberflächengewässer, hier die Spree, münden.

Das Planfeststellungsverfahren (PFV) entfaltet eine umfassende formelle Konzentrationswirkung. Die notwendig werdende wasserbehördliche Genehmigung zur mittelbaren Ableitung des Niederschlagswassers in die Spree wird somit im Rahmen des PFV beschieden.

Aus Sicht des Oberflächengewässerschutzes bestehen gegen das geplante Vorhaben keine Bedenken, sofern folgende Nebenbestimmungen und Hinweise Bestandteile des Planfeststellungsbeschlusses werden. Die Prüfung der Einhaltung der BReWa-BE erfolgte durch das Referat II B (FB Wasserwirtschaft).

Nebenbestimmungen

- a) Änderungen der Anlagen, Flächen und Flächennutzungen sind der Wasserbehörde anzuzeigen.
- b) Der Baubeginn sowie der Bauabschluss ist der Wasserbehörde formlos anzuzeigen.
- c) Die Bauabnahme nach § 70 Abs. 1 BWG ist formlos zu beantragen. Vor der Bauabnahme dürfen die Anlagen zur Niederschlagsentwässerung nicht in Betrieb genommen werden.
- d) Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Wasserbehörde eine Bestandszeichnung in 2-facher Ausführung zuzusenden.
- e) Vor Anschluss der Schienenentwässerungskästen an den Regenwasserkanal sind Schlammfangschächte gemäß dem Regelblatt 402 der Berliner Wasserbetriebe zu errichten.
- f) Die Schlammfangschächte sind nach den Vorgaben des Herstellers wasserdicht zu errichten, zu betreiben und zu warten. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen ist jederzeit zu gewährleisten.
Der Sammelschacht im Südosten der Gleisschleife ist als Kontroll- und Übergabeschacht (gemäß der beigefügten Prinzipskizze für Kontroll- und Übergabeschacht zum Zurückhalten von Sink- und Schwimmstoffen) zu errichten.
- g) Straßenabläufe sind nach DIN 4052-4 aus Beton oder vergleichbaren Produkten aus Faserzement (ähnlich DIN EN 588-1) oder PE (DIN 8074) als Abläufe für Nassschlammgewinnung zu errichten. Es sind die Eimer A4 (Form A mit 4 Schlitzreihen) nach Nr. 3.2 oder Eimer A2 (Form A mit 2 Schlitzreihen) Nr. 3.3 einzubauen.
- h) Zum Schutz des Gewässers ist vor Einleitung in die Regenrückhalteanlage ein Leichtflüssigkeitsabscheider nach DIN EN 858-1 und DIN EN 858-2 in Verbindung mit DIN 1999-100 zu bemessen und zu errichten.
- i) Der Leichtflüssigkeitsabscheider ist gemäß DIN EN 858-1 und DIN EN 858-2 in Verbindung mit DIN 1999-100 zu betreiben und zu warten:
Die Funktionsfähigkeit des Leichtflüssigkeitsabscheiders ist durch einen Sachkundigen im Rahmen der Eigenkontrolle monatlich zu kontrollieren.
Die Anlage ist durch einen Sachkundigen mindestens halbjährlich zu warten.
Die Generalinspektion zur Inbetriebnahme der Abscheideranlage sowie danach im regelmäßigen Abstand von höchstens 5 Jahren ist von einem Fachkundigen durchzuführen.
Die Komplettentleerung und Reinigung der Abscheideranlage hat bedarfsgerecht, mindestens jedoch alle fünf Jahre durch einen Entsorgungsfachbetrieb zu erfolgen.

Es ist ein Betriebstagebuch zu führen und der Wasserbehörde auf Anforderung vorzulegen.

Prüfberichte über Dichtigkeitsprüfungen sind der Wasserbehörde auf Anforderung zu übersenden.

- j) Die Schlammfangschächte der Schienenentwässerungskästen sowie der Kontroll- und Übergabeschacht sind aktenkundig nachweisbar mindestens halbjährlich zu kontrollieren, bei besonderen Vorkommnissen sofort zu kontrollieren, zu reinigen bzw. zu entleeren.

Auf Antrag können durch die Wasserbehörde größere Reinigungszyklen entsprechend der nachgewiesenen tatsächlichen Belastung festgelegt werden.

- k) Die den Schlammfangschächten der Schienenentwässerungskästen sowie dem Kontroll- und Übergabeschacht entnommenen Stoffe sind gemäß § 17 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) in Verbindung mit § 5 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes Berlin (KrW-/AbfG Bln) ordnungsgemäß zu beseitigen.

- l) Kommen Öl oder andere wassergefährdende Stoffe zur Ableitung, sind die Einleitungen so lange zu sperren, bis die Ursachen der Verunreinigung beseitigt sind. Der Eigentümer des Regenwasserkanals ist in diesen Fällen unverzüglich zu informieren.

- m) Ölreste auf Verkehrs- oder anderen Flächen sind restlos zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Verwendung von Dispersionsmitteln (Zerstreuungsmitteln) jeglicher Art ist verboten.

- n) Auf dem Grundstück sind mindestens drei mobile Kanaleinlaufabdeckungen (hoch belastbar, LKW überfahrbar) oder Absperrblasen einschließlich Zubehör für Havariiefälle vorzuhalten.

- o) Auf sämtlichen Flächen, die an die Regenwasserleitung des Grundstücks angeschlossen sind, sind das Wagenwaschen, Betanken und Ölwechseln verboten.

A II.15 Wasserschutzgebiete

Das Bauvorhaben befindet sich gemäß Wasserschutzgebietsverordnung Johannisthal vom 31. August 1999 (GVBl. S. 522), geändert durch Verordnung vom 06. April 2009 (GVBl. 168) in Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Johannisthal. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist für dieses Grundstück künftig ein geringerer Schutzstatus erforderlich und wird daher gemäß den Regelungen für Schutzzone III B behandelt.

Folgende Maßnahmen sind Bestandteil des Antrages:

- Straßenbahnmaßnahmen in Berlin, Stadtbezirk Treptow-Köpenick, von Brückenstraße 2 bis Sterndamm 8, Straßenbau zwischen der EU Sterndamm und Sterndamm 8 als Folgemaßnahme der Gleisverlagerung im Sterndamm, Umbau der Gleis- und Buswendeschleife, Neubau der Haltestelle „S Schöneweide“
- Rückbau der Gleisanlage auf der Ostseite des Bahnhofes Schöneweide zwischen Brückenstraße und Sterndamm einschließlich der Gleise unter der EU Sterndamm gemäß § 31 (4) PBefG
- Neubau einer EÜ in südwestlicher Verlängerung der Brückenstraße
- Rückbau einer Trafostation der Deutschen Bahn Netz Aktiengesellschaft (DB Netz AG)
- Neubau des südlichen Zugangsbereiches von der Gleis- und Buswendeschleife zu den Bahnsteigen des Bahnhofes Schöneweide

Gemäß der vorliegenden Planung erfolgt die Planung und Bauausführung unter Berücksichtigung der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag), Ausgabe 2016. Die Niederschlagswässer von den versiegelten Flächen werden gefasst und über druckwasserdichte Rohrleitungen und Schächte (R-

Kanal der BWB) der Vorflut zugeführt. Für einen gedrosselten Ablauf des Niederschlagswassers wird im Bereich der südlichen Gleisschleife ein unterirdisches Regenrückhaltebecken mit einem Speichervolumen von ca. 700 m³ hergestellt.

Gehwege werden wasserdurchlässig hergestellt, so dass das anfallende Niederschlagswasser versickern kann. Es werden keine chemischen Mittel (Streusalz etc.) für den Winterdienst verwendet.

Für die Schienenschmiereinrichtungen werden biologisch abbaubare Öle und Fette verwendet.

Aus Sicht des Grundwasserschutzes bestehen gegen das Bauvorhaben keine Bedenken, sofern die untenstehenden Auflagen berücksichtigt werden.

Niederschlagsentwässerung

Die Errichtung von unterirdischen Versickerungsanlagen, z.B. Sickerschächten oder Negativbrunnen, ist verboten.

Straßenbau

Die Fahrbahn muss wasserundurchlässig im Sinne der „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag, Ausgabe 2016) in Asphalt hergestellt und erhalten werden.

Abriss

- a) Die abzureißenden Bauwerke und alle im Erdreich befindlichen Bauteile sind vollständig abzutragen bzw. zu entfernen.
- b) Alle Abrissmaterialien müssen unverzüglich aus dem Wasserschutzgebiet abtransportiert werden. Hierfür ist es bereits vor Beginn der Abbruchmaßnahmen notwendig, die Entsorgung der Abfälle gemäß den Merkblättern 1 und 2 der Abfallbehörde der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, I B 1, zu planen.
Siehe: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/abfallwirtschaft/de/bauabfall/merkblaetter.shtml>
- c) Ist ein unverzüglicher Abtransport aus dem Wasserschutzgebiet nicht möglich, muss das Abrissmaterial bis zur ordnungsgemäßen Entsorgung in dichten Containern oder auf einer wasserdicht befestigten Fläche niederschlagsgeschützt gelagert werden.
- d) Abbruchmaterial darf vor Ort nicht recycelt werden.

Durchführung der Bauarbeiten

- a) Der Beginn der Bauarbeiten und die Fertigstellung müssen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Wasserbehörde, II D 15) unter dem o. g. Geschäftszeichen schriftlich angezeigt werden.
- b) Offene Baugruben, Flächen auf denen der Oberboden abgeschoben wurde, sowie alle sonstigen Erdaufschlüsse müssen gegen eindringendes Schmutzwasser sowie gegen das von Kfz-, Befahr- oder -Stellflächen abfließende Regenwasser gesichert werden.
- c) Bei der Baumaßnahme vor Ort anfallendes Bodenmaterial darf ohne weitere Beteiligung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Wasserbehörde, II D 15) nur wieder eingebaut werden, wenn keine konkreten Anhaltspunkte auf Altlasten (z.B. Vornutzung) und keine organoleptischen Hinweise (Geruch, Verfärbung) auf mögliche Bodenverunreinigungen vorliegen (§ 12 BBodSchV).
- d) Vor Ort anfallendes Bodenmaterial, bei dem konkrete Anhaltspunkte für Verunreinigungen bestehen, sowie angelieferter Boden / Bodenaushub darf nur dann eingebaut werden, wenn die Zuordnungswerte Z0 der TR Boden über die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (Teil II: Technische Regeln für die Verwertung, Kap. 1.2 Bodenmaterial, mit Stand vom 05.11.2004) der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall nicht überschritten werden und keine organoleptischen

Hinweise (Geruch, Verfärbung) auf mögliche Bodenverunreinigungen vorliegen (§ 12 BBodSchV).

In der weiteren Schutzzone III B ist auch die Verwendung von Boden, der die Zuordnungswerte Z1.1 (TR Boden) einhält, zulässig, sofern von der Unterkante der Schüttung nachweislich ein Mindestabstand von 1 m zum zu erwartenden höchsten Grundwasserstand (zeHGW) eingehalten wird.

Entsprechende Zertifikate müssen aktuell sein und mindestens 14 Tage vor dem Einbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Wasserbehörde, II D 15, Frau Prochnau-John) vorgelegt werden.

Der Einsatz von Schlacke / industriell hergestellter Gesteinskörnung ist verboten.

- e) Recyclingmaterial (z.B. aus Betonbruch, Bauschutt hergestellt)

Liegt nachweislich ein Mindestabstand von 1 m von der Unterkante der Schüttung bis zum zu erwartenden höchsten Grundwasserstand (zeHGW) vor, müssen für das verwendete RC-Material die Zuordnungswerte Z1.1 der Technischen Regel der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall über die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen, Kap. 1.4 Bauschutt (LAGA-Mitteilung 20) eingehalten werden. Ist der Abstand geringer, müssen die Zuordnungswerte Z0 der genannten Regel eingehalten werden.

Die vorgenannten Regelungen gelten auch für den Einbau in technischen Bauwerken (z.B. Gehwege, Straßen).

Entsprechende Zertifikate müssen aktuell sein und sind mindestens 14 Tage vor dem Einbau der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Wasserbehörde, II D 15, Frau Prochnau-John) vorzulegen.

Der Einsatz von Schlacke / industriell hergestellter Gesteinskörnung ist verboten.

- f) Baumischabfälle müssen bis zur ordnungsgemäßen Entsorgung in niederschlagsgeschützten Containern gelagert werden.
- g) Zur Außenabdichtung von baulichen Anlagen im erdberührten Bereich dürfen nur wasserundurchlässige Betone oder Produkte verwendet werden, deren Grundwasser-Verträglichkeit durch eine trink- oder grundwasserhygienische Prüfung nachgewiesen wurde. Entsprechende Prüfzeugnisse müssen der Wasserbehörde auf Verlangen vorgelegt werden.
Eine Verwendung von Bitumenlösungen und lösungsmittelhaltigen Grundierungen ist nicht erlaubt.
- h) Die Lagerung und Umfüllung wassergefährdender Stoffe ist auf ungeschütztem Untergrund verboten. Sie dürfen nur in Originalgebinden oder in für den Transport oder die Lagerung zugelassenen Behältern gelagert werden. Diese Behälter müssen in abflusslosen Auffangwannen stehen, deren Rauminhalt mindestens dem Volumen aller in ihr lagernden Behälter entspricht.
Behälter einschließlich Auffangwanne sind regengeschützt aufzustellen.
- i) Es muss eine ausreichende Menge an Absorptionsmitteln vorgehalten werden, um austretende wassergefährdende Stoffe unverzüglich aufnehmen zu können.
- j) Falls eine Baustelleneinrichtung ohne Anschluss an die Schmutzwasserkanalisation geplant ist, müssen Abwässer und Fäkalien in wasserdichten Behältern gesammelt und ordnungsgemäß entsorgt werden.
- k) Alle am Bau Beschäftigten müssen nachweislich auf die besondere Sorgfaltspflicht bei der Baumaßnahme im Wasserschutzgebiet hingewiesen und über den Inhalt dieses Bescheides unterrichtet werden.

A III Wasserrechtliche Erlaubnis

A III.1 Grundwasserbenutzungen

Mit der eingereichten Unterlage wurden Mengen und Tiefen für in das Grundwasser einzubringende Stoffe (feste Stoffe, wie Verbau und die Baukörper selbst), für in das Grund-

wasser einzuleitende flüssig-pastöse Stoffe (Verpressankerherstellung, Unterwasserbetonsole) und für die Grundwasserförderung (Lenzwasser in Trogbaugruben) übermittelt.

Das geplante Einbringen von festen Stoffen in das Grundwasser (hier Verbauelemente und Betonbauteile) wird entsprechend § 49 Abs. 1 WHG als nur anzeigepflichtig angesehen. Dieser Anzeigepflicht wurde nachgekommen.

Gegenstand der wasserbehördlichen Erlaubnis zur Durchführung von Grundwasserbenutzungen bei dem Bauvorhaben „Verkehrslösung Schöneweide“:

Einleiten von Stoffen in das Grundwasser

- a) Zum Zwecke der Ausbildung der Trogbaugrube „Regenrückhaltebecken“ dürfen auf einer Fläche von ca. 466 m² bis zu 170 m³ Unterwasserbeton bis zu einer maximalen Ordinate von 8,6 m unter GOK in das Grundwasser eingeleitet werden.
- b) Zum Zwecke der Rückverankerung der Unterwasserbetonsole (Regenrückhaltebecken) dürfen bis zu 5 m³ einer Trinkwasser-Zementsuspension im Kontraktorverfahren bis zu einer maximalen Ordinate von 22,2 m unter GOK in das Grundwasser eingeleitet werden.
- c) Zum Zwecke der Rückverankerung der Baugrubenumschließung (Regenrückhaltebecken) dürfen bis zu 5 m³ einer Trinkwasser-Zementsuspension im Kontraktorverfahren bis zu einer maximalen Ordinate von 4,6 m unter GOK in das Grundwasser eingeleitet werden.
- d) Zum Zwecke der Errichtung der Baugrube „PW-Schacht“ dürfen auf einer Fläche von ca. 21 m² bis zu 5 m³ Unterwasserbeton bis zu einer maximalen Ordinate von 5,5 m unter GOK in das Grundwasser eingeleitet werden.

Entnahme von Grundwasser

- a) Das innerhalb der herzustellenden quasi wasserdichten Trogbaugrube „Regenrückhaltebecken“ anfallende Grund- bzw. Restwasser (inklusive Lenzwasser) darf mittels geeigneter Fördertechnik bis auf eine Ordinate von maximal 6,2 m unter GOK abgesenkt sowie mit einem maximalen Umfang von 790 m³ entnommen werden.
- b) Das innerhalb der herzustellenden quasi wasserdichten Trogbaugrube „PW-Schacht“ anfallende Grund- bzw. Restwasser (inklusive Lenzwasser) darf mittels geeigneter Fördertechnik bis auf eine Ordinate von maximal 5,5 m unter GOK abgesenkt sowie mit einem maximalen Umfang von 22 m³ entnommen werden.

Insgesamt dürfen im Rahmen des Bauvorhabens 185 m³ flüssige oder pastöse Stoffe in das Grundwasser eingeleitet sowie maximal 812 m³ Grund- bzw. Restwasser entnommen werden.

Bedingungen

- a) Vor dem Beginn der Grundwasserbenutzungen muss die Bestellung eines Betriebsbeauftragten sowie seines Vertreters entsprechend Anlage A der wasserbehördlichen Erlaubnis mit vollem Namen, Adresse, E-Mailadresse, Telefax- und Telefonnummer nachgewiesen werden. Der Wasserbehörde – II D 38 – muss der Umfang der Leistungen schriftlich mitgeteilt werden, der der Beauftragung zu Grunde liegt. Die Beauftragung des Betriebsbeauftragten und des Vertreters muss direkt durch den Bauherrn erfolgen.
- b) Vor Beginn der Grundwasserbenutzungen müssen die für die Grundwasserbenutzungen einzusetzenden Materialien und Baustoffe/-produkte (flüssige und pastöse Stoffe) bei der Wasserbehörde jeweils schriftlich durch den Betriebsbeauftragten benannt werden. Für geregelte/genormte Produkte muss die Leistungserklärung des Herstellers beigebracht werden. Für andere Produkte muss jeweils ein unabhängiger

Nachweis ihrer Grundwasserverträglichkeit beigefügt werden. Es darf nur Wasser mit Trinkwasserqualität verwendet werden.

Sollen Stoffe verwendet werden, die nicht geregelt/genormt sind, muss der entsprechende Nachweis der Grundwasserverträglichkeit durch den Erlaubnisinhaber geführt werden (z. B. entsprechende allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen aus dem Bereich „Zulassungen für den Umweltschutz“; Nachweis entsprechend DIBt-Merkblatt „Auswirkungen von Bauprodukten auf Boden und Grundwasser“ akt. Fassung, LAWA u. a.).

Allgemeine Auflagen

- a) Jede Änderung der Bauausführung bzw. des beantragten Vorhabens mit Bezug auf den wasserrechtlichen Erlaubnisgegenstand oder die Nebenbestimmungen oder der Verzicht auf die Inanspruchnahme der wasserbehördlichen Erlaubnis müssen der Wasserbehörde unverzüglich schriftlich angezeigt werden.
- b) Eine Ausfertigung des Bescheides muss während der Baumaßnahmen auf der Baustelle aufbewahrt und den zur Prüfung berechtigten Personen nach Aufforderung unverzüglich vorgelegt werden. Den Mitarbeitern der Wasserbehörde müssen bei Baustellenkontrollen alle ermittelten Daten, soweit sie in dieser Erlaubnis gefordert wurden, zugänglich gemacht werden.
- c) Jeder Eigentums- und Besitzwechsel des Grundstückes, auf dem die Benutzung erfolgt, muss der Wasserbehörde mit Angabe des Aktenzeichens mitgeteilt werden.
- d) Die Wasserbehörde – II D 38 – muss über den Betriebsbeauftragten unterrichtet werden, wenn die erlaubten Grundwasserbenutzungen begonnen, unterbrochen oder eingestellt werden.

Schäden, die durch die Grundwasserbenutzungen verursacht werden können, muss durch geeignete planerische und baustellenseitige Maßnahmen vorgebeugt werden. Dazu zählen insbesondere Vegetationsschäden, Verschleppungen von Grundwasser-erverunreinigungen, Setzungsschäden an benachbarter Bebauung sowie Wasser- und Bodeneinbrüche in die Baugrube usw.

Sich abzeichnende Schäden müssen der Wasserbehörde, bei Bedarf auch der zuständigen Altlastenbehörde, unverzüglich schriftlich angezeigt und in behördlicher Abstimmung mit dem Eigentümer beseitigt werden.

- e) Die Überwachung der Grundwasserbenutzungen muss durch den bestellten Betriebsbeauftragten erfolgen. Es müssen Überwachungsberichte und ein Abschlussbericht (gemäß Anlage B und C) erstellt und der Wasserbehörde übergeben werden. Der Leistungsumfang sowie das Berichtswesen des Betriebsbeauftragten sind in den Anlagen A bis C der Erlaubnis festgelegt.

Auflagen für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser

- a) Bei der Herstellung der Baugruben, der Verbauten, der Bauhilfsmaßnahmen usw. müssen die zu beauftragenden bzw. die ausführenden Firmen die Vorgaben der technischen Normen und Regelwerke in der jeweils aktuell gültigen Version erfüllen.
- b) Für die Verarbeitung der ins Grundwasser einzuleitenden pastösen bzw. flüssigen Stoffe darf nur Wasser mit Trinkwasserqualität verwendet werden.
- c) Unterhalb des zeHGW/HGW dürfen nur geeignete natürliche ungebrauchte Stoffe oder Material mit der Klassifizierung Z0 LAGA eingebracht werden, z.B. für das Verfüllen von Vorbohrungen.

A III.2 Nebenbestimmungen zur Grundwasserbenutzung

Durch die geplante Ausbildung von Trogbaugruben sind ein Lenzen der Tröge sowie, in Abhängigkeit zur Dichtheit der Tröge, Restwasserhaltungsmaßnahmen zu erwarten. In diesem Zusammenhang werden die mit Stellungnahme zur Ausgangsplanung formulierten Nebenbestimmungen wie folgt ergänzt:

A III. 2.1 Bedingungen

- a) Vor Beginn der Grundwasserbenutzungen müssen an der unmittelbar angrenzenden Bebauung Dritter (inkl. unterirdischer Bauwerke) bis in eine Entfernung von 10 m vom Trogbaugrubenrand durch eine entsprechende Fachfirma vollständige innen- sowie außenseitige Beweissicherungen durchgeführt werden, bei denen auch auf Anhaltspunkte für eine Schädigung der Gründung zu achten ist. Die Durchführung der Beweissicherungen ist über den Betriebsbeauftragten bei der Wasserbehörde nachzuweisen.
- b) Des Weiteren müssen unter Berücksichtigung der DIN 4107 und DIN 18710 Setzungsbeobachtungen mit ausreichender Genauigkeit durchgeführt werden, mit denen Schäden, die durch die Grundwasserbenutzung hervorgerufen werden, erkannt werden können.
- c) Das entsprechende bauzeitliche Überwachungskonzept (Turnus von Setzungsbeobachtungen usw.) sowie die Ergebnisse der Beweissicherungen und der Setzungsbeobachtungen müssen der Wasserbehörde mit einer Bewertung durch den Betriebsbeauftragten vor dem Beginn der Grundwasserbenutzungen schriftlich vorgelegt werden.
- d) Die Wasserbehörde muss über sämtliche Ergebnisse spätestens 3 Tage vor Beginn der Grund- bzw. Restwasserabsenkung schriftlich informiert werden.
- e) Vor Beginn der Grundwasserbenutzungen muss der Wasserbehörde ein vom Betriebsbeauftragten bewertetes Qualitätssicherungs- und Havariekonzept der ausführenden Firma (endgültige Ausführungsplanung, Bauzeitenplan, Verfahrensbeschreibung, Beherrschung unplanmäßiger Vorkommnisse z. B. Probleme Trogherstellung, Ausfall der Wasserhaltungsanlage) eingereicht werden.
- f) Dieses Konzept muss mindestens ein Überwachungsprogramm zur kurzfristigen Erkennung von Schäden o. ä., eine Alarmierungsliste der Verantwortlichen (inkl. ggf. erforderlicher Rettungskräfte) mit aktuellen Telefonnummern sowie mögliche Gegenmaßnahmen enthalten. Die für die Gegenmaßnahmen erforderlichen Gerätschaften und Einrichtungen müssen in der Zeit eines möglichen Einsatzes funktionsbereit auf der Baustelle vorgehalten werden. Die Beteiligung Dritter muss entsprechend der zu erwartenden Auswirkungen der Havarie mit der Wasserbehörde auf der Grundlage der Betroffenheiten abgestimmt werden. Die sich aus den Beteiligungen ergebenden Forderungen müssen in das Havariekonzept aufgenommen werden.
- g) Vor Beginn der ersten Grundwasserabsenkung muss, basierend auf dem geplanten Bauablauf, in Abstimmung mit dem Betriebsbeauftragten die Anzahl und Anordnung der für die Überwachung der Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlichen Grundwassermessstellen festgelegt werden.
- h) Die geplante Anzahl und die Anordnung der Grundwassermessstellen muss ausreichend vor deren Herstellung über den Betriebsbeauftragten und mit einer Bewertung des Betriebsbeauftragten der Wasserbehörde zur Bestätigung vorgelegt werden (Lageplan mit den Eintragungen der geplanten Standorte der Grundwassermessstellen).
- i) Der Ausbau der Grundwassermessstellen muss bei mineralischen Schichten mit einer 2,0 m langen Filterstrecke erfolgen, wobei selbige auf Höhe des Ruhewasserspiegels beginnt. Bei stauenden organischen Schichten (z. B. Torfe, Mudden) muss der Ausbau der Filterstrecke unterhalb dieser Schichten mit 2,0 m Länge erfolgen. In den Ringraum der Messstellen darf nur inertes Material eingebaut werden.

- j) Alle hergestellten Grundwassermessstellen müssen nach Lage und Höhe eingemessen werden. Dabei muss sich die Lageeinemessung auf derzeit bestehende unveränderliche Bauwerke (z. B. Fahrbahnränder, Gebäudekanten) beziehen. Die Angabe der eingemessenen Höhenkoten muss in NHN m erfolgen.
- k) Der Wasserbehörde muss vor Beginn der Grundwasserförderungen ein Bestandsplan eingereicht werden, auf dem die Lage aller o. g. Grundwassermessstellen zur Überwachung der Absenkziele und die Lage aller vorhandenen Anlagen zur Grundwasserentnahme, auch von Dränagen, die Rohrleitungsführung sowie alle Ein-/Ableitstellen in einen öffentlichen Kanal oder ein Gewässer eingetragen ist. Bei wesentlichen Änderungen muss der Wasserbehörde ein aktualisierter Plan nachgeliefert werden.
- l) Es muss eine Nullmessung aller Messstellen und deren Funktionsfähigkeit nachgewiesen werden. Die Schichtenverzeichnisse und Ausbauunterlagen aller Messstellen und gegebenenfalls Brunnen müssen zur Prüfung und Bestätigung über den Betriebsbeauftragten an die Wasserbehörde übersandt werden.
- m) Vor Beginn der Grundwasserförderungen müssen die nicht zu unterschreitenden Absenkungen (Alarmierungs- und Grenzwerte) an allen Grundwassermessstellen zur Überwachung der Auswirkungen der Wasserabsenkungen festgelegt werden. Die Alarmierungs- und Grenzwerte müssen ermittelt und der Wasserbehörde mit der Bewertung des Betriebsbeauftragten zur Prüfung und Bestätigung vorgelegt werden.
- n) Vor Beginn des Lenzens der Tröge muss jeweils ein Pumpversuch durchgeführt werden, bei dem die geplante Dichtheit von $1,5 \text{ l/s} \times 1.000 \text{ m}^2$ nachgewiesen werden muss. Das vom Betriebsbeauftragten geprüfte Konzept des Pumpversuches muss vor der geplanten Durchführung bei der Wasserbehörde eingereicht und bestätigt werden. Das vom Betriebsbeauftragten bewertete Ergebnis des Pumpversuches muss der Wasserbehörde unverzüglich übermittelt werden (Dichtheitsnachweis). Mit der Restwasserhaltung darf erst nach Zustimmung durch die Wasserbehörde begonnen werden.
- o) Vor dem Beginn der Grundwasserförderungen muss der Wasserbehörde der Nachweis über die Ausrüstung mit zugelassenen Wassermengenmessen einrichtungen entsprechend Auflage 2.1 eingereicht werden.
- p) Mit der Wasserbehörde muss mindestens eine Woche vor dem geplanten Beginn der ersten Grundwasserentnahme über den Betriebsbeauftragten ein Termin zur Abnahme der Wasserhaltungsanlage vereinbart werden. Dies betrifft auch die Abnahme von Teilmaßnahmen.
- q) Vor Beginn der Grundwasserförderungen muss der Wasserbehörde die Genehmigung der Berliner Wasserbetriebe (www.bwb.de) zu den Ableitungen des geförderten Grundwassers in einen öffentlichen Kanal übersandt werden.

A III. 2.2 Allgemeine Auflagen

- a) Die Grundwasserfördermengen müssen am Ort des Anfallens erfasst werden. Es dürfen dafür nur folgende Wassermengenmessen einrichtungen verwendet werden:
 - i. Wassermengenmessen einrichtungen, die einschließlich bis zum 29.10.2006 hergestellt und verwendet wurden: Nachweis einer gültigen Eichung einer dafür vorgesehenen Behörde oder staatlich anerkannten Prüfstelle der Bundesrepublik Deutschland gemäß dem Mess- und Eichgesetz (MessEG) und der Eichordnung (MessEV) in der zum Zeitpunkt der Herstellung des Messgeräts gültigen Fassung.

- ii. Wassermengenmesseinrichtungen, die einschließlich bis zum 29.10.2016 hergestellt und verwendet wurden: Nachweis einer gültigen Eichung einer dafür vorgesehenen Behörde oder staatlich anerkannten Prüfstelle der Bundesrepublik Deutschland gemäß dem Mess- und Eichgesetz (MessEG) und der Eichordnung (MessEV) in der zum Zeitpunkt der Herstellung des Messgeräts gültigen Fassung oder Nachweis der Konformität mit einer Konformitätserklärung nach der Richtlinie 2004/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31.03.2004 über Messgeräte (CE-Kennzeichnung gemäß MID).
 - iii. Wassermengenmesseinrichtungen, die ab dem 30.10.2016 hergestellt und verwendet wurden: Konformitätsnachweis gemäß der Richtlinie 2014/32/EU vom 26.02.2014 über Messgeräte (CE-Kennzeichnung gemäß MID).
- b) Sämtliche vorgenannten Wassermengenmesseinrichtungen sind spätestens 6 Jahre nach der Ersteinrichtung oder der CE-Kennzeichnung durch den Verwender der Wassermengenmesseinrichtung ohne gesonderte Aufforderung einer Nacheichung bei den dafür vorgesehenen Behörden oder staatlich anerkannten Prüfstellen in der Bundesrepublik Deutschland zuzuführen.
 - c) Diese Nacheichung muss dem „Gesetz über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt, ihre Verwendung und Eichung sowie über Fertigpackungen (MessEG)“ sowie der „Verordnung über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt sowie über ihre Verwendung und Eichung (Mess- und Eichverordnung - MessEV)“, in Kraft getreten am 01.01.2015, genügen.
 - d) Die CE-Kennzeichnung sowie die erfolgte Eichung bzw. Nacheichung müssen sowohl auf den zur Verwendung kommenden Wassermengenmesseinrichtungen selbst, als auch auf deren zugehörigen Herstellerzertifikaten zweifelsfrei erkennbar sein.
 - e) Die verwendeten Wassermengenmesseinrichtungen müssen der Wasserbehörde mit ihren jeweiligen Kenndaten (Gerätetyp, Fabrikationsnummer und Zählerstand) sowie ihrer Anordnung im Ableitsystem gemeldet werden. Ein Wechsel von Wassermengenmesseinrichtungen muss der Wasserbehörde unverzüglich mit Angabe der neuen Kenndaten über den Betriebsbeauftragten angezeigt werden. Zur korrekten Erfassung der Grundwasserfördermengen sind die Wassermengenmesseinrichtungen nach den Absetzbecken zu installieren.
 - f) Die Wassermengenmesseinrichtungen müssen entsprechend den Zulassungsbedingungen eingebaut werden und zugänglich sein. Falls aus Sicherheitsgründen die Wassermengenmesseinrichtungen verschlossen sein müssen, müssen dem Betriebsbeauftragten und der Wasserbehörde die entsprechenden Schlüssel zur Kontrolle der Anlage ausgehändigt werden oder die Anlagen müssen bei Kontrollen zugänglich gemacht werden. Die Zugänglichkeit zu den Wassermengenmesseinrichtungen und die Erkennbarkeit/Prüfbarkeit der Eichung/Nachweise muss vom Beginn bis zum Ende der Wasserhaltung gewährleistet werden.
 - g) Es müssen gesonderte Messeinrichtungen für die getrennten Ein-/Ableitungen in die Regenwasserkanalisation/ein Gewässer und die Misch-/Schmutzwasserkanalisation vorgesehen werden.
 - h) Nach Beendigung der Grundwasserbenutzungen müssen an der unmittelbar angrenzenden Bebauung Dritter (inklusive unterirdischer Bauwerke) bis in eine Entfernung von 10 m vom Trogbaugrubenrand durch eine entsprechende Fachfirma abschließende vollständige innen- sowie außenseitige Beweissicherungen durchgeführt werden. Die Durchführung der Beweissicherungen muss über den Betriebsbeauftragten bei der Wasserbehörde nachgewiesen werden.

- i) Des Weiteren müssen unter Berücksichtigung der DIN 4107 und DIN 18710 abschließende Setzungsbeobachtungen mit ausreichender Genauigkeit durchgeführt werden. Das entsprechende Ergebnis muss der Wasserbehörde mit einer Bewertung durch den Betriebsbeauftragten schriftlich vorgelegt werden.

A III. 2.3 Auflagen zur Grundwasserentnahme

Die Grundwasserstände aller Messstellen müssen während der Grundwasserförderungen täglich ermittelt, aufgezeichnet, bewertet und wöchentlich über den Betriebsbeauftragten an die Wasserbehörde übersandt werden. Dabei muss durch Überwachung des Grundwasserstandes die Grundwasserentnahme so gesteuert werden, dass das angestrebte Absenkziel nicht unterschritten und nur das dafür notwendige Grundwasservolumen gefördert wird.

- i. Bei Erreichen der festgelegten Alarmierungswerte und Grenzwerte in den Grundwassermessstellen muss die Wasserbehörde unverzüglich über den Betriebsbeauftragten informiert und das weitere Vorgehen abgestimmt werden.
- ii. Die entnommenen und abgeleiteten Grundwassermengen müssen täglich in jedem Ableitstrang gesondert durch zugelassene und geeichte Wassermengensmesseinrichtungen ermittelt und aufgezeichnet werden.
- iii. Es muss für die Dauer der erlaubten Grundwasserbenutzungen ein Wasserbuch geführt werden, in dem die Grundwasserstandsmessungen (gemäß Punkt 3.1) und die ermittelten Grundwasserfördermengen (gemäß Punkt 3.3) täglich eingelesen und sowohl in tabellarischer als auch in grafischer Form dokumentiert werden. Dabei müssen die Daten für jeden Ableitstrang gesondert erfasst werden. Es müssen weiterhin Eintragungen über Pegelkürzungen oder -verlängerungen, Brunnenregulierungen, Pumpenausfälle, Ausfälle und Wechsel der Wasseruhr etc. aufgenommen werden. Das durch den Betriebsbeauftragten geprüfte Wasserbuch muss der Wasserbehörde über den Betriebsbeauftragten wöchentlich übermittelt werden.

A III. 2.4 Auflagen zur Grundwasserab-/ einleitung

- a) Ab Beginn der Grundwasserhaltung muss das geförderte Grundwasser in die öffentliche Mischwasserkanalisation/Schmutzwasserkanalisation (M-/S-Kanalisation) abgeleitet werden. Erst nach Vorlage einer Analyse und Zustimmung durch die Wasserbehörde darf das Wasser in die öffentliche Regenwasserkanalisation (R-Kanalisation) eingeleitet werden.
- b) Das geförderte Wasser muss von einem für Grundwasserbeprobungen und -untersuchungen akkreditierten Fachlabor beprobt und auf die folgenden Parameter untersucht (Hahnproben aus dem aktiven Förderstrom) werden:
 - i. Färbung, Temperatur, pH-Wert, Leitfähigkeit, Ammonium, leicht freisetzbare Cyanide, DOC (Dissolved Organic Carbon ~ Gelöster organischer Kohlenstoff), Blei, Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Quecksilber, Zink, Arsen, LCKW (Leichtflüchtige Chlorierte Kohlenwasserstoffe oder Leichtflüchtige Chlorkohlenwasserstoffe) mit VC (Vinylchlorid), Eisen, PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe – nach US EPA), BTEX (Aromatische Kohlenwasserstoffe), AOX (Adsorbierbare Organisch gebundene Halogene), Nitrat, Sulfat, Chlorid, MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe), absetzbare Stoffe und abfiltrierbare Stoffe
 - ii. Die Bestimmungsgrenzen müssen unterhalb der Geringfügigkeitsschwellenwerte (GFS) gemäß Berliner Liste (2005) liegen.

- iii. Ab dem Beginn der Grundwasserentnahme ist das geförderte Grundwasser nach 3 und nach 7 Tagen Förderung und dann im wöchentlichen Abstand zu untersuchen.
 - iv. Die Untersuchungsergebnisse und das Probenahmeprotokoll müssen jeweils unverzüglich über den Betriebsbeauftragten an die Wasserbehörde in Papierform und per E-Mail übergeben werden.
- c) Weist das Grundwasser einen pH-Wert über 8,5 auf, muss vor der Ableitung eine Neutralisation mit Kohlensäure erfolgen. Die Kohlensäuredosierung muss durch Messung des pH-Wertes im Zulauf so gesteuert werden, dass im Ablauf ein pH-Wert zwischen 8,5 und 6,5 erreicht wird. Der pH-Wert im Ablauf muss durch eine zweite Messung kontinuierlich ermittelt und aufgezeichnet werden.
- d) Bei Einhaltung der in der folgenden Tabelle für die einzelnen Parameter festgelegten Werte darf das Grundwasser ohne erneute Zustimmung der Wasserbehörde in die R-Kanalisation eingeleitet werden.
- e) Bei Überschreitung der in der folgenden Tabelle genannten Werte bzw. Konzentrationen muss die Wasserbehörde, unverzüglich per Telefax oder per Email informiert werden. Es wird dann entschieden, ob eine Reinigungsanlage installiert oder eine Änderung der Ab-/Einleitungsart erfolgen muss.

| Parameter | Einleitung in die R-Kanalisation |
|--------------------------|----------------------------------|
| pH-Wert | 6,5 – 8,5 |
| Leitfähigkeit | 1.800 µS/cm |
| Ammonium | 5,0 mg/l |
| leicht freisetzb. Cyanid | 10 µg/l |
| DOC | 10,0 mg/l |
| Blei | 20 µg/l |
| Cadmium | 5 µg/l |
| Chrom gesamt | 50 µg/l |
| Kupfer | 20 µg/l |
| Nickel | 50 µg/l |
| Quecksilber | 1 µg/l |
| Zink | 500 µg/l |
| Arsen | 20 µg/l |
| Σ LCKW: | 10 µg/l |
| Vinylchlorid | 5 µg/l |
| Eisen | 2,0 mg/l |
| PAK (nach EPA) | 20 µg/l |
| BTEX | 10 µg/l |
| AOX | 25 µg/l |
| Nitrat | 50 mg/l |

| Parameter | Einleitung in die R-Kanalisation |
|-----------------------|----------------------------------|
| Sulfat | 400 mg/l |
| Chlorid | 250 mg/l |
| MKW | 1,0 mg/l |
| Absetzbare Stoffe | 0,3 ml/l |
| Abfiltrierbare Stoffe | 30 mg/l |

- f) Das geförderte Grundwasser muss vor der Einleitung in die öffentliche R-Kanalisation oder in ein Oberflächengewässer belüftet werden. Der anfallende Eisen-schlamm muss zurückgehalten werden.
- g) Die sandfreie Förderung muss täglich kontrolliert, dokumentiert und wöchentlich über den Betriebsbeauftragten nachgewiesen werden.
- h) Zur Ableitung des Grundwassers bei Kontaminationen müssen während der gesamten Dauer der Grundwasserförderung ausreichend viele Ableitstellen in die öffentliche M-/S-kanalisation betriebsbereit vorgehalten werden, es sei denn, diese lassen sich bei Bedarf innerhalb eines Tages errichten.
- i) Nach Beendigung der Grundwasserbenutzungen müssen eventuelle Schäden an Ab-/Einleitbauwerken bzw. -schächten, an Gewässeruferrn oder -sohlen sowie in der Kanalisation nach Abstimmung mit dem Eigentümer umgehend beseitigt werden.
- j) Alle Anlagen zur Grundwasserförderung und Ein-/ableitung einschließlich der Rohrleitungen sowie die für dieses Bauvorhaben errichteten Grundwassermessstellen müssen unverzüglich nach Beendigung der Grundwasserentnahme, jedoch spätestens bis zum Ablauf der Erlaubnis, beseitigt und der frühere Zustand wiederhergestellt werden.
- k) Nach Beendigung der Grundwasserentnahme müssen der Wasserbehörde der Zeitraum der Förderung sowie das geförderte Gesamtvolumen mitgeteilt und der Abschlussbericht des Betriebsbeauftragten gemäß Anlage C der wasserbehördlichen Erlaubnis übersandt werden.

A IV Zusagen der Vorhabenträgerin

Mit Ihrer Erwidernng vom 29.06.2020 und vom 09.12.2020 sowie durch das Protokoll vom 03.05.2021 hat die Vorhabenträgerin die nachstehenden Zusagen erteilt; sie werden hiermit festgesetzt.

- a) Die Vorhabenträgerin sagt zu, das Brandschutz- und Notfallkonzept für das Einkaufszentrum sowohl mit der CIMBORA Grundstücksgesellschaft mbH als auch die Zuwegung für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge mit der örtlichen Feuerwehr und Polizei abzustimmen und festzulegen. Während der Bauzeit werden Sammelplätze berücksichtigt. Der Haupteingang des Einkaufszentrums und die Notausgänge an der Zulieferstraße werden während der Bauzeit als Flucht- und Rettungswege freigehalten. Ferner werden der Zugang und die Funktionalität der beiden Unterflurhydranten vor dem Einkaufszentrum durchgehend sichergestellt.
- b) Der uneingeschränkte jederzeitige Zugang des Einkaufszentrums wird gewährleistet. Die barrierefreie Zuwegung wird nach besten Möglichkeiten auch während der Bauzeit bewerkstelligt, Umwege während bestimmter Bauphasen sind ausgeschlossen. Die Wegführung zum Einkaufszentrum wird effizient und übersichtlich beschildert.
- c) Die Anforderungen an die Barrierefreiheit finden in der gesamten Planung Berücksichtigung und werden in der Ausführungsplanung deutlich hervorgehoben.

- d) Die barrierefreie Wegeführung wird im Zuge der Ausführungsplanung präzisiert und mit dem Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt.
- e) Die Vorhabenträgerin wird die DB Training in das Baugeschehen im Vorfeld einbinden.
- f) Hinsichtlich des Rückbaus der Gleisanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz stimmt sich die Vorhabenträgerin eng mit dem Bezirksamt ab. Dies betrifft auch die genannte Zeitschiene. Eine detaillierte Darstellung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung und wird mit dem Bezirksamt abgestimmt.
- g) Die Vorhabenträgerin wird, auch in Abstimmung mit dem Bezirk Treptow-Köpenick, weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorsehen.
- h) Die Vorhabenträgerin stimmt im Rahmen der gegenständlichen Baumaßnahmen alle Planungen inkl. Vorplanung, Ausführungsplanung und die Baumaßnahme selbst einvernehmlich mit dem Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen ab.
- i) Die Vorhabenträgerin hat ein Ingenieurbüro mit der Planung der Beleuchtung aufgrund der neuen Verkehrssituation Sterndamm beauftragt, die im Rahmen der Ausführungsplanung umgesetzt wird.
- j) Der Zugang zum Imbiss (Imbiss neben Sterndamm 8-10, Flurstück 22/1) wird durch die Vorhabenträgerin gewährleistet.
- k) Zum Zeitpunkt der Bauausführung dieses Vorhabens ist planmäßig bereits die Zufahrt über den Sterndamm 8/8a im Bauvorhaben Adlershof II hergestellt worden. Die Vorhabenträgerin sichert sowohl die Zufahrt zu den Grundstücken Sterndamm 8/8a/10 als auch 8b bis 8h für Anlieger und Rettungsfahrzeuge im Zuge der Baudurchführung ab. Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung und der Planung der Verkehrsführung während der Bauzeit finden Abstimmungen mit SenUVK Abt. VI statt. Dies erfolgt in der Ausführungsplanung. Für den Fall, dass die genannte Zufahrt noch nicht hergestellt sein sollte, wird eine andere Zuwegung gewährleistet.
- l) Die Ausführungsplanung im Bereich des Empfangsgebäudes wird nach Fertigstellung der DB Station & Service zur Abstimmung übergeben.
- m) Die Vorhabenträgerin trägt die Kabel (LWL-, Strecken und Bahnhofsfernmeldekabel) in den zugehörigen Plan ein und beachtet sie bei der Baudurchführung.
- n) Die Vorhabenträgerin führt in der weiteren Planung bezüglich der im überplanten Bereich befindlichen Hochspannungskabel, Abstimmungen mit der DB Energie GmbH durch.
- o) Für die Bauausführung werden die geforderten Maßnahmen (siehe A II.15) der Abteilung Integrativer Umweltschutz SenUVK (zu Baumischabfällen usw.) berücksichtigt, Beteiligte im Bauvorhaben auf die Sorgfaltspflicht im Wasserschutzgebiet hingewiesen und Schutzmaßnahmen für das Verhindern von schädlichen Einträgen vorgenommen.
- p) Die Vorhabenträgerin stellt die vom EKZ finanzierten sechs Fahrradbügel (UL 5.3, BW-Nr. 013) in Abstimmung mit dem Eigentümer des EKZ und dem Tiefbauamt an anderer Stelle im Nahbereich des EKZ auf.
- q) Die Vorhabenträgerin stellt sicher, dass das Empfangsgebäude Bhf. Schöneweide insbesondere durch die teilweise Freilegung des Mauerwerks im Bodenbereich oder des Fundaments nicht beschädigt wird oder aus den Baumaßnahmen kritische anderweitige Folgen resultieren.
- r) Vor Baubeginn lässt die Vorhabenträgerin von einem Sachverständigen eine Beweissicherung am denkmalgeschützten Bahnhofsgelände und am EKZ durchführen, die während der Bauarbeiten (Monitoring, s. A II.8.2.3) fortgeführt wird.
- s) Die Vorhabenträgerin wird im Prozess der Bauausführung sowohl das bezirkliche Umweltamt als auch das Referat II C von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz einbeziehen.

- t) Für den Fall, dass sich gleichwohl Grundwassermessstellen im Plangebiet befinden, bittet die Vorhabenträgerin um Mitteilung und sichert die Versetzung bzw. Neuerrichtung zu.
- u) Eine zweimalige Mahd im Zuge der Pflege der Flächen der LBP-Maßnahme G1 wird zugesichert.
- v) Es wird zugesichert, den Abfang der Zauneidechsen im Vorjahr vor Baubeginn im Zeitraum von April bis September durchzuführen. Die notwendigen Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden bzgl. der Abfangmethodik werden vorgenommen.
- w) Im Rahmen der Ausführungsplanung werden die notwendigen Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden und den anerkannten Fachexperten hinsichtlich der Aufnahmefunktionalität für die umgesiedelten Zauneidechsen zugesichert.
- x) Die Vorhabenträgerin sichert zu, für die ökologische Baubegleitung fachlich anerkanntes Personal einzusetzen.
- y) Die Vorhabenträgerin legt im Rahmen der Ausführungsplanung der Berechnung für die monetäre Bewertung von Bäumen die Durchschnittspreise des Baumschulkatalogs des „Lorenz von Ehren“ zu Grunde.
- z) Die Vorhabenträgerin sichert zu, vor der Baudurchführung im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung zum Vorhaben die Wahl der Baumart hinsichtlich der Wuchsform erneut mit dem Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin abzustimmen und entsprechend anzupassen.
- aa) Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, inwieweit auch am südwestlichen Bahnübergang der Haltestelle Sterndamm die vollständige Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange hergestellt werden kann.
- bb) Die Vorhabenträgerin sichert zu, die Beeinträchtigungen auf die Anlage zum Schutz der Artenvielfalt von Insekten auf dem Grundstück der Gartenfreunde Berlin-Treptow auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken.

A V Entscheidungen über Einwendungen

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Bedenken werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen, Auflagen oder Zusagen berücksichtigt worden sind oder soweit sie sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

A V. 1 Planänderungen (Grüneinträge)

Durch die Planfeststellungsbehörde wurden nach dem Vorliegen der vollständigen Unterlagen mit Violetänderungen noch weitere Änderungen in den Unterlagen vorgenommen. Die folgenden Änderungen wurden in Form von Grüneinträgen in den planfestgestellten Unterlagen verfügt und eingetragen:

| Laufende Nummer | Unterlage | Grüneintrag Bezeichnung |
|-----------------|--|---|
| G01 | UL 05.1 - Lageplan | Schottergleise Haltestelle S-Schöneweide/Sterndamm |
| G02 | UL 10.1 – Schalltechnischer Bericht, Tabelle 5, T06+T07 | Ergänzung Anspruchsberechtigungen auf passiven Schallschutz |
| G03 | UL 04 Plan Nr. 2 – Schnitt B-B und UL 05.1 - Lageplan Plan Nr. 1 | Mindestbreite Gehweg vor EKZ 2,50 m |
| G04 | UL 09 - Maßnahmen-Nr. G1, S. 12 | Streichung des Wortteiles "Landschafts" |

| Laufende Nummer | Unterlage | Grüneintrag Bezeichnung |
|------------------------|---|--------------------------------|
| G05 | UL 01 Erläuterungsbericht S. 28 und UL 09- Maßnahmen-Nr. A1, S. 13 | Streichung der Maßnahme A2 |
| G06 | UL 01 - Erläuterungsbericht S. 25, UL 05.3 - Bauwerksverzeichnis BW-Nr. 014 Blatt 3 und UL 09 - Maßnahmen-Nr. A1, S. 13 | Korrektur der Anzahl Bäume |
| G07 | UL 01 - Erläuterungsbericht S. 21 | Korrektur Angabe zur Bauzeit |

A VI Entschädigungen

Für eventuelle Entschädigungen wird auf das gesonderte Entschädigungsverfahren verwiesen.

A VII Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B

Begründung

B I Beschreibung des Vorhabens

Mit dem Vorhaben soll die bestehende Straßenbahnstrecke im Bereich des Bahnhofes Schöneweide geändert werden. Das Vorhaben beinhaltet sowohl den Um- und Ausbau der vorhandenen Gleisschleife als auch eine neue Streckenführung der Straßenbahn. Diese wird ab dem Knoten Brückenstraße/Schnellerstraße/Michael-Brückner-Straße (B 96a) in Verlängerung der Brückenstraße unter den Bahngleisen der DB AG hindurch in die Gleisschleife geführt und bindet im Sterndamm an die neue Gleislage im Sterndamm an. Dazu wird eine neue Straßenbahnunterführung als Querung der Bahnanlagen nordwestlich des Bahnhofes Schöneweide errichtet. Die bestehenden Gleisanlagen der Straßenbahn (inkl. Fahrleitungsanlagen) in der Michael-Brückner-Straße (B 96a) und im Sterndamm werden zurückgebaut.

B II Ablauf des Verwaltungsverfahrens

Mit Schreiben vom 23.11.2018, eingegangen am 26.11.2018, haben die Berliner Verkehrsbetriebe Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG) als Vorhabenträgerin bei der Planfeststellungsbehörde – SenUVK IV E 3 (seit 15.04.2019 SenUVK IV E 1) – den Antrag auf Planfeststellung für die Verkehrslösung Schöneweide von Schnellerstraße bis Sterndamm / Südostallee im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin gestellt und dazu die folgenden entscheidungserheblichen Unterlagen übersandt:

| Unterlage | Bezeichnung | Datum |
|-----------|---------------------------------------|------------|
| 01 | Erläuterungsbericht | 19.12.2018 |
| 02 | Übersichtskarte | 11/2018 |
| 03 | Übersichtslageplan | 11/2018 |
| 04 | Querschnitt A-A | 11/2018 |
| | Querschnitt B-B | 11/2018 |
| | Querschnitt C-C | 11/2018 |
| | Querschnitt D-D | 11/2018 |
| | Querschnitt E-E | 11/2018 |
| | Querschnitt F-F | 11/2018 |
| | Querschnitt G-G | 11/2018 |
| | Querschnitt H-H | 11/2018 |
| | Querschnitt I-I | 11/2018 |
| 05 | Lagepläne und Bauwerksverzeichnis | 19.12.2018 |
| 05.1 | Lageplan | 11/2018 |
| 05.2 | Lageplan zum Bauwerksverzeichnis | 11/2018 |
| 05.3 | Bauwerksverzeichnis | 19.12.2018 |
| 06 | Höhenplan Straßenbahnunterführung | 11/2018 |
| 07 | Erläuterungen zur Straßenentwässerung | 19.12.2018 |

| Unterlage | Bezeichnung | Datum |
|------------------|--|--------------|
| 08 | Grunderwerb | 19.12.2018 |
| 08.1 | Lageplan zum Grunderwerb | 11/2018 |
| 08.2 | Grunderwerbsverzeichnis | 19.12.2018 |
| 09 | Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP Anlage 1: Liste der beeinträchtigten Bäume Anlage 2: Berechnung des Kompensationsbedarfs für Baumfällungen Anlage 3: Maßnahmenverzeichnis Anlage 4: Checkliste UVPG UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan | 19.12.2018 |
| 09.1 | Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 UVPG | 19.12.2018 |
| 09.2 | Bestands- und Konfliktplan | 07/2018 |
| 09.3 | Maßnahmenplan | 07/2018 |
| 10 | Schalltechnische Untersuchungen | 19.12.2018 |
| 10.1 | Schalltechnischer Bericht | 10/2018 |
| 10.2 | Schwingungstechnischer Bericht | 10/2018 |
| 10.3 | Baulärmprognose | 11/2018 |
| 11 | Luftschadstoffgutachten | 10/2018 |
| 12 | Verkehrstechnische Untersuchungen | 11/2018 |
| 13 | Beigestellte Unterlagen | 19.12.2018 |
| 13.1 | Variante 1 bis 4 der Gleisschleife | 19.12.2018 |
| 13.2 | Entwurf Sterndamm und Bahnhofsvorplatz | 12/2005 |
| 13.3 | Lageplan Raumverteilung | 11/2018 |
| 13.4 | Signallagepläne | 31.01.2018 |
| 13.5 | Objektkonkrete Verkehrsprognose | 06.04.2018 |
| 13.6 | Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag | 19.12.2018 |
| 13.7 | Tierökologisches Gutachten zur Zauneidechse | 10/2017 |
| 13.8 | Baugrundgutachten | 06+09/1998 |

Die abschließende Feststellung, dass mit der aktuellen Planung keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, wurde gem. § 5 i. V. m. § 7 UVPG am 05.12.2018 getroffen. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsvorprüfung (UV-Vorprüfung) sowie die Bekanntmachung zum Ergebnis der UV-Vorprüfung wurde am 25.01.2019 im UVP-Portal der Länder veröffentlicht.

Nachdem die Unterlagen von der Anhörungsbehörde (AHB) auf Plausibilität und Vollständigkeit geprüft wurden, sind diese vom 28.01.2019 bis einschließlich 27.02.2019 im Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, im Rathaus Köpenick, Alt Köpenick 21, 12555 Berlin, öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt worden. Die ordnungsgemäße Auslegung der Planunterlagen wurde durch das Bezirksamt bestätigt.

Durch Veröffentlichung im „Amtsblatt für Berlin“ und in drei Berliner Tageszeitungen („Berliner Morgenpost“, „Der Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“) am 28.12.2018 ist die Auslegung ortsüblich bekanntgemacht worden. Zudem wurden die Bekanntmachung und die zur Einsicht ausliegenden Unterlagen im Internet veröffentlicht.

Mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 18.01.2019 wurden folgende Behörden, Träger öffentlicher Belange (TÖB), Leitungsbetriebe, anerkannte Naturschutzverbände und Vereine sowie die vom Vorhaben direkt betroffenen Grundstückseigentümer unter Beifügung der Planunterlagen in Kopie bzw. digitalisiert auf CD direkt um Stellungnahme gebeten bzw. auf die Auslegung hingewiesen:

1. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen - GR B1, koordinierend für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, für die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und für die Oberste Denkmalschutzbehörde
2. Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, III B 12
3. Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung - LfB
4. Senatsverwaltung Gesundheit, Pflege und Gleichstellung
5. Landesamt für Gesundheit und Soziales (LaGeSo)
6. Landesamt für Arbeits-, Gesundheitsschutz und Technische Sicherheit (LA-GetSi)
7. Senatsverwaltung für Finanzen
8. Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanungsamt
9. Bundeseisenbahnvermögen
10. Deutsche Bahn AG
11. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
12. Berliner Feuerwehr
13. S-Bahn Berlin GmbH
14. Industrie- und Handelskammer zu Berlin
15. Bundesanstalt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
16. Eisenbahn-Bundesamt
17. Deutsche Telekom AG
18. Berliner Wasserbetriebe
19. Vattenfall Europe Wärme AG
20. Stromnetz Berlin GmbH
21. 50Hertz Transmission GmbH
22. NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG
23. Alliander Stadtlicht GmbH
24. EKT Energie und Kommunal-Technologie GmbH (Danpower)
25. 1&1 Versatel Deutschland GmbH
26. Degewo Technische Dienste GmbH
27. BTB Blockheizkraftwerks- Träger und Betreibergesellschaft mbH Berlin
28. COLT Technology Service GmbH
29. euNetworks GmbH
30. Tele Columbus Service & Technik GmbH
31. Der Polizeipräsident in Berlin
32. IT Dienstleistungszentrum Berlin, ITDZ
33. Vodafone Kabel Deutschland
34. DB Kommunikationstechnik GmbH

35. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
36. GDMcom mbH
37. Fernheizwerk Neukölln AG
38. Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)
39. Volksbund Naturschutz e.V.
40. Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde
41. Landesjagdverband Berlin e.V.
42. GasLINE mbH & Co. KG
43. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Genehmigungsbehörde nach PBefG – IV E 324
45. DB Netz AG, Theodor-Heuss-Allee 7, 60468 Frankfurt/Main
46. Bezirksverband der Gartenfreunde Berlin Treptow e.V.
47. DB Netz AG, Weilburger Straße 22, 60326 Frankfurt
48. DB Netz AG, Caroline-Michaelis-Str. 5-11, 10115 Berlin
49. Grundstücksverwaltung des Einkaufszentrums Schöneweide

Jede Person, deren Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, hatte die Gelegenheit, bis zum 13.03.2019 Einwendungen zu erheben. Die Stellungnahmen der TÖB, der Leitungsträger und der nach § 63 BNatSchG anerkannten Naturschutzverbände und Vereine sowie die fristgemäß eingegangenen Einwendungen von 15 privaten Einwendern wurden der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme / Antwort übergeben.

In Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen änderte und ergänzte die Vorhabenträgerin einen Teil der Planunterlagen und übergab der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 07.05.2020, eingegangen am 14.05.2020, die nachfolgenden Unterlagen:

| Unterlage | Bezeichnung | Datum |
|-----------|---|--------------------------|
| 01 | Erläuterungsbericht | 10.03.2020 |
| 03 | Übersichtsplan | 10.03.2020 |
| 04 | Schnitt B-B Schnitt C-C | 05.03.2020 05.03.2020 |
| 07 | Erläuterungen zur Straßenentwässerung | 10.03.2020 |
| 09 | Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP | 05.03.2020 |
| 09.1 | Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 UVPG | 25.03.2020 |
| 09.2 | Bestands- und Konfliktplan | 05.03.2020 |
| 09.3 | Maßnahmenplan | 05.03.2020 |
| 13.3 | Lageplan Raumverteilung | 30.06.2020 |
| 13.5 | Objektkonkrete Verkehrsprognose | 12.02.2020 |
| 13.6 | Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag | 05.03.2020 |

Die übersandten Pläne (Blauänderungen) ergänzen bzw. ersetzen die vorherigen, entsprechenden Teile der Planunterlagen.

Die Anhörungsbehörde hat von einem Erörterungstermin mit Blick auf den Gesundheitsschutz und die Pandemievorsorge abgesehen. Bei der sorgfältigen Abwägung hat die Behörde das neue, bundesweit geltende "Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherungsgesetz)" angewandt. Anstelle eines Erörterungstermins im eigentlichen Sinne wurde für das oben genannte Vorhaben eine schriftliche Erörterung durchgeführt.

Mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 04.08.2020 wurden die geänderten Teile der Planunterlagen (Blauänderungen) auf CD an die Träger öffentlicher Belange (TÖB), Leitungsbetriebe sowie anerkannten Naturschutzverbände und Vereine, die von den Änderungen berührt sind, übersandt. Den Beteiligten wurde die Gelegenheit gegeben, sich bis zum 09.09.2020 zu den geänderten Teilen der Planung zu äußern. Die privaten Einwender wurden mit Schreiben der AHB vom 04.08.2020 gleichermaßen beteiligt.

Die Stellungnahmen der TÖB, der Leitungsträger und der nach § 63 BNatSchG anerkannten Naturschutzverbände und Vereine sowie der fristgemäß eingegangene Einwand einer privaten Einwanderin wurden der Vorhabenträgerin übergeben. Mit gleichem Schreiben wurde sie gebeten, ihre Erwiderung bezüglich der zusätzlichen und ergänzenden Stellungnahmen und Einwände zu ergänzen.

Zu den Stellungnahmen und Einwendungen erwidert die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 08.12.2020, eingegangen am 10.12.2020. In Auswertung der Einwendungen änderte und ergänzte die Vorhabenträgerin einen Teil der Planunterlagen (Violettänderungen). Die aktualisierte Planung wurde der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 21.12.2020, eingegangen am 22.12.2020, übergeben. Die nachfolgenden Unterlagen wurden aktualisiert:

| Unterlage | Bezeichnung | Datum |
|------------------|---|--------------|
| 01 | Erläuterungsbericht | 04.12.2020 |
| 05.1 | Lageplan | 17.12.2020 |
| 05.2 | Lageplan zum Bauwerksverzeichnis | 17.12.2020 |
| 05.3 | Bauwerksverzeichnis | 17.12.2020 |
| 07 | Erläuterungen zur Straßenentwässerung | 09.12.2020 |
| 08.1 | Lageplan zum Grunderwerb | 17.12.2020 |
| 08.2 | Grunderwerbsverzeichnis | 17.12.2020 |
| 09 | Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem LBP | 16.12.2020 |
| 13.3 | Lageplan Raumverteilung | 17.12.2020 |

Die übersandten Pläne (Violettänderungen) ergänzen bzw. ersetzen die vorherigen, entsprechenden Teile der Planunterlagen. Weitere Violettänderungen vom April 2021 und Juni 2021.

Einzig die Wasserbehörde erhielt die Violettänderungs-Unterlage und übersandte Stellungnahmen am 12.02.2021, 26.03.2021, 12.05.2021 und am 14.06.2021. Die Stellungnahmen wurden in der Fassung des Beschlusses berücksichtigt.

B III Rechtliche Würdigung

B III.1 Verfahrensrecht

B III.1.1 Rechtsgrundlage

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Verwaltungsverfahren bestimmt sich nach § 1 Abs. 1 des Gesetzes über das Verfahren der Berliner Verwaltung (VwVfG Bln) in Verbindung mit §§ 72 bis 75 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

B III.1.2 Zuständigkeit

Das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – IV E 1 (ehem. SenStadtUm VII E 3) – ist gemäß §§ 29 Abs. 1, 11 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit Nr. 11 lit. d) der Anlage zum Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (ASOG, ZustKatOrd) die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften gemäß §§ 29 PBefG und 72 ff VwVfG durchgeführt.

B III.2 Prüfung der Umweltverträglichkeit

B III.2.1 Vorschriften

Gemäß § 5 UVPG i. V. m. der Anlage 1 zum UVPG stellt die zuständige Behörde unverzüglich fest, ob für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

B III.2.2 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

Die Beurteilung, ob für das Bauvorhaben eine UVP bzw. eine Vorprüfung durchzuführen ist, richtet sich nach § 3 Abs. 1 und 2 des Berliner Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG-Bln) i. V. m. der Anlage 1 des UVPG-Bln sowie nach § 7 UVPG i. V. m. der Anlage 1 zum UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 4 UVPG ein unselbstständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die der Zulassungsentscheidung dienen.

B III.2.3 Straßenbahnvorhaben

Die Anlage 1 des UVPG-Bln normiert UVP-pflichtige Vorhaben. Der Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen ist dort nicht geregelt, sodass sich die Beurteilung, ob eine UVP bzw. eine Vorprüfung durchzuführen ist, nicht nach § 3 Abs. 1, 2 des Berliner Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG-Bln) i. V. m. der Anlage 1 des UVPG-Bln richtet.

Auf Bundesebene normiert Anlage 1 zum UVPG UVP-pflichtige Vorhaben. Gemäß Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG unterliegt der Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 UVPG.

B III.2.4 Ergebnis der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls

Aufgrund von § 3 Abs. 2 des Berliner Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG-Bln) in Verbindung mit den §§ 5 Abs. 1 Nr. 3 und 9 Abs. 3 Nr. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 14.11 wurde für die ge-

plante Maßnahme eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls hinsichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen. Die Entscheidung wurde anhand der Beschreibung des Projekts mit seinen Umweltauswirkungen getroffen.

Die Prüfung nach § 8 UVPG hat ergeben, dass sich in der Nähe des Vorhabens im Sinne von § 3 Absatz 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) kein Betrieb oder Betriebsbereich befindet, der als benachbartes Schutzobjekt im Sinne des § 3 Absatz 5d BImSchG gilt. Insoweit ist davon auszugehen, dass kein höheres Störfallrisiko zu erwarten ist.

Aus den vorgelegten Unterlagen ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Ungeachtet der Regelungen des UVPG ist gemäß § 28 Abs. 1 PBefG die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B III.3 Materielles Recht

B III.3.1 Planrechtfertigung

B III.3.1.1 Allgemeine Rechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein unbedingtes Erfordernis jeder Fachplanung. Der Plan ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben – gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes – ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Hierbei bedarf es keiner strikten Erforderlichkeit oder zwingenden Notwendigkeit des Vorhabens, die Planung muss nur vernünftigerweise geboten sein.

Das Vorhaben beinhaltet die Planung der Vorhabenträgerin, von der Kreuzung Schnellerstraße / Brückenstraße / Michael-Brückner-Straße eine nahezu geradlinige Verlängerung der Straßenbahn von der Brückenstraße – mit einer neuen Straßenbahntrasse nordwestlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Schöneweide sowie mit zwei neuen Zugängen für den vorhandenen Bahnhof Schöneweide und einer neuen Straßenbahnunterführung – in die umzugestaltende Gleisschleife Schöneweide herzustellen.

Durch die Baumaßnahmen sollen die bestehenden Verhältnisse im Bereich des Bahnhofs Schöneweide hinsichtlich eines fahrgastfreundlichen, komfortablen und barrierefreien Zustandes optimiert werden. Dabei sollen die Umsteigewege zwischen den Verkehrsträgern Straßenbahn, Bus, Regional- und S-Bahn verkürzt werden.

Durch das Vorhaben wird ferner der Engpass aufgelöst, den die Eisenbahnüberführung (EÜ) Sterndamm bislang für das Straßennetz darstellt. Durch die Herausnahme der Straßenbahntrasse aus diesem Engpass wird es möglich, die Gehwege zu erweitern und erstmals Radverkehrsanlagen zu realisieren.

Dies folgt unter anderem der Maßgabe des Berliner Mobilitätsgesetzes, dass „Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote [...] zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei [...] gestaltet werden [sollen].“ (§ 4 Abs. 2 MobGBE).

Mit der Bündelung der Straßenbahn-Gleisanlagen im Bereich der Gleisschleife südwestlich des S- und Regional-Bahnhofs Schöneweide entfallen zudem Straßenbahn-Gleise auf der Nordostseite dieses Bahnhofs, die derzeit noch parallel zur Michael-Brückner-Straße verlaufen. Die Zusammenziehung von Straßenbahn-Infrastrukturanlagen auf einer Seite des Bahnhofs führt zu mehr Übersicht für Fahrgäste, sie erlaubt es der Betreiberin, sich bei der betrieblichen Pflichtenwahrnehmung im Wesentlichen auf die Anlagen in und um die Gleisschleife zu konzentrieren, und sie erlaubt ein Mehr an stadt- und

verkehrsplanerischer Freiheit bei der Gestaltung und Nutzung des nordöstlichen Bahnhofsvorplatzes.

Die Vorhabenträgerin folgt in ihrer Planung den Untersuchungen der Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG – AöR) sowie der Senatsverwaltung Stadtentwicklung, Abteilung VII (SenStadt VII; seit 2016 mit der Bezeichnung Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung IV (SenUVK IV)), in der Bewertung, welche Möglichkeiten bestehen, die genannten Umsteigebeziehungen mit einer Umgestaltung der vorhandenen Gleis- und Buswendeschleife am Sterndamm als Endstelle zu verbessern.

B III.3.1.2 Verkehrsmittelwahl

Die Zielstellung der „Verkehrslösung Schöneweide“ besteht darin, die vorhandenen Verkehrsträger Straßenbahn, Bus, Regionalbahn, S-Bahn möglichst optimal zusammenzuführen und auch hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs sowie der Führung des MIV ein gutes Zusammenspiel zu erreichen. Insofern stellt sich die Frage nach einem Wegfall bzw. dem Ersatz einzelner dieser Verkehrsträger grundsätzlich nicht; vielmehr soll der ÖPNV durch das Vorhaben gestärkt werden.

B III.3.1.3 Variantenuntersuchung und Vorzugsvariante

Gesamtplanung

Die Beibehaltung des Status Quo (Nullvariante) hätte zur Folge, dass die Engpasssituation in der derzeitigen EÜ Sterndamm nicht beseitigt werden würde. Die Straßenbahngleise parallel zur Michael-Brückner-Straße blieben erhalten, womit die beabsichtigte Bündelung des Straßenbahnverkehrs und die erstrebte Freiheit für die Gestaltung des nordöstlichen Bahnhofsvorplatzes nicht zu erreichen wären. Insbesondere blieben die ungünstigeren Umsteigerelationen sowie die beschränkte Flexibilität der Betriebsführung in der Gleisschleife und die damit verbundene unbefriedigende Verkehrsflusssituation am Sterndamm bestehen; diese Missstände hatten jedoch in den Vorjahren überhaupt zu den Planungen am Umgestaltungsprojekt geführt.

Fraglich ist, ob mit einer sogenannten *modifizierten* oder *ertüchtigten* Nullvariante ein vergleichbar geeignetes Resultat zu erzielen wäre wie mit der nunmehr beantragten Variante.

Für eine modifizierte Nullvariante kämen in etwa nicht planfeststellungsbedürftige Linienänderungen oder eine Änderung von Vorfahrtsregelungen in Betracht. Diese wären jedoch nicht geeignet, die Umsteigebeziehungen zu verbessern, und die Engpasssituation in der EÜ Sterndamm wäre damit nicht auflösbar.

Zu einem gleichen Ergebnis führen Überlegungen über ertüchtigte Nullvarianten, bei denen etwa Baumaßnahmen (Verkehrsinselfen, Verbesserung von Abbiegesituationen etc.) mit relativ geringem Aufwand durchgeführt werden.

Denn in beiden Fällen wäre insbesondere der Engpass der EÜ Sterndamm nicht zu beseitigen; aufwändige Vorfahrtsregelungen (etwa Lichtsignal-Vorrangschaltungen) und die dazu erforderliche Einrichtung von Wartebereichen würden zu Verkehrsstauungen und durch die mutmaßliche Unübersichtlichkeit zu einer Gefährdung von Verkehrsteilnehmern führen. Allein die weit auseinanderliegenden Straßenbahneinrichtungen beiderseits des Bahnhofs unterstreichen, dass bei Beibehaltung dieser Konstellation eine Konzentration zwecks Verbesserung der Umsteigerelationen nicht erreichbar wäre.

Ein Verzicht auf die Unterquerung der Bahntrasse durch eine oder mehrere Verkehrsarten bzw. Verkehrsträger bietet sich nicht an, da in diesem Bereich die ansonsten durch den Bahnkörper getrennten Ortsteile verbunden werden. Eine erhebliche Brücken-Aufweitung der bisherigen Straßenbahnunterführung hingegen würde, sofern sie allen Verkehrsarten gerecht werden soll, unverhältnismäßig aufwändig, zumal an sie auch das Straßenprofil in sehr erheblichem Umfang angepasst werden müsste. Dies könnte auch nicht mehr als (ertüchtigte) Nullvariante angesehen werden, sondern wäre planungsrechtlich zu behandeln.

Bei einer Verlegung der Haltestelle/n unter die EÜ Sterndamm wäre nicht die erforderliche lichte Weite zwischen den Widerlagern für alle Verkehrsarten einschließlich der Haltestelle/n gegeben, sodass auf die Durchfahrtmöglichkeit für den MIV verzichtet werden müsste.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Maßnahme sich auf einen wichtigen Knotenpunkt im Verlauf der 15,2 km langen Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente (NST) bezieht. Mit der Tangente werden mehrere Ortsteile durch die Straßenbahn verbunden: Hohenschönhausen, Lichtenberg, Friedrichsfelde, Karlshorst und Schöneweide. Insofern handelt es sich bei der Maßnahme nicht nur um eine Insellösung, die sich auf das Umfeld des S-, Regional- und Fernbahnhofs beschränkt, sondern um eine weit darüber hinaus wirkende Ertüchtigungsmaßnahme. Die Vorhabenträgerin schätzt die „Verkehrslösung Schöneweide“ insofern auch zurecht als Bestandteil des Kernnetzes der Berliner Straßenbahn ein.

Varianten zur Gleisschleife

Die Trassenführung der Straßenbahn war bezüglich der Organisation der Gleisschleife einer Variantenuntersuchung zu unterziehen, da sich in diesem Bereich grundsätzlich mehrere Möglichkeiten der Gestaltung anbieten.

Dass sich eine Nullvariante bzw. eine *modifizierte* oder *ertüchtigte* Nullvariante nicht aufdrängen, wurde bereits unter a) für die Gesamtplanung (inklusive der Gleisschleife) ausgeführt. Dies gilt für den Bereich der Gleisschleife in besonderer Weise, da in der Gleisschleife bisher von Straßenbahnen nur im Süden ein- und ausgefahren werden kann, was per se zu einer eingeschränkten Flexibilität des Betriebs (und teils zu unnötigen Schleifenfahrten führt). Die Herstellung der zusätzlichen Ein- und Ausfahrt im Norden kann nicht mit einfachen Lenkungs- oder Gestaltungsmaßnahmen erreicht werden; die beabsichtigten Ziele sind nur durch Eingriffe in die Lage und Struktur der Gleissystematik zu erreichen.

In den vier Varianten wurden die Mindeststradien von 25 Metern angesetzt. Alle Varianten orientieren sich auf den neuen Zugang zum Bahnhof Schöneweide; hier hat die DB AG die Aufzüge für eine behindertengerechte Erschließung der Bahnsteige angeordnet, die Vorhabenträgerin kommt dieser Vorgabe nach.

In jedem Fall sollte für die Abwicklung des Straßenbahnverkehrs eine maximale Flexibilität der Betriebsführung hergestellt werden. Dies wird in den vorgelegten Varianten gewährleistet, indem die Gleisführung ein Durchfahren der Anlage, aber auch das Kehren, ermöglicht (und zwar sowohl für Straßenbahnen, die aus nördlicher Richtung als auch für Straßenbahnen, die aus südlicher Richtung in die Gleisschleife einfahren). Zudem ermöglicht die Gleisführung das sogenannte Brechen von Linien (Fahrtenabbruch und Wiedereingliederung der Fahrzeuge in den weiteren Betrieb) ebenso wie das Einsetzen von Fahrzeugen für die Organisation von Verstärkerfahrten. Außerdem wurde in allen Varianten das zunächst nicht benötigte Umfahrgleis am Bahndamm als Ein- und Ausstiegshaltestelle für die Buslinie M11 benutzt.

Diese Kriterien erfüllen alle Varianten. Einige Unterschiede bestehen dennoch:

Die Varianten 1 bis 3 weisen eine identische Gleislage auf. Der Gleisfächer wurde gegenüber dem ersten BVG-Entwurf geändert. Die Varianten 1 bis 3 unterscheiden sich lediglich in der Anordnung der Ein- und Ausstiegshaltestellen. Variante 2 ermöglicht eine gemeinsame Einstiegshaltestelle (für die Linien X11, 166 und 265). Bei Variante 3 wäre die gemeinsame Ausstiegshalle mit der Straßenbahn wegen gegenseitiger Behinderungen möglicherweise ein innerbetrieblicher Nachteil.

Die Variante 4 enthält ein diagonal über das Gelände verlaufendes Gleis. Hierdurch werden die Umsteigewege zum neuen Zugangstunnel verkürzt. Außerdem wird der LSA-Querschnitt am Sterndamm deutlich verkleinert (bzw. aus zwei weit auseinanderliegenden Straßenbahn-Einmündungen in den Sterndamm – getrennte Ein- und Ausfahrt – werden zwei nah beieinanderliegende).

Die Varianten wurden zwischen der BVG und den Referaten A, B und C der SenUVK am 24. Mai 2006 erörtert. Hierzu wurden drei Kriterien herangezogen: Verkehrsfluss Sterndamm, Lage der Bushaltestellen und Betriebsablauf Straßenbahn. Der Verkehrsfluss Sterndamm wurde in den Varianten 1 bis 3 als unzureichend bewertet (- -) und nur in der Variante 4 als optimal (++) . Die Lage der Haltestellen wurde am besten in Variante 1 (++) , gut in den Varianten 2 und 4 (+) sowie suboptimal in Variante 3 (-) qualifiziert. Die Bedingungen für den Betriebsablauf Straßenbahn wurden in den Varianten 1 und 2 als gut (+) , in Variante 3 als suboptimal (-) und in Variante 4 als optimal gewertet (++) . Hieraus ergab sich das folgende Gesamtranking der Varianten:

- Variante 1: +
- Variante 2: 0
- Variante 3: - -
- Variante 4: ++

Eine weiter ins Detail aufgefächerte Strukturierung war nicht erforderlich, weil die gewählte Matrix samt Gewichtung bereits zur Herstellung eines nachvollziehbaren, übersichtlichen Bewertungsverlaufs beiträgt.

Zwar war die Bewertung zur Bushaltestellensituation in Variante 1 besser als in Variante 4, jedoch schnitt Variante 4 ansonsten in allen anderen Kategorien günstiger ab als die Varianten 1 bis 3. In der Erörterung der Varianten zwischen der BVG und den Referaten A, B und C der SenUVK am 24. Mai 2006 wurde daher aufgrund der Beurteilungsmatrix Variante 4 als Vorzugsvariante festgelegt.

B III.3.1.4 Planungen Dritter

Im Planungsbereich sind folgende Bebauungspläne aufgestellt und Verkehrsvorhaben planfestgestellt:

- B-Plan XV-64a festgesetzt am 21.01.2004
- B-Plan XV-64bb festgesetzt am 24.03.2015

Genereller B-Plan im Verfahren:

- XV-7 (20) letzte Aufstellung 08.08.2000 (Kleingartenanlage)

Plangenehmigung gemäß § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „Bhf. Berlin-Schöneweide, Teilrückbau Bahnsteige A, B und C sowie Neubau Weichenverbindung 37/38“ im Bezirk Berlin Treptow-Köpenick Bahn-km 6,818 – 7,202 der Strecken 6007 Berlin – Königs Wusterhausen und 6142 Berlin, vom 11.6.2021, erteilt durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, Az. 511ppv/055-2301#009

Planfeststellungsbeschluss für den Straßenbahnneubau „Wissenschaftsstadt - Schöneweide; Sterndamm (Adlershof II)“ im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin vom 07.02.2020, erteilt durch SenUVK IV E 1, zuletzt geändert am 30.11.2020.

B III.3.1.5 Beurteilung der Planfeststellungsbehörde

Insgesamt schließt sich die Planfeststellungsbehörde nach eigener Prüfung der Planung der unter B III.3.1.3 dargestellten Vorzugsvariante (Variante 4) an. Die verkehrliche Begründung zur Gesamtplanung sowie zur Anlage des Gleisschleifenbereiches und die Variantenuntersuchung sind nachvollziehbar und überzeugend.

Der Bahnhof Schöneweide im Bezirk Treptow-Köpenick gehört zu den besonders wichtigen Umsteigestationen im südöstlichen ÖPNV-Netz Berlins. Ertüchtigungsmaßnahmen in diesem Bereich wirken sich daher sowohl im unmittelbaren Bahnhofs-Umfeld als auch systemisch auf die verkehrliche und städtebauliche Attraktivität sowie auf die betriebliche Flexibilität des Teil- und Gesamtnetzes aus.

Nur die Planung einer neuen Straßenbahnunterführung in Verlängerung der Brückenstraße erlaubt das Ein- und Ausfahren von Straßenbahnen sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich der Gleisschleife und bietet somit die Grundlage für die angestrebte Flexibilität, Vereinfachung und Komforterhöhung des Fahrbetriebs. Im Zusammenspiel mit der weiteren Planung der Gleisschleifenanlage können die notwendigen Gleislängen und Gleisbögen auf dem vorhandenen Raum untergebracht werden. Des Weiteren führt das Zusammenziehen der Straßenbahn-Infrastrukturanlagen auf einer Seite des Bahnhofs zu mehr Übersicht für Fahrgäste, sie erlaubt der BVG, sich bei der betrieblichen Pflichtenwahrnehmung im Wesentlichen auf die Anlagen in und um die Gleisschleife zu konzentrieren. Zudem ermöglicht erst der Rückbau von Straßenbahngleisen im Nordosten vor dem Bahnhof, diesen Platz neu zu gestalten. Den Fahrgästen wird in dieser Konstellation ein besseres Umsteigeangebot unterbreitet, weil die meisten Umsteigewege verkürzt werden. Zugleich wird die Infrastruktur an die Vorgaben der Mobilitätsbedingungen gemäß § 4 Abs. 2 MobGBE angepasst. Nur durch den Verzicht auf die bisherigen Straßenbahngleise unter der EÜ Sterndamm können in diesem Bereich erstmals auch gesetzeskonform Radverkehrsanlagen realisiert werden. Über den Bau der neuen Wendeschleife einschließlich neuer Gleisanlagen und Haltestellen für Bus und Straßenbahn durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) hinaus werden die folgenden Maßnahmen durchgeführt: die Grunderneuerung des S- und Fernbahnhofes Schöneweide (Erneuerung der Gleisanlagen, der Bahnsteige und der Zugangsbereiche inklusive Herstellung der Barrierefreiheit) durch die Deutsche Bahn und die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie die Neuaufteilung des Verkehrsraumes im Bereich der Eisenbahnüberführung Sterndamm durch den Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin.

Durch das Vorhaben wird also das Verkehrsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und damit auch die Attraktivität des Umweltverbundes, dem der ÖPNV zugerechnet wird, verbessert. Das vom Berliner Senat angestrebte Ziel, den „Modal Split“ zugunsten des ÖPNV zu verbessern, wird mit dem prognostizierten Verlagerungseffekt, der mit dem Vorhaben zu erwarten ist, höchstwahrscheinlich erreicht.

Für das Vorhaben werden 132, davon 99 geschützte Bäume gefällt und 0,54 ha Vegetationsfläche versiegelt. Dem stehen die Pflanzung von 42 Ersatzbäumen mit einem Stammumfang von 18 – 20 cm und die Gestaltungsmaßnahme von 1.712 m² Rasensaat sowie ein monetäres Kostenäquivalent entgegen. Da sich das Vorhaben in einem innerstädtischen Raum befindet, der überwiegend stark versiegelt und dessen Tierwelt permanent anthropogenen Störreizen ausgesetzt ist, sind großräumige Lebensräume von dem Vorhaben nicht betroffen, auch werden durch das Vorhaben keine Teillebensräume oder Fluchtdistanzen zerschnitten.

Die Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt werden durch geeignete Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen soweit als möglich vermieden bzw. kompensiert. Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Sofern Bedenken bezüglich der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens vorgetragen wurden, folgt die Planfeststellungsbehörde diesen nicht, sie werden zurückgewiesen.

B III.3.2 Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach §§ 24 und 25 UVPG

B III.3.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und deren Bewertung

Für das Vorhaben wird gemäß § 5 i.V.m. § 7 UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 auf alle in Anlage 1 aufgelisteten Vorhaben anzuwenden. Der Um- und Ausbau der Straßenbahnstrecke ist nach § 2 Abs. 4 Nr. 1 UVPG ein Vorhaben nach Maßgabe der Anlage 1, erfüllt den Tatbestand der Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG und unterliegt damit der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 7 Abs. 1 UVPG. Die Allgemeine Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 der UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt.

Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles wurde nach überschlägiger Prüfung der vorliegenden Unterlagen (Erläuterungsbericht, Lagepläne, Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich des Maßnahmenverzeichnisses, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Tierökologisches Gutachten zur Zauneidechse, vorhabenbezogene Einzelfallprüfung der Vorhabenträgerin, schalltechnische Untersuchungen, sowie Luftschadstoffgutachten und unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 UVPG von Amts wegen festgestellt, dass von dem Änderungsvorhaben nach § 7 Abs. 1 UVPG keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Bei der Vorprüfung wurde des Weiteren berücksichtigt, inwieweit Umweltauswirkungen durch die von der Trägerin des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

Betroffen sind folgende Schutzgüter:

Mensch, Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Landschafts- bzw. Stadtbild und kulturelles Erbe nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 UVPG.

B III.3.2.1.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Das Schutzgut „Mensch“ bezieht sich auf die Nutzungsansprüche des Menschen und auf die menschliche Gesundheit. Dabei werden i.d.R. die Belange der Gesundheit bereits bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima und Luft berücksichtigt. Im Kapitel „Mensch“ werden daher die weitergehenden Nutzungsansprüche des Menschen an das Wohn- und Arbeitsumfeld sowie die Freiraum- und Erholungsnutzung behandelt.

Lärmbelastung

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Umbau einer Straßenbahnanlage einschließlich der Neustrukturierung der Gleisführung im vorhandenen Straßennetz. Dauerhaft ist im Einwirkungsbereich des Vorhabens je nach Lage des Immissionsortes sowohl eine Reduzierung als auch eine Zunahme der Lärmbelastung prognostiziert. Als aktiven Lärmschutz sieht das Vorhaben die Verwendung von Schienenkopfkonditionierungsanlagen zur Reduzierung von „Kurvenquietschen“ sowie, sofern möglich, den Einbau von Rasengleisen vor.

Bei alleiniger Betrachtung des Straßenbahnverkehrs werden entsprechend der Prognoseberechnungen (UL 10.1 – Schalltechnischer Bericht) unter Berücksichtigung der Minderungswirkung der Grüngleise (aktiver Schallschutz) die Grenzwerte für den Tag in Höhe von 59 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und 64 dB(A) in Mischgebieten eingehalten, lediglich für den Nordflügel des Bahnhofsgebäudes und für das Gebäude Sterndamm 8/8a werden Überschreitungen der Grenzwerte bis zu 2,6 dB(A) prognostiziert. Die höchste alleine durch den Schienenverkehr verursachte Lärmbelastung für den Tageszeitraum wurde auf 66,6 dB(A) berechnet. In der Nacht hingegen werden die Grenzwerte (49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete und 54 dB(A) in Mischgebieten) an mehreren Immissionsorten überschritten, hier werden Überschreitungen von bis zu 6,8 dB(A) prognostiziert. Die höchste alleine durch den Schienenverkehr verursachte Lärmbelastung für den Nachtzeitraum wurde auf 57,5 dB(A) berechnet. Die Grenzwertüberschreitungen können mittels passiver Schallschutzmaßnahmen auf das zumutbare und zulässige Maß begrenzt werden.

Für die Gesamtlärmbelastung aus dem Verkehr (Straße und Straßenbahn) weisen die Prognoseberechnungen eine Zunahme von bis zu 10,7 dB(A) am Tag und in der Nacht von bis zu 2,7 dB(A) aus. Die höchste Lärmbelastung durch den Gesamtverkehr wurde auf 72,8 dB(A) für den Tageszeitraum und auf 67,4 dB(A) für den Nachtzeitraum ermittelt. Zudem ist bei einem Teil der Immissionsorte eine Zunahme der Pegel für den Gesamtlärm um mehr als 0,1 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Schwellen der Gesundheitsgefährdung infolge Gesamtverkehrslärm von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht prognostiziert worden. Für die Innenbereiche können die erhöhten Lärmbelastungen mittels passiver Schallschutzmaßnahmen auf das zumutbare und zulässige Maß begrenzt werden.

Erschütterungen

Die mit dem Schwingungstechnischen Gutachten (UL 10.2) vorgelegte Immissionsprognose zeigt, dass im Wirkungsbereich des Vorhabens in keinem Wohnhaus ein Anstieg der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen zu besorgen ist. In der Mehrheit der Wohnhäuser tritt durch die Verwendung der „Neuen Berliner Straßenbahngleise“ sogar eine Verbesserung der Immissionsverhältnisse ein.

Luftschadstoffbelastung

Mit dem Betrieb der Straßenbahn sind keine örtlichen Emissionen verbunden. Auch die geänderte Wegführung der Buslinie wirkt sich nicht auf die allgemeine Luftschadstoffbelastung aus.

Elektromagnetische Störungen

Im Bereich der Fahrleitungsanlage entstehen niederfrequente elektrische und magnetische Felder, die mit zunehmendem Abstand rasch (quadratisch) abnehmen. Die Grenzwerte für die magnetische Flussdichte aus der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) werden weit unterschritten. Durch das Vorhaben werden keine unzumutbaren elektromagnetischen Störungen erwartet.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Bauzeitlich ist mit einer erhöhten Lärmbelastung zu rechnen, wobei die Arbeiten ausschließlich am Tage stattfinden. Das Gebiet wird entsprechend der AVV Baulärm als Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen eingestuft, der Immissionsrichtwert tags beträgt hierfür 60 dB(A). Entsprechend der Prognoseberechnungen ist während der Bauzeit im Nahbereich der Baustelle mit einer Überschreitung der Anhaltswerte nach AVV-Baulärm zu rechnen. Je nach Tätigkeit und Abstand des Immissionsortes zur Baustelle ist mit einer Lärmbelastung von bis zu 84,1 dB(A) zu rechnen.

Für die Durchführung der gesamten Baumaßnahme ist ein Zeitraum von 3 Jahren und 3 Monaten vorgesehen, wobei die Arbeiten grundsätzlich am Tage (zwischen 07:00 und 20:00 Uhr) ausgeführt werden. Die Arbeiten erfolgen in verschiedenen Bauabschnitten, sodass die Anwohner nicht über den gesamten Zeitraum der Bautätigkeit einer hohen Baulärmbelastung ausgesetzt sind.

Um die Beeinträchtigung auf ein zumutbares Maß zu beschränken, werden schallmindernde Maßnahmen wie beispielsweise der Einsatz von Baugeräten, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen lärmarm arbeiten, oder die zeitliche Beschränkung baggerbetriebener Hydraulikmeißel vorgesehen. Dennoch ist damit zu rechnen, dass die zumutbare baubedingte Lärmbelastung für den Tag (Beurteilungspegel) in den Außenwohnbereichen mehrfach überschritten wird. Unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten ist in den Gebäuden nur vereinzelt mit unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm zu rechnen. In Abhängigkeit der Vorbelastung kann die zumutbare Lärmbelastung über den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm liegen, dies gilt insbesondere, wenn bei einer Baustelle an einer Straße oder einem Schienenweg die Verkehrslärmbelastung die Immissionsrichtwerte übersteigt.

Die Höhe und Dauer der Lärmbelastung wird über geeignete technisch und wirtschaftlich vertretbare Schallschutzmaßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt. Aufgrund der Struktur des Baufeldes und dessen Umfelds sowie der Charakteristik der Bauarbeiten sind weitergehende Schutzmaßnahmen nicht wirksam oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar. Insgesamt betrachtet erscheint die zu erwartende verbleibende Lärmbelastung, auch bei Überschreitung der Richtwerte nach AVV Baulärm, unter Berücksichtigung der Vorbelastung aus Verkehrslärm als vertretbar. Den von unzumutbarer baubedingter Lärmbelastung Betroffenen wird entsprechend § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ein Anspruch auf angemessene Entschädigung eingeräumt.

Die von der Bautätigkeit ausgehenden Erschütterungen liegen im Wesentlichen unterhalb der relevanten Anhalts- und Richtwerte. Um die Erschütterungen auf das Mindestmaß zu reduzieren, wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, die Abbrucharbeiten mit einem kleinen Meißel vorzunehmen. Sofern wahrnehmbare Erschütterungen aus dem Baugeschehen entstehen, sind sie kurzzeitig. Es ist zu erwarten, dass die dennoch freiwerdenden Emissionen im Rahmen der Zumutbarkeit bleiben.

Durch den Einsatz von Baugeräten kann es stellenweise zu wahrnehmbaren Geruchsbeeinträchtigungen kommen. Durch die geringe Anzahl der Baugeräte ist jedoch mit einer unzumutbaren Belastung nicht zu rechnen.

Hinzu kommen zeitweise Einschränkungen der Benutzbarkeit von Fahrbahnen, Rad- und Fußwegen sowie Parkplätzen für Anlieger, wobei aber in allen Fällen Ausweichmöglichkeiten verbleiben.

B III.3.2.1.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Schutzgut Tiere

Durch die Entfernung von Ruderalvegetation und Gebüsch besteht die potenzielle Gefahr der Beeinträchtigung von Brutvögeln und der Zauneidechse. Das Vorkommen einer kleinen Teilpopulation der Zauneidechse im Nahbereich des Vorhabens wurde durch faunistische Untersuchung nachgewiesen. Aufgrund der Vorbelastung des Gebietes bietet es nur siedlungsangepassten und störungsunempfindlichen Vogelarten einen Lebensraum. Durch die Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen sind durch das Vorhaben dauerhaft als auch baubedingt keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere zu erwarten. Durch die Ausgleichsmaßnahme ACEF3 wird eine Ruderalfläche als Habitatfläche für die Zauneidechse aufgewertet.

Schutzgut Pflanzen

Das Schutzgut Pflanzen wird hauptsächlich durch die Fällung von Bäumen und den Verlust von Vegetationsfläche beeinträchtigt. Für das Vorhaben müssen 132 Bäume gefällt werden, wovon 96 Bäume unter die Baumschutzverordnung fallen. Die restlichen 36 Bäume werden als Verlust von mehrschichtigen Gehölzbeständen gewertet und sind in der Beeinträchtigung von ca. 0,7 ha Vegetationsfläche enthalten. Durch die Planung ergibt sich insgesamt eine zusätzliche Versiegelung von ca. 0,54 ha Vegetation. Der Biotopverlust mit mittlerer Wertigkeit beträgt 4.873 m² und die zusätzliche Versiegelung beläuft sich auf 5.369 m².

B III.3.2.1.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden und Wasser

Schutzgut Boden und Fläche

Durch den Umbau der Straßenbahngleisanlagen werden ca. 0,54 ha Fläche neu versiegelt. Somit ergibt sich dauerhaft eine versiegelte Fläche von ca. 2,4 ha. Bauzeitlich werden ca. 0,2 ha Fläche in Anspruch genommen. Für den Bau der Straßenbahnunterführung ist mit einem Bodenaushub von ca. 9.000 m³ des Bahndamms zu rechnen. Durch das Vorhaben sind vor allem bereits anthropogen überformte und belastete Böden betroffen, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fläche und Boden erwartet werden.

Schutzgut Wasser

Das Vorhaben befindet sich innerhalb der Wasserschutzzone III A des Wasserschutzbereiches Johannisthal. Beeinträchtigungen von Boden oder Grundwasser durch den Eintrag von Kraft- oder Schmierstoffen werden durch Schutzmaßnahmen vermieden (s. A II. 15).

B III.3.2.1.4 Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima

Aufgrund der anhaltenden Überschreitung des Stickstoffdioxids (NO₂)-Grenzwertes in Berlin ist das gesamte Berliner Stadtgebiet ein Überschreitungsgebiet im Sinne der Nr. 2.3.9 der Anlage 3 zum UVPG in Bezug auf die Luftschadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV. Durch das Vorhaben kommt es im Vergleich zum Prognose-Nullfall beim Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidbelastung an einigen Immissionsorten zu Zu- und Abnahmen um jeweils 1 µg/m³ NO₂, wobei dies zu keiner erstmaligen Grenzwertüberschreitung führt. Lediglich an einem Immissionsort wird der Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ sowohl im Bestand (55 µg/m³ NO₂), als auch im Prognose-Nullfall (49 µg/m³ NO₂) und im Planfall (49 µg/m³ NO₂) überschritten. Da die prognostizierten Werte im Prognose-Nullfall und Planfall identisch sind, führt das Vorhaben zu keiner Erhöhung der Belastung durch Stickstoffdioxid. Die Grenzwerte der Jahresmittelwerte der Feinstäube PM₁₀ und PM_{2.5} werden trotz einer leichten Steigerung an einigen Immissionsorten um 1 µg/m³ nicht überschritten. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall werden an gleichvielen Immissionsorten die PM₁₀-24h-Werte von 50 µg/m³ überschritten, jedoch werden im Planfall an insgesamt 18 Tagen mehr die PM₁₀-24h-Werte überschritten als im Prognose-Nullfall. Zwar sind die Grenzwerte bereits im Prognose-Nullfall überschritten, jedoch werden durch das Vorhaben keine zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen erwartet.

Im Eingriffsbereich sind hohe Vorbelastungen durch den Straßenverkehr vorhanden, somit weist das Schutzgut „Luft und Klima“ in diesem Bereich eine eher geringe Güte auf. Durch den Betrieb der Straßenbahn sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut „Luft und Klima“ zu erwarten.

Baubedingt kann von Beeinträchtigungen durch Abgase der Baufahrzeuge und Stäube ausgegangen werden, diese bewirken jedoch keine wesentliche Änderung der Luftqualitätsparameter und treten nur während der Bauphase auf. Bauzeitlich ist nur mit einer geringen Beeinträchtigung der Wohnqualität zu rechnen, diese wird als unerheblich bewertet.

B III.3.2.1.5 Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft (Stadtbild) und kulturelles Erbe

Schutzgut Landschaft (Stadtbild)

Mit der Umgestaltung sowie der Erweiterung der Straßenbahngleisschleife und durch den Bau der Straßenbahnunterführung wird das Landschafts- bzw. Stadtbild verändert, was sich aber durch die zurückgesetzte Lage nicht gravierend auf den Gesamteindruck des Ortsteils auswirken wird. Die Veränderungen sind jedoch nur gering, da durch das Vorhaben eine bereits im Bestand vorhandene Straßenbahnanlage geändert wird. Die optische Wahrnehmbarkeit der Veränderung beschränkt sich auf das nahe Umfeld und ist nicht wesentlich.

Zudem ergeben sich durch Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen bauzeitliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Wesentliche Beeinträchtigungen des Stadtbildes sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Kulturelles Erbe

Im Wirkungsbereich des Vorhabens befindet sich der denkmalgeschützte S-, Regional- und Fernbahnhof Schöneweide, welcher als Gesamtanlage in die Berliner Denkmalliste eingetragen ist. Durch das Vorhaben wird in die Umgebung des Denkmals eingegriffen. Ein baulicher Eingriff in das Denkmal selbst findet nicht statt. Bereits im Bestand befinden sich in unmittelbarer Nähe des Denkmals Straßenbahnanlagen, sodass keine stärkeren Eingriffe in die Umgebung stattfinden. Insgesamt sind keine wesentlichen Auswirkungen zu besorgen.

B III.3.2.1.6 Wechselwirkungen

Relevante Auswirkungen auf das Gesamtsystem als Folge von Wechselwirkungen sind für dieses Vorhaben auf Grund des geringen Umfangs und der Vorbelastungen im Verkehrsraum im städtischen Raum von Berlin nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben finden keine nennenswerten Veränderungen in Ökosystemkomplexen mit besonderen Standortfaktoren statt, auf eine weitergehende Betrachtung wird daher verzichtet.

B III.3.2.2 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Zur Vermeidung und Kompensation von Beeinträchtigungen sowie unvermeidbaren Eingriffen wurden der Vorhabenträgerin die in „A II.7 – Eingriffe in Natur und Umwelt“, „A II.8 – Immissionsschutz“, „A II.9 – Abfall“ und A III – Wasserrechtliche Genehmigung beschriebenen Nebenbestimmungen auferlegt. Die dort aufgeführten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen werden nach abschließender Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde als hinreichend und geeignet bewertet, um Beeinträchtigungen so weit als möglich zu vermeiden und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen oder Ersatz zu schaffen.

Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Zur Vermeidung bzw. Minderung der unter B III.3.2.1.1 genannten Auswirkungen hat die Vorhabenträgerin die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant bzw. sind der Vorhabenträgerin mit den Nebenbestimmungen A II.8 – Immissionsschutz die nachfolgend aufgeführten Immissionsschutzmaßnahmen auferlegt worden:

- Einbau von Rasengleisen;
- Anspruchsberechtigung auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen zum Schutz von Räumen vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen (Nebenbestimmung A II.8.1.2);
- Auflagen zur Vermeidung baubedingter Immissionen (Nebenbestimmung A II.8.2.1).

Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt

Zur Vermeidung bzw. Minderung der unter B III.3.2.1.2 genannten Auswirkungen hat die Vorhabenträgerin die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant bzw. sind der Vorhabenträgerin mit den Nebenbestimmungen A II.7 – Eingriffe in die Natur und Umwelt – die nachfolgend aufgeführten Schutzmaßnahmen auferlegt worden:

- Bauzeitlicher Schutzzaun (S1, A II. 7)
- Einzelbaumschutz (S2, A II. 7)
- Bauzeitenregelung / Überwachung der Baumfällungen bzw. Gebäudeabriss (V_{ASB2}, A II. 7)
- Bauzeitlicher Schutzzaun zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der im Eingriffsbereich potenziell vorkommenden Zauneidechse / Abfang vor Baubeginn (V_{ASB3}, A II. 7)
- Ökologischer Baubegleitung / Kontrolle der zu fallenden Alt-Bäume / der Abrissgebäude (V_{ASB4}, A II. 7)
- Rasenansaat (G1, A II. 7)
- Baumpflanzung (A1, A II. 7)
- Aufwertung von Eidechsenhabitaten (A_{CEF3}, A II. 7)

Schutzgut Boden und Wasser

Zur Vermeidung bzw. Minderung der unter B III.3.2.1.3 genannten Auswirkungen hat die Vorhabenträgerin die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant bzw. ist der Vorhabenträgerin mit den Nebenbestimmungen A II.7 – Eingriffe in die Natur und Umwelt die nachfolgend aufgeführte Maßnahme auferlegt worden:

- Sachgemäßer Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen (V1, A II. 7)

Zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen wurden der Vorhabenträgerin auf der Grundlage der Stellungnahme der Wasserbehörde die unter A III aufgeführten Schutzmaßnahmen auferlegt.

Schutzgut Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Zur Vermeidung bzw. Minderung der unter B III.3.2.1.5 genannten Auswirkungen hat die Vorhabenträgerin zugesagt:

- zur Sicherstellung des Erscheinungsbildes des Bahnhofes die Gestaltung neuer Zugänge von und zum S-Bahnhof mit den Denkmalschutzbehörden abzustimmen (A II. 12)
- die Baumaßnahmen und die konkrete Gestaltung mit der bezirklichen Unteren Denkmalschutzbehörde weiter abzustimmen (A II. 12)
- die Vorhabenträgerin stimmt bezüglich des denkmalgeschützten Gebäudes und der angrenzenden Bauaktivität weiteren Abstimmungen mit der unteren Denkmalschutzbehörde zu (A II. 12)

Kostenäquivalent / Kompensationsdefizit

Um zu ermitteln, ob die vorgesehenen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ausreichen, um die Eingriffe in die Natur- und Umwelt vollständig zu kompensieren, werden diese entsprechend dem „Berliner Leitfadens zur Bewertung und Bilanzierung von

Eingriffen“ (SenUVK, November 2017) bewertet und gegenübergestellt. Ergibt sich hieraus ein Kompensationsdefizit, ist zu prüfen, ob innerhalb des Plangebietes weitere Möglichkeiten bestehen, die Eingriffe in Natur und Umwelt auszugleichen.

Weitere Baumpflanzungen als die, die aus der Ausgleichsmaßnahme A1 hervorgehen, sind im Planfeststellungsbereich aus gestalterischen Gründen nicht möglich. Aufgrund der Lage des Vorhabens im städtischen Verkehrsraum stehen der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin keine weiteren Flächen zur Verfügung, um das Kompensationsdefizit mit geeigneten Maßnahmen vollständig auszugleichen. Das verbleibende Kompensationsdefizit ist daher monetär auszugleichen. Der Kompensationsbedarf setzt sich aus der Fällung von Bäumen, der Versiegelung von unversiegelten Boden und des Biotopverlustes zusammen. Der Ausgleich wird von der Vorhabenträgerin durch Zahlung einer Ausgleichsabgabe in Höhe von 474.466,09 € an die Oberste Naturschutzbehörde (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) geleistet (siehe A II.7 – Eingriffe in Natur und Umwelt).

B III.3.2.3 Gesamtbewertung

Aufgrund des geringen Umfangs des Vorhabens, der städtischen Überformung und der dortigen Vorbelastungen aus dem bereits vorhandenen Verkehr sind keine Wechselwirkungen oder relevante Auswirkungen auf das Gesamtsystem zu erwarten.

Die Prüfung der Unterlagen hat ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Beeinträchtigungen werden durch geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen soweit als möglich vermieden bzw. gemindert. Auf den Flächen im Bereich des Vorhabens wurde versucht, alle Möglichkeiten, die zur Vermeidung und Verringerung, sowie darüber hinaus zur Kompensation der Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zur Verfügung stehen, zu nutzen. Da im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens derzeit keine ausreichenden Flächen für Maßnahmen zur Verfügung stehen, wird das verbleibende Kompensationsdefizit monetär ausgeglichen.

B IV Festsetzungen und Nebenbestimmungen

Die unter A II und A III getroffenen Festsetzungen und Nebenbestimmungen werden wie folgt begründet:

B IV.1 Allgemeines

Zu der Nebenbestimmung A II.1 a) bis i)

Mit der beauftragten Informationspflicht soll den betroffenen Anliegern ermöglicht werden, sich frühzeitig auf mögliche Einschränkungen vorzubereiten. Weiterhin soll mit der Festsetzung erreicht werden, dass die Ver- und Entsorgung der durch das Vorhaben betroffenen Anwohner und Gewerbebetriebe sichergestellt ist und die gesetzlichen Grenzwerte der Emissionen eingehalten bzw. Überschreitungen auf das Notwendigste beschränkt werden.

B IV.2 Inanspruchnahme von Grundstücken

Zu der Nebenbestimmung A II.2 a) bis d)

Für die Umsetzung des Vorhabens sind Flächen des öffentlichen Straßenlandes und gehölzbeständige Flächen in Anspruch zu nehmen. Die hieraus erforderlichen Regelungen werden im Grunderwerbsverzeichnis und den dazugehörigen Grunderwerbsplänen dargestellt. Die Grundstückseigentümer wurden am Verfahren direkt beteiligt und haben dem Begehren der Vorhabenträgerin als solches nicht widersprochen.

B IV.3 Straßenbahnanlage

Zu der Nebenbestimmung A II.3)

Die Planfeststellung nach § 28 Abs. 1 PBefG umfasst nicht die Inbetriebnahmegenehmigung der Betriebsanlage nach § 62 Abs. 1 BOStrab, da die Ausführungsplanung zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht vorlag. Daher wird der Vorhabenträgerin aufgelegt, die Ausführungsunterlagen der TAB zur Zustimmung nach § 60 Abs. 3 der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn (BOStrab)“ unter Beachtung der Regelung dieses Beschlusses vor Baubeginn zur Genehmigung vorzulegen.

B IV.4 Straßenverkehrsbehördliche Belange, Lichtsignalanlagen

Aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs kann die Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 der StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten.

Zu der Nebenbestimmung A II.4 a) bis c)

Durch das Vorhaben ist eine Neuordnung des Straßenraumes einschließlich der Anpassung der Lichtsignalanlagen erforderlich und daher mit diesem Beschluss festgesetzt worden. Weiterhin hat die Vorhabenträgerin gemäß § 45 Abs. 6 StVO vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, von der zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 3 darüber einzuholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, und ferner, ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen hat. Die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen werden der Vorhabenträgerin dem Grunde nach mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der in A II.4 genannten Auflagen erteilt.

B IV.5 Straßenbauliche Belange

Zu der Nebenbestimmung A II.5

Die Planunterlagen enthalten alle planungsrechtlich relevanten Angaben und genügen damit den Anforderungen an Genehmigungsunterlagen, jedoch nicht den Anforderungen, die an eine Ausführungsplanung zu stellen sind. Um sicherzustellen, dass die Umsetzung des Vorhabens den in Berlin geltenden technischen Regelwerken entspricht und die Belange der Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden, sind der Vorhabenträgerin die unter A II.5 aufgeführten Nebenbestimmungen auferlegt worden.

B IV.6 Beleuchtung

Zu der Nebenbestimmung A II.6

Bei Anpassungen der Straßenbeleuchtung ist zur Sicherstellung eines harmonischen Gesamtensembles mit funktioneller und gestalterischer Tag- und Nachtwirkung rechtzeitig vor Baubeginn ein Beleuchtungskonzept zu erarbeiten und der zuständigen Behörde zur Zustimmung vorzulegen.

B IV.7 Eingriffe in Natur und Landschaft

Zu der Nebenbestimmung A II.7 a)

Zum Schutz der vorhandenen Flora und Fauna vor Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme und zum Ausgleich unvermeidbarer Eingriffe wurden der Vorhabenträgerin die unter „A II.7 Eingriffe in Natur und Umwelt“ aufgeführten Nebenbestimmungen auferlegt.

Die Vorhabenträgerin ist berechtigt, bei der Planfeststellungsbehörde eine Verlängerung der vorgesehenen Frist zu beantragen, falls die LBP-Maßnahmen nicht fristgerecht umgesetzt werden können. Hierfür trägt die Vorhabenträgerin die Darlegungs- und Beweislast. Die Dauer der Fristverlängerung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.

Gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 NatSchG Bln ist die Oberste Naturschutzbehörde verpflichtet, ein Kataster über die Ausgleichsflächen zu führen und die Umsetzung der Maßnahmen zu kontrollieren. Zur Sicherstellung der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen sind der Beginn und das Ende zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen der Obersten Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen.

Zu der Nebenbestimmung A II.7 b)

Zum Schutz der trassennahen Baumbestände sollen diese bauzeitlich geschützt werden, dies geschieht durch Handschachtungen im Wurzelbereich, um Beschädigungen zu vermeiden.

Zur Festsetzung A I c) und d) sowie der Nebenbestimmung A II.7 c)

Der Plan sieht das Fällen von 132 Laubbäumen, von denen 96 der Berliner Baumschutzverordnung unterliegen, und das Versiegeln von 5369 m² bisher unversiegeltem Boden vor.

Durch die Baumfällung kann es zu Störungen bzw. Beunruhigungen der Avifauna in der Reproduktionsphase mit der Folge des Brutverlustes, zu Beeinträchtigungen des Brutverhaltens und zum Verlust von Individuen innerhalb der regelmäßigen Brutzeit bzw. zur Schädigung oder Zerstörung von Nestern, Eiern und Jungvögeln bzw. von belegten Höhlen kommen. Hierbei handelt es sich gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG um Zugriffsverbote. Um sicherzustellen, dass es durch die Schnittmaßnahmen zu keiner Tötung von geschützten Tieren oder zu Brutverlusten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG kommt, wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, dass das Beschneiden der Bäume gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar zu erfolgen hat. Eine Ausnahmegenehmigung für das Fällen von Bäumen außerhalb des oben angeführten Zeitraums kann auf Antrag bei der zuständigen Naturschutzbehörde grundsätzlich erteilt werden, wobei hier über Auflagen sicherzustellen ist, dass durch das Fällen der Bäume keine geschützten Tiere getötet werden und auch ein Brutverlust ausgeschlossen werden kann. Eine Ausnahme vom Tötungsverbot wird abgelehnt, da Schädigungen der Brut durch die Baumfällung außerhalb der Brutzeit ohne weiteres vermeidbar sind.

Zu der Nebenbestimmung A II.7 d)

Gemäß § 13 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Da es nicht möglich ist, den entstehenden Biotopverlust vollständig auszugleichen und da derzeit keine Flächen zur Kompensation vorhanden sind (vgl. B III.3.2.2 – Kostenäquivalent / Kompensationsdefizit), ist die Zahlung einer Ausgleichsabgabe notwendig. Diese wird an die Oberste Naturschutzbehörde geleistet.

B IV.8 Immissionsschutz

Zu der Nebenbestimmung A II.8.1 – Immissionsschutz (betriebsbedingt)

Die Verpflichtung der Vorhabenträgerin zu Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. den §§ 1 ff. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Dieser Verpflichtung ist die Vorhabenträgerin durch Einholung der Lärmgutachten nachgekommen. Im „Schalltechnischen Bericht Nr. 302.3“ (Unterlage Nr. 10.1) werden die Gebäudefassaden dargestellt, an denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV zu erwarten sind. Im „Schwingungstechnischen Bericht Nr. 303.3“ (Unterlage Nr. 10.2) wird der Einfluss der Straßenbahnstrecke auf die Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen in benachbarten Gebäuden prognostiziert. Die Planfeststellungsbehörde erachtet nach eigener Sachprüfung die vorgesehenen und die mit

der Planfeststellung festgestellten Schutzmaßnahmen, einschließlich der ergänzend unter A.II.8.1 angeordneten Auflagen, als den rechtlichen Anforderungen entsprechend und ausreichend.

Zu den Nebenbestimmung A II.8.1.1 – Aktiver Immissionsschutz

Entsprechend § 41 BImSchG ist sicherzustellen, dass durch den Betrieb der Straßenbahn keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die eingereichte Planung sieht keine technische Lösung zur Reduzierung von Kurvengeräuschen vor. Schienenkopfkonditionierungsanlagen sind eine nach dem Stand der Technik anerkannte Möglichkeit zur Reduzierung von Kurvengeräuschen. Der Vorhabenträgerin wird daher auferlegt, alle Gleisbögen mit einem Radius kleiner 200 m mit Schienenkopfkonditionierungsanlagen auszurüsten, hierbei wird der Vorhabenträgerin freigestellt, ob sie die Anlagen fest installiert oder den Fuhrpark mit den Anlagen ausrüstet. Die Wirksamkeit der mobilen Anlagen hat der Wirksamkeit der fest installierten Anlagen zu entsprechen. Sofern nicht sichergestellt werden kann, dass ausreichend Fahrzeuge mit Schienenkopfkonditionierungsanlagen ausgerüstet sind, um damit die Strecke mit mindestens der gleichen Wirksamkeit betreiben zu können, die eine fest installierte Anlage erzielt, sind ortsfeste Anlagen vorzuhalten. Der Nachweis der Wirksamkeit ist der TAB gegenüber zu erbringen.

Zur Reduzierung der Lärmemissionen auf das Notwendige, wurde bei den alleine durch die Straßenbahn genutzten Gleisbereichen der Haltestelle S Schöneweide/Sterndamm eine Deckschicht aus Schotter beauftragt (Grüneintrag G01).

Zur Nebenbestimmung A II.8.1.2 – Passiver Lärmschutz

Mit der Nebenbestimmung A II.8.1.2 wurden die rechtlichen Konsequenzen für Dritte dargestellt und die Vorhabenträgerin zu passiven Schallschutzmaßnahmen an den festgesetzten Immissionsorten verpflichtet. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass den Anwohnern zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung unter anderem dann ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach zusteht, sofern der Pegel für den Gesamtverkehrslärm zunimmt und dabei die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts um 0,1 dB(A) oder mehr überschreitet. Da der Gutachter in der Tabelle 5 (UL 10.1, Seiten T06 und T07) nur die Anspruchsberechtigungen aus der Gesamtverkehrslärmbetrachtung unter Berücksichtigung eines fiktiven Schwellenwertes von 0,4 dB(A) berücksichtigt, wurden den Immissionsorten, bei denen der Pegel für den Gesamtverkehrslärm zunimmt und dabei die Zumutbarkeitsschwelle bereits unterhalb des vom Gutachter angenommenen Schwellenwertes um 0,1 dB(A) oder mehr überschreitet, Schutzansprüche zugesprochen und die Tabelle entsprechend durch (Grüneintrag G02) ergänzt.

Über die Höhe der gegenüber der Vorhabenträgerin bestehenden Erstattungsansprüche für Lärmschutzmaßnahmen bzw. über die Höhe der Entschädigungsansprüche für nicht ausgleichbare, unzumutbare Lärmbelastungen ist ggf. in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu entscheiden, wobei für die Ermittlung der Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen – aufgrund fehlender Bestimmungen für den Schienenverkehr – hilfsweise die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ ohne Teil D zugrunde zu legen ist. Diese wird auch bei entsprechenden Genehmigungsverfahren nach dem Berliner Straßengesetz für Straßen herangezogen.

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnanlage werden die Anwohner den Lärmimmissionen ausgesetzt. Daher hat die Vorhabenträgerin alles zu unternehmen, um den mit diesem Beschluss festgesetzten passiven Lärmschutz vor Inbetriebnahme der Straßenbahnanlage wirksam umzusetzen. Da der passive Schallschutz einen Eingriff in bestehende Gebäude verlangt, der neben der Umsetzung die Erfassung des Bestandes und die Planung der erforderlichen Maßnahmen verlangt und ohne die Mitwirkung der be-

troffenen Eigentümer und Anwohner nicht umgesetzt werden kann, kann der Vorhabenträgerin nur auferlegt werden, alles ihr Mögliche zu unternehmen, damit der passive Lärmschutz möglichst bereits bei Inbetriebnahme der Straßenbahnanlage wirksam ist.

Zur Nebenbestimmung A II.8.2 – bauzeitlicher Immissionsschutz

Die von der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht und in den Bauphasenplänen getroffenen Aussagen zur Baumethodik und zum Bauablauf sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und schlüssig.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind dem Träger eines Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, haben die Betroffenen einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Zur Minderung der baubedingten Immissionen werden mit den unter A II.8.2.1 dieses Beschlusses formulierten Auflagen wirksame – sowohl der Vorhabenträgerin als auch den Betroffenen zumutbare – Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbeeinträchtigungen angeordnet. Soweit Vorkehrungen oder Anlagen, die zur Vermeidung billigerweise nicht mehr zumutbarer Nachteile (Überschreitung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle) eigentlich erforderlich wären, untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, wird den Betroffenen in Auflage A II.8.2.2 ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld eingeräumt.

Zu der Nebenbestimmung A II.8.2.1 a) und b)

Mit den Auflagen wird die Vorhabenträgerin ausdrücklich zur Einhaltung des LImSchG Bln und der AVV Baulärm zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm nach dem LImSchG Bln verpflichtet. Danach sind Bauarbeiten in den werktäglichen Zeiten Montag bis Freitag von 7:00 bis 20:00 Uhr gestattet. Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen tagsüber und die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen sowie deren Beurteilung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, weil hierfür kein Antrag gestellt wurde. Sofern dennoch Arbeiten zu diesen Zeiten vorgenommen werden müssen, ist hierfür eine separate Ausnahmezulassung bei der Immissionsschutzbehörde (derzeit SenUVK I C) im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde einzuholen.

Zu der Nebenbestimmung A II.8.2.1 c)

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und baubedingte Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin der Einsatz eines Baulärmbeauftragten auferlegt. Damit besteht insbesondere die Möglichkeit, nötigenfalls zusätzliche Maßnahmen zu treffen, wenn etwa während der Bauzeit kurzfristig Veränderungen, z. B. beim Einsatz von Arbeitsgeräten oder Bauverfahren, eintreten.

Weiterhin steht der Baulärmbeauftragte den von Baulärm oder bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann vor Ort mit den bauausführenden Betrieben ggf. weitere Maßnahmen, wie z. B. Standortverlegung von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in für Anwohner weniger sensible Zeitbereiche, oder zusätzliche Schutzmaßnahmen abstimmen.

Zu der Nebenbestimmung A II.8.2.1 d) bis j)

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin diejenigen Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich sind. Darin erfasst sind auch nachteilige Wirkungen, die durch

Lärm aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Der Begriff der nachteiligen Wirkungen wird, bezogen auf Baulärm, durch die AVV Baulärm konkretisiert.

Die den Planunterlagen beigefügte Baulärmprognose (Planunterlage 10.3, schalltechnischer Bericht 304.3 vom 23.11.2018) enthält unter anderem prognostische Aussagen für den zu betrachtenden Zeitraum (werktags tagsüber). Auf der Grundlage des geplanten räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten (Baublaufplanung) sowie aufgrund von Emissionsansätzen aus Literaturangaben wurden für die voraussichtlich eingesetzten Baumaschinen Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung rechnerisch ermittelt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass Überschreitungen der nach AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte zu erwarten sind, insbesondere für Gebäude, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Baubereiche befinden. Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft zum einen vor – nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbarem – Baulärm und vor Erschütterungen geschützt werden, zum anderen soll die Belastung auf durchschnittlich 8 Stunden täglich begrenzt werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellen beispielsweise Hydraulikmeißel, Trennschleifer und mit Verbrennungsmotor betriebene Sägen besonders dominante Schallquellen dar. Erfahrungsgemäß genügt es, die Einsatzzeit der dominanten Schallquellen zu begrenzen. Zur Vermeidung von Konflikten hat es sich bewährt, die Einsatzdauer dieser Geräte zu beschränken und, wenn möglich, eine zeitliche Konzentration dieser Arbeiten zu organisieren.

Zur Nebenbestimmung A II.8.2.2 – Entschädigung wegen unzumutbarer bauzeitlicher Lärmeinwirkung

Maßgebend ist gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG bis zum Inkrafttreten entsprechender Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach diesem Gesetz die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm)“ – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970). Der Gesetzgeber hat auf Grundlage des BImSchG bisher noch keine Vorschriften zur rechtlichen Bewertung von Baulärm erlassen, somit erfolgt die Beurteilung der bauzeitlichen Lärmeinwirkung anhand der AVV-Baulärm.

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist nur dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen (§ 30a PBefG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, Rn. 70 m.w.Nachw.). Diese sind unter A II.8.2.3 Nrn. a) und b) dieses Beschlusses genannt und hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a. a. O., Rn. 94).

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, als es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend

nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 86). Im vorliegenden Fall betrifft dies insbesondere die erst nach Abschluss der Baumaßnahmen mögliche Auswertung aller Messwerte hinsichtlich der Anzahl der Tage mit Überschreitungen der unter A II.8.2.2 Nrn. a) und b) genannten Werte sowie der Höhe der ermittelten Überschreitungen.

Mit den unter A II.8.2.1 auferlegten Maßnahmen werden die Lärmbelastungen unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen auf ein Mindestmaß beschränkt. Dennoch ist auch weiterhin mit einer baubedingten Lärmbelastung, die über das zumutbare Maß hinausgeht, zu rechnen. Für die Zeiträume der unzumutbaren baubedingten Lärmbelastung steht den Betroffenen nach §74 Abs. 2 VwVfG ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld zu.

Die aus den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm abgeleiteten und für die Entschädigungsregelung von Baulärmbelastungen für dieses Vorhaben als maßgeblich festgesetzten Werte werden in diesem Beschluss als Schwellenwerte für die Entschädigung (Entschädigungsschwellenwerte) bezeichnet.

Außenwohnbereich

Inwieweit sich durch den Betrieb einer Baustelle einstellende Lärmbelastungen im zulässigen Rahmen bewegen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) beurteilt.

Neben den Verfahren zur Ermittlung des Beurteilungspegels enthält die AVV Baulärm in Abschnitt 3 Immissionsrichtwerte, die sich auf unterschiedliche Anwohnerbereiche beziehen. Die Immissionsrichtwerte nach 3.1.1 AVV Baulärm betragen für

- a) Gebiete mit nur gewerblichen und industriellen Anlagen 70 dB(A)
- b) Gebiete mit vorwiegend gewerblichen Anlagen tags 65 dB(A),
nachts 50 dB(A)
- c) Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen tags 60 dB(A),
nachts 45 dB(A)
- d) Gebiete mit vorwiegend Wohnungen tags 55 dB(A),
nachts 40 dB(A)
- e) Gebiete mit ausschließlich Wohnungen tags 50 dB(A),
nachts 35 dB(A)
- f) Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten tags 45 dB(A),
nachts 35 dB(A).

Da die in der AVV Baulärm aufgeführten Gebietskategorien nicht vollständig den Baugebieten der BauNVO entsprechen, ist eine selbständige Einordnung nach der AVV Baulärm notwendig. Bei der Einordnung nach der AVV Baulärm muss auf den Charakter des Einwirkungsgebiets und nicht objektbezogen auf die Nutzungen des einzelnen Anliegergrundstückes abgestellt werden. Eine objektbezogene Betrachtung ist lediglich bei Krankenhäusern und Pflegeanstalten geboten (Nr. 3.1.1. Nr. f der AVV Baulärm), da die AVV Baulärm bzw. die ihr zugrundeliegende TA Lärm 1968 dort in Abweichung von der ansonsten gewählten Gebietsbezogenheit bewusst auf die einzelnen Objekte abstellt (vgl. hierzu BayVGH, Beschluss vom 04.05.2011 – 22 AS 10.40045, juris, Rn. 28).

Unter Berücksichtigung besonderer Verhältnisse können durch die Genehmigungsbehörde abweichende Werte als Entschädigungsschwellenwerte festgelegt werden. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11/11, Rn 32).

Mit dem „Schalltechnischen Bericht Nr. 302.3“ (Unterlage Nr. 10.1) legt die Vorhabenträgerin eine Berechnung der Vorbelastung aus dem Verkehr vor. Die Vorbelastung

wurde auf der Grundlage der „Objektbezogenen Verkehrsprognose“ (Unterlage 13-5) der HL Ingenieurgesellschaft vom 06.04.2018 berechnet.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich mehrgeschossige Wohnbauten und Gebäude mit gewerblicher Nutzung (Einkaufszentren, Büro, Arztpraxen und sonstige gewerbliche Nutzungen). Die Wohnnutzung als auch die gewerbliche Nutzung betreffen den gesamten vom Baulärm betroffenen Bereich, so dass keine Untergliederung des Vorhabens in Gebiete mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten erfolgt. Das Gebiet wird entsprechend der AVV Baulärm als Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen eingestuft, der Immissionsrichtwert tags beträgt hierfür 60 dB(A).

Die Vorbelastung aus dem vorhandenen Verkehr beträgt am Tag zwischen 48,4 dB(A) und 72,6 dB(A). Damit liegt die Vorbelastung aus dem Straßenverkehr zum Teil deutlich über dem nach der AVV-Baulärm für dieses Gebiet anzusetzenden Immissionsrichtwert tags von 60 dB(A). Aufgrund des Verkehrslärms ist die Kommunikation in diesen Bereichen ohnehin beeinträchtigt. Wie beim Straßenverkehr, so wird auch bei Sport- und Freizeitanlagen die Kommunikation durch Fremdgeräusche (Vorbelastung) beeinträchtigt, sodass zur Beurteilung, bis zu welcher Lärmbelastung eine Kommunikation üblicherweise möglich ist, die VDI – Richtlinie 3770 herangezogen wird. Nach Tabelle 1 der VDI-Richtlinie 3770 beträgt der Schalleistungspegel LWA_{eq} von Personen auf Sport und Freizeitanlagen (je Person während der Äußerung) zwischen 65 dB(A) („sprechen normal“) und 75 dB(A) („sprechen sehr laut“). Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist den Anwohnern in den Bereichen mit Vorbelastungen aus Verkehrslärm ein Sprechen in gehobener Lautstärke ($LWA_{eq} = 70$ dB(A)) zuzumuten. Eine Kommunikation sollte dabei bis zu einer Lärmbelastung von 65 dB(A) noch möglich sein.

Unter diesen Gesichtspunkten und nach dem Grundsatz, dass der Vorhabenträgerin nicht auferlegt werden kann, die vorgefundene Situation zu verbessern, hält es die Planfeststellungsbehörde für angemessen, den Wert der baubedingten Lärmbelastung für den Beurteilungszeitraum „Tag“, bei dessen Überschreitung für die Außenwohnbereiche ein Anspruch auf Entschädigung entsteht, auf 60 dB(A) und für die Gebäude, deren Vorbelastung aus Verkehrslärm mehr als 65 dB(A) beträgt – hierbei handelt es sich in der Regel um Immissionsorte, die in unmittelbarer Nähe zu einer Hauptverkehrsstraße liegen – auf 65 dB(A) festzulegen. Mit zunehmender Entfernung und der dazwischenliegenden, abschirmenden Bebauung nimmt die Belastung für die nicht direkt am Baufeld angrenzenden Grundstücke rasch ab, sodass keine weitergehende Abstufung des Entschädigungsschwellenwertes erforderlich ist.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Kleingartenanlagen) – diese können durch passive Maßnahmen in der Regel nicht geschützt werden – ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung unmittelbar bei Überschreitung der mit diesem Beschluss festgesetzten Tages-Entschädigungsschwellenwerte. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tages-Schwellenwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit auch von einer Nutzung als zentraler Lebensmittelpunkt kann in diesem Zeitraum nicht ausgegangen werden.

Der Schutz der Außenwohnbereiche umfasst im Freien geeignete und bestimmte unbebaute Flächen eines Wohngrundstückes oder einer Parzelle einer Kleingartenanlage. Bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften handelt es sich jedoch nicht um Flächen, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind. Anders verhält es sich bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten, die grundsätzlich zu den schutzwürdigen Außenwohnbereichen gehören können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11/11, Rn 35).

Innenwohnbereich

Ergänzend zur AVV Baulärm werden zur Beurteilung der Zumutbarkeit der baubedingten Lärmbelastung von Innenbereichen die oberen Richtwerte aus Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 herangezogen, die – bezogen auf die Raumnutzung – unterschiedliche Anhaltswerte für Mittelungspegel ausweist. Die VDI-Richtlinie 2719 gilt grundsätzlich nur für dauerhafte Lärmeinwirkungen, kann aber auch bei länger andauernden, stationären Baustellen herangezogen werden. Dabei rechtfertigt es die begrenzte Dauer solcher Baustellen, sich an den oberen Anhaltswerten zu orientieren.

Die in der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 genannten oberen Anhaltswerte der Mittelungspegel für den Innenschalldruck betragen insbesondere für:

- | | |
|---|-----------|
| - Wohnungen (tags) | 40 dB(A), |
| - Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen | 40 dB(A), |
| - ruhebedürftige Einzelbüros, Tagungsräume | 40 dB(A), |
| - Büros für mehrere Personen | 45 dB(A), |
| - Großraumbüros, Restaurants und Ladengeschäfte | 50 dB(A). |

Bei Wohnnutzung ist das Schutzziel für die – hier allein relevante – Tagzeit der AVV Baulärm (07:00 bis 20:00 Uhr), unzumutbare Kommunikationsbeeinträchtigungen im Gebäudeinneren zu vermeiden. Nach dem Stand der aktuellen Lärmwirkungsforschung sind tagsüber zur Vermeidung von Kommunikationsstörungen in geschlossenen Wohnräumen Mittelungspegel von 45 dB(A) innen einzuhalten ("Sprachverständlichkeit"; Urteil vom 16. März 2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116. <Rn. 319 f.> = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23; Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. IV, Stand Juli 2011, Vorbem. 18. BImSchV Rn. 14; Fickert/Fieseler, BauNVO, 11. Aufl. 2008, § 15 Rn. 19.1). Dementsprechend ist mit diesem Beschluss abweichend zu den oberen Anhaltswerten der VDI 2719 Tabelle 6, für Wohnräume, Einzel- als auch ruhebedürftige Büros, Tagungsräume und Arztpraxen durch die Planfeststellungsbehörde ein Entschädigungsschwellenwert für den Mittelungspegel von 45 dB(A) festgesetzt worden.

Dabei ist den Anwohnern zuzumuten, dass diese den auftretenden Baulärmimmissionen während der lärmintensiven Stunden am Tag durch Geschlossenhalten der Fenster begegnen. Es wird davon ausgegangen, dass tagsüber eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Stoßbelüftung ist nicht aufgrund der dann im Raum kurzzeitig höheren Lärmbelastung unzumutbar. Auch kann die Lüftung in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

Unter Berücksichtigung eines konservativ eingeschätzten Schalldämmmaßes der Außenbauteile von 30 d(B) wäre je nach Raumnutzung erst bei Überschreiten eines Außenlärmpegels von 75 dB(A) bzw. 80 dB(A) (Innenschalldruckpegel zzgl. Schalldämmmaß der Außenbauteile) mit einer Überschreitung der unter A II.8.2.2 Nr. b) festgesetzten Entschädigungsschwellenwerte für Mittelungspegel der Innenräume zu rechnen und Lärmschutz in Form von passiven Maßnahmen zu gewähren. Im Gebiet des Vorhabens befinden sich keine Krankenhäuser, Pflegeanstalten oder andere besonders ruhebedürftige Einrichtungen, die durch den Baulärm betroffen sein könnten, sodass eine weitere Differenzierung nicht erforderlich ist.

Unabhängig davon, ob im Verlauf der Baumaßnahme diese Pegel tatsächlich überschritten werden und in welchen Teilzeiträumen der Dauer des gesamten Vorhabens Überschreitungen auftreten, hält die Planfeststellungsbehörde, unter Berücksichtigung der überschaubaren Bauzeit, die Festsetzung passiver Maßnahmen alleine für den Bauzeitraum dem Grunde nach für nicht erforderlich. In diese Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern mit höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden. Aus den genannten Gründen wird mit diesem Beschluss eine Entschädigungszahlung für Innenwohnbereiche dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen auf Grundlage der Beweissicherung

nach AVV-Baulärm berechnete Beurteilungspegel die in A II.8.2.2 Nr. b) angegebenen Entschädigungsschwellenwerte überschreiten.

Für die Umsetzung des gesamten Vorhabens veranschlagt die Vorhabenträgerin einen Zeitraum von etwa 16 Monaten. Dabei ist die Baumaßnahme in mehrere Abschnitte unterteilt, sodass die Intensität der Lärmbelastung der einzelnen Anwohner entsprechend der Bauphasen in den einzelnen Abschnitten stark schwankt.

Zur Nebenbestimmung A II.8.2.3 – Dokumentation baubedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Für die Ermittlung der Höhe der Immissionsintensität und der Tage, an denen die Nachbarschaft einer unzumutbaren Lärmbelastung ausgesetzt wird, ist eine dauerhafte Messung und Dokumentation der baubedingten Lärm- und Erschütterungsemissionen (Monitoring) erforderlich. Die Messungen bilden eine Grundlage für die Ermittlung der Entschädigung. Um sicherzustellen, dass die Messungen ausreichend und geeignet sind, wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, rechtzeitig vor Baubeginn ein Konzept für das Monitoring zu erarbeiten und es der Planfeststellungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen. Das Monitoring gewährleistet auch, dass sich alle Beteiligten über die jeweils aktuelle Lärmsituation auf der Baustelle informieren können.

Zur Nebenbestimmung A II.8.2.4 – Vorbehalt weiterer Anordnungen

Die Prognose der zu erwartenden Baulärmbelastung ist mit vielen verschiedenen Schwierigkeiten verbunden, die dazu führen können, dass der tatsächliche Baulärm deutlich vom prognostizierten Wert abweicht. Zwar erscheinen der Planfeststellungsbehörde die vorgelegten Prognosen plausibel, die Planfeststellungsbehörde hat jedoch vorsorglich angeordnet, dass die tatsächliche Belastung durch umfängliche Messungen während des Baubetriebs zu ermitteln ist. Das vorgesehene und verfügte Monitoring (vgl. A II.8.2.3) erlaubt es, drohende Grenzwertüberschreitungen zu erkennen und rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die Dokumentation ist darüber hinaus Bestandteil der Beweissicherung. Stellt sich heraus, dass die tatsächlichen Lärmimmissionen in der Prognose unterschätzt wurden, erstreckt sich die nach A II.8.2.2 zu leistende Entschädigung ggf. auf weitere Tage; darüber hinaus kann die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage des in Auflage A II.8.2.4 geregelten Vorbehalts weitere Schutzmaßnahmen anordnen.

B IV.9 Abfallentsorgung

Zu der Nebenbestimmung A II.9

Hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften, deren Vollzug im Zuständigkeitsbereich von SenUVK I B 2 (Abfallbehörde) liegen, konnte das Bauvorhaben mit den derzeit vorliegenden Unterlagen nicht abschließend geprüft werden. Da die Unterlagen keine aussagefähigen Angaben darüber enthalten, welche Abfälle in welchen Mengen zur Entsorgung anfallen, wird die zu erwartende Abfallsituation nicht objektiv wiedergegeben. Aus ähnlich gearteten Bauvorhaben ist bekannt, dass bei dieser Baumaßnahme mehr oder weniger verschiedene Abfallfraktionen zur Entsorgung anfallen werden und mit gefährlichen Abfällen zu rechnen ist. Als mögliche Schadstoffquellen sind insbesondere zu benennen: Gleisschotter, Bahnschwellen, Asphalt, Boden und Bauschutt. Die erwarteten 9000 m³ Aushub- und Abbruchmaterial sind vor der Entsorgung zu deklarieren. Im Vorfeld der Maßnahme ist seitens des Abfallerzeugers ein baustellenbezogenes Beprobungskonzept zur Abfalldeklaration zu erstellen. Nach Durchführung der mit der Abfallbehörde abgestimmten Untersuchungen sind die Ergebnisse zur verbindlichen Abfalleinstufung vorzulegen. Die Probenahme der Abfälle hat sich am „Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau“ zu orientieren. Anschließend ist ein entsprechendes Entsorgungskonzept einzureichen. Auf der Grundlage der Analysedaten und erfolgten Einstufungen sind die einzelnen Abfallfraktionen nach Art, Menge und geplantem Entsorgungsweg tabellarisch darzustellen.

Um eine ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung sicherzustellen, sind die beigefügten Auflagen und Hinweise im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufzunehmen.

B IV.10 Betriebsanlagen Dritter

Zu der Nebenbestimmung A II.10

Zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit muss die Gleisanlage entwässert werden. Mit Schreiben vom August 2020 stimmen die Berliner Wasserbetriebe der Entwässerung der Gleisanlage zu und verweisen auf ihre als Anlage beigefügten Technischen Vorschriften mit dem Hinweis, dass diese bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten sind.

Einzelne Leitungsträger führen an, dass sich im Baubereich Leitungen befinden. Sie belegen dies durch einen der Stellungnahme beigefügten Plan, in dem die Leitungen dargestellt sind. Weiterhin erteilen die Leitungsträger mit ihrer Stellungnahme allgemeine Auflagen und geben allgemeine Hinweise zum Erhalt und zum Betrieb der Leitungen sowie zum Schutz der Leitungen für den Zeitraum der Umsetzung des Vorhabens. Alle Unterlagen wurden an die Vorhabenträgerin weitergegeben. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Auflagen und Hinweise der Leitungsträger im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zu beachten.

Zur Sicherstellung der Funktion und des Betriebes der Medien wurden der Vorhabenträgerin die unter A II.10 angeführten Nebenbestimmungen auferlegt.

Bezüglich der Kostentragung von vorhabenbedingten Leistungen Dritter wird auf den § 12 Abs. 11 i. V. m. Abs. 5 BerlStrG verwiesen. Demnach haben Versorgungsunternehmen ihre Anlagen auf eigene Kosten anzupassen, sofern dies im öffentlichen Interesse durch die Änderung oder Verlegung der öffentlichen Straße oder durch Unterhaltungsmaßnahmen an ihr erforderlich ist. Dies gilt sinngemäß auch im Falle des Straßenbahn- und U-Bahnbaus auf Veranlassung Berlins. Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Infrastrukturmaßnahme des Landes Berlin auf Veranlassung Berlins.

B IV.11 Straßenbegrenzungslinien, Widmung, Einziehung, Sondernutzung

Die Straßenbegrenzungslinien entsprechen den äußeren Abgrenzungen der Verkehrsflächen, die sich aus den Straßenbestandteilen gemäß § 2 BerlStrG zusammensetzen. Die Darstellung der neuen Straßenbegrenzungslinien ist dem Lageplan (UL 05.1) und dem Grunderwerbsplan (UL 08.1) inhaltsgleich zu entnehmen. Durch die neu festgesetzten Straßenbegrenzungslinien im Bereich der verlängerten Brückenstraße vor dem Einkaufszentrum und der Bahnhofseite werden die mit dem Bebauungsplan XV-64 festgesetzten Straßenbegrenzungslinien teilweise sowie die vorhandene südliche Straßenbegrenzungslinie vom Ecksteinweg bis zum Beginn des Brückenbauwerks EÜ Sterndamm geändert; die somit nicht mehr benötigten Abschnitte der Straßenbegrenzungslinien werden hiermit gleichzeitig aufgehoben.

Nach § 3 Abs. 5 BerlStrG wird die Widmung bei Straßen, die nach einem festgestellten Plan gebaut oder geändert werden, mit dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses mit der Maßgabe verfügt, dass sie mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 zu diesem Zeitpunkt vorliegen. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick ist als Träger der Straßenbaulast Eigentümer der der Straße dienenden Grundstücke, sodass Absatz 3 erfüllt ist. Soweit es die Flurstücke 231, 234, 236 und 238 der Flur 132, Gemarkung Treptow betrifft, haben die Eigentümer einem Verkauf nicht zugestimmt; sie haben sich jedoch bereit erklärt, diese zur öffentlichen Nutzung als Straße zur Verfügung zu stellen. Damit sind die Voraussetzungen des § 3 Abs. 2 BerlStrG zur Widmung als öffentliche Straße ebenfalls erfüllt.

Nach § 4 Abs. 4 BerlStrG wird die Einziehung oder Teileinziehung erwirkt, wenn diese im verfügbaren Teil eines Planfeststellungsbeschlusses mit der Maßgabe bekannt gemacht wird, dass sie mit der Sperrung oder Beschränkung wirksam wird. Einer separaten Bekanntmachung nach § 4 Absatz 3 Satz 1 BerlStrG bedarf es dann nicht.

Die Zustimmung zur Nutzung der öffentlichen Straßen im Bereich dieses Vorhabens durch die Straßenbahn im Sinne von § 31 Absatz 1 PBefG ist im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgt (siehe A I lit b). Vereinbarungen gemäß § 31 Absatz 6 PBefG sind nicht vorgelegt worden.

Die entsprechenden Regelungen wurden in Teil A des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

B IV.12 Denkmalschutz

Zur Festsetzung A II.12

Der S-, Regional- und Fernbahnhof Schöneweide von 1886 ist, einschließlich Bahnsteigen und Stellwerk, unter „Cajamaraplatz 1“ (Tre-Köp/NESW-G) als Denkmalsbereich (Gesamtanlage) in der Denkmalliste Berlin (Stand 05.05.2021), Nr. 09045209 (in Berliner Denkmalliste ABl. Nr. 29/14.06.2001 unter Grünauer Str. 40) aufgeführt.

Die denkmalschutzrechtliche Genehmigung ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst, daher sind die von der Denkmalbehörde gegebenen und unter A II.12 verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen durch die Vorhabenträgerin einzuhalten.

Die Auflagen zur Dokumentationspflicht sowie zur Abstimmung von Baumaßnahmen und konkreter Gestaltung mit der bezirklichen Unteren Denkmalschutzbehörde sind Bestandteil dieser Planfeststellung.

B IV.13 Bodenschutz

zur Festsetzung A II. 13

Zur Sicherstellung des Bodenschutzes und zum Schutz der Gewässer vor schädlichen Verunreinigungen wurden der Vorhabenträgerin die unter A II. 13 aufgeführten Nebenbestimmungen in Abstimmung mit der/n für den Bodenschutz zuständigen Behörde der SenUVK auferlegt.

B IV.14 Niederschlagsbewirtschaftung

zur Festsetzung A II. 14

Zur Sicherstellung der Niederschlagsbewirtschaftung, dem Einleiten und des Oberflächengewässerschutzes wurden der Vorhabenträgerin die unter A II. 14 aufgeführten Nebenbestimmungen in Abstimmung mit der/n für den Gewässerschutz zuständigen Behörde/n der SenUVK IIB und IID auferlegt.

B IV.15 Wasserschutzgebiete

zur Festsetzung A II. 15

Zur Sicherstellung der Wasserschutzgebiete und des Baus eines unterirdischen Regenrückhaltebeckens wurde der Vorhabenträgerin die unter A II. 15 aufgeführten Nebenbestimmungen in Abstimmung mit der für den Wasserschutz zuständigen Behörde bei SenUVK IID auferlegt.

B IV.16 Begründung der Planänderungen (Grüneinträge)

G01 – Schottergleise Haltestelle S-Schöneweide/Sterndamm

Zur Reduzierung der Lärmemissionen auf das Notwendige, wurde bei den alleine durch die Straßenbahn genutzten Gleisbereichen der Haltestelle S Schöneweide/Sterndamm eine Deckschicht aus Schotter beauftragt.

G02 – Ergänzung Anspruchsberechtigungen auf passiven Schallschutz

Da der Gutachter in der Tabelle 5 (UL 10.1, Seiten T06 und T07) nur die Anspruchsberechtigungen aus der Gesamtverkehrslärbetrachtung unter Berücksichtigung eines fiktiven Schwellenwertes von 0,4 dB(A) berücksichtigt, wurden den Immissionsorten, bei denen der Pegel für den Gesamtverkehrslärm zunimmt und dabei die Zumutbarkeitsschwelle um 0,1 dB(A) oder mehr überschreitet, Schutzansprüche zugesprochen und die Tabelle entsprechend durch Grüneintrag (G02) ergänzt.

G03 – Mindestbreite Gehweg vor EKZ 2,50 m

Mit dem Grüneintrag wird der Vorhabenträgerin auferlegt, bei der Aufteilung des öffentlichen Straßenraums zwischen der Haltestelle S-Schöneweide und dem Einkaufszentrum die Gehwegmindestbreite für den hier nur einseitig vorhandenen Gehweg einzuhalten (vgl. B VI.4.2 – Straßenraumaufteilung öffentliche Grundstückszufahrt).

G04 – Streichung des Wortteiles „Landschafts“

Redaktionelle Änderung; auf Grund einer Blauänderung war das Wort Landschaftsrasen in „Ansaat von Rasen“ zu korrigieren (s. Maßnahmen-Nr. G1).

G05 – Streichung der Maßnahme A2

Auf Grund einer Blauänderung: Streichung der Maßnahme A2 wurde diese redaktionelle Korrektur vorgenommen.

G06 – Korrektur der Anzahl Bäume

Mit einer Blauänderung im Maßnahmenblatt A1 und dem UVP-Bericht wurde die Anzahl der Bäume geändert. Mit diesem Grüneintrag erfolgte die entsprechende redaktionelle Korrektur bzw. Anpassung in den Unterlagen.

G07 – Korrektur Angabe zur Bauzeit

Mit dem Grüneintrag wird die missverständliche Angabe im Erläuterungsbericht zur Bauzeit konkretisiert (vgl. B VI 5.6).

B V Wasserrechtliche Erlaubnis

Gegenstand des o. g. Planfeststellungsverfahrens ist die Änderung der bestehenden Straßenbahnstrecke im Bereich des Bahnhofs Schöneweide. Das Vorhaben beinhaltet sowohl den Um- und Ausbau der vorhandenen Gleisschleife als auch eine neue Streckenführung der Straßenbahn. Die Baumaßnahme befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III B. Die Regenwasserkanalisation der Berliner Wasserbetriebe (BWB), in welche das Niederschlagswasser der Flächen der Gleis- und Buswendeschleife eingeleitet werden, ist an ein Gewässer I. Ordnung angeschlossen.

Die für die Durchführung eines Vorhabens erforderliche Benutzung eines Gewässers bedarf einer Erlaubnis oder Bewilligung nach §§ 8 und 9 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), soweit nicht durch das WHG oder aufgrund erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Grundsätzlich ersetzt die Planfeststellung nach § 75 Abs. 1 VwVfG alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Zustimmungen (sog. Konzentrationswirkung). Diese Konzentrationswirkung äußert sich in einer Zuständigkeits-, einer Verfahrens- und einer Entscheidungskonzentration.

Daher nimmt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung Aufgaben wahr, die an sich sonst Aufgaben anderer Behörden sind. Mit der Konzentrationswirkung werden aber nicht nur sämtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen etc. ersetzt, sondern es werden auch alle anderen maßgeblichen Verfahrensvorschriften verdrängt.

Im Verhältnis zum Wasserecht ergeben sich aus § 19 WHG jedoch Besonderheiten, da § 19 WHG vom Muster des Fachplanungsrechts und der oben dargestellten Konzentrationswirkung (hier PBefG) abweicht und eine Verfahrensvorschrift darstellt, die neben dem Fachplanungsrecht anwendbar bleibt (sich also nicht – wie oben dargestellt – verdrängen lässt) (Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 15. Auflage, § 74 VwVfG, Rn. 20). § 19 Abs. 1 WHG bestimmt zwar, dass die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis oder der Bewilligung entscheidet, wenn mit dem Vorhaben die Benutzung eines Gewässers verbunden ist. Jedoch hat nach § 19 Abs. 3 WHG die Planfeststellungsbehörde diese Entscheidung ausdrücklich im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Die wasserrechtliche Erlaubnis stellt somit einen eigenständigen Entscheidungsbestandteil dar, der von der Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG nicht erfasst wird (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 449 ff).

Da mit dem Bauvorhaben die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ist hier eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Diese wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde gemäß § 29 Abs. 1 des Berliner Wassergesetzes sowie §§ 19, 8 ff WHG eigenständig erteilt.

Zu A II. 14 Niederschlagswasserbewirtschaftung

Das Niederschlagswasser von versiegelten Flächen fließt schnell ab und steht damit nicht für die Verdunstung und Versickerung zur Verfügung. Dies führt neben den Folgen für das örtliche Klima bei ungedrosselter Ableitung zu häufig wiederkehrenden, großen Abflussspitzen im Gewässer, die eine starke Belastung für die Gewässerökologie darstellen und zur Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen führen können. In Abhängigkeit der Herkunft des Niederschlagswassers führt es zudem zu einer stofflichen Belastung. Eine zusätzliche stoffliche und hydraulische Belastung der Gewässer ist zu vermeiden. Eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt ist anzustreben.

Mit Begrenzung der Regenwassereinleitungen werden die wasserrechtlichen Vorgaben in die Praxis implementiert. Dem Abgeordnetenhausbeschluss vom Juli 2017 (Drucksache 18/0212), wonach die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung als wirksamer Teil der Klimafolgenanpassung voranzubringen ist und neue Wohnquartiere bereits in der

Planung an einem dezentralen Regenwassermanagement auszurichten sind, wird Rechnung getragen.

Nach § 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) ist jede Person bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, verpflichtet, nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten sowie eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Die Gewässer sind nachhaltig zu bewirtschaften, u. a. mit dem Ziel, möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen sowie an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 5 und 6 WHG).

Regenwasser, welches aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) und muss so beseitigt werden, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§ 55 Abs. 1 Satz 1 WHG). Gemäß § 27 WHG ist für oberirdische Gewässer der gute chemische und ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial zu erreichen. Eine Verschlechterung ist zu vermeiden. Für die Regenwasserbewirtschaftung ist in Abhängigkeit der Belastung des Regenwassers die Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone anzustreben (§ 36a Berliner Wassergesetz). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Direkt-einleitung) darf nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 WHG).

Außerhalb der Gleisschleife sollen die Gleisanlagen und Straßen mittelbar über den R-Kanal als Vorflut in den Vorfluter (Spree) entwässern.

Zu den Nebenbestimmungen A III.1

Die Anlagen A, B und C wurden der Vorhabenträgerin mit der Stellungnahme der Wasserbehörde übersandt.

Zu den Nebenbestimmungen A III.2

Zur Verwirklichung des Vorhabens sind Grundwasserbenutzungen erforderlich, und zwar das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser. Darüber hinaus werden Bauwerke errichtet, für die Grundwasserbenutzungen in Form von Wasserhaltungsmaßnahmen und das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser zu erwarten sind.

Zur Sicherstellung der Grundwasserbenutzung wurden der Vorhabenträgerin die unter AIII.2 aufgeführten Nebenbestimmungen auferlegt.

Hinweise zu Grundwasserbenutzungen

Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser sowie das Einbringen bzw. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser— z.B. für das Gründen von Leitungsmasten, Grundwasserabsenkungen für den Einbau von Tiefteilen oder den Anschluss an Bauwerke, usw. — stellen nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) Benutzungen dar, die in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Nr. 1 bzw. § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG einer wasserbehördlichen Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG bedürfen.

Für die stofflichen Benutzungen des Grundwassers, d.h. für das Einbringen von festen und/oder das Einleiten von flüssigen/pastösen Stoffen unterhalb des HGW/zeHGW, sind die Anforderungen des § 48 des Wasserhaushaltsgesetzes nachweislich einzuhalten (Grundwasserverträglichkeit).

Hinweise zur Niederschlagswasserbewirtschaftung

- a) Die Anlagen sind ordnungsgemäß instand zu halten, nach Betriebs- und Bedienungsanleitungen zu betreiben und ihre ständige Funktionsfähigkeit ist zu gewährleisten.
- b) Eine wasserbehördliche Überwachung der Anlagen ist gemäß § 101 WHG zu dulden.
- c) Zuständig für technische Rückfragen ist – SenUVK II D 25 Telefon: 9025-2209.
- d) Gewässerverunreinigungen infolge der Einleitung sind unverzüglich zu beseitigen. Die Verunreinigung ist der Wasserbehörde (Telefon 030/ 9025-2005) sowie der Feuerwehr (Telefon 112) zu melden.
Im Anschluss an die Beseitigung der Verunreinigung ist der Vorfall mit Erläuterungen der Wasserbehörde schriftlich anzuzeigen: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, II D 2 – Gewässerschutz, Brückenstraße 6, 10179 Berlin.

Hinweise zu den Belangen von Wasserschutzgebieten

- a) Die Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Referat II D (Wasserbehörde), haben nach §§ 100 und 101 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) bzw. § 69 Berliner Wassergesetz (BWG) das Recht, die Anlage bzw. Baustelle zu überwachen und dafür das Grundstück zu betreten.
- b) Die Einleitungen in die öffentliche Kanalisation ist mit den Berliner Wasserbetriebe über die zuständige Kanalbetriebsstelle abzustimmen.
- c) Für das Einleiten in Leitungen, die in ein Oberflächengewässer führen (mittelbare Einleitungen) ist eine wasserbehördliche Genehmigung nach dem Berliner Wassergesetz erforderlich, diese wird mit diesem Beschluss erteilt.
- d) Informationen zu den Grundwasserständen (HGW, zeHGW) für den Bereich des Urstromtales und des Panketales erhalten Sie durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gebührenfrei und sofort mit ausführlichen Erläuterungen im Internet unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i219.htm>
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i220.htm>.

Durchführung der Bauarbeiten

- a) Wird bei den Bauarbeiten verunreinigter Boden vorgefunden oder ist trotz aller Vorsicht eine Boden- und Grundwasserverunreinigung eingetreten, müssen das örtlich zuständige Bezirksamt (Umweltamt) oder die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Referat II C, Tel.: 9025-2370 (Sekretariat) sofort informiert werden.
- b) Die Schachtungs- und Erdarbeiten müssen zügig durchgeführt werden und dürfen nur im unbedingt erforderlichen Umfang erfolgen.
- c) Könnten Dritte durch Bauarbeiten in der Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr und/oder an Sonn- und Feiertagen in ihrer Ruhe gestört werden, ist hierfür eine Ausnahmezulassung von den entsprechenden Schutzvorschriften des Landes- Immissionsschutzgesetzes Berlin (LImSchG Bln) erforderlich, die bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Referat I C, zu beantragen ist. Nähere Auskünfte hierzu unter den Rufnummern 9025-2229 oder -2279.

B VI Entscheidungen über nicht erledigte Stellungnahmen und Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist, zu entscheiden. Eine förmliche Entscheidung über jede einzelne Einwendung ist nicht erforderlich (Kopp / Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl. 2008, § 74 Rn 92). Das bedeutet, dass nicht jede Einwendung individuell behandelt werden muss. Einer Einzelwürdigung steht auch entgegen, wenn ein Teil der Einwendungen in Form von identischen Sammel-einwendungen, allerdings mit teilweise individuellen Ergänzungen, erhoben wurden (vgl. § 17 VwVfG; ferner Kämper, in Bader / Ronellenfitsch, VwVfG, § 74 Rn 7).

Aus der Begründung dieses Beschlusses geht jedoch hervor, dass alle auf eigene Belange der Einwender beruhenden Einwendungen im Rahmen der Abwägung berücksichtigt wurden. Voraussetzung für eine individuelle sachliche Bescheidung von Einwendungen ist, dass die Einwender insoweit auch einwendungsbefugt ist. Da eine eindeutige Trennung von Betroffenen- und Jedermann einwendungen jedoch nicht immer möglich ist (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 13.03.1995 - 11 VR 5.95 -, UPR 1995, 269), werden in der Folge auch allgemeine Einwendungen gewürdigt.

Soweit den Einwendungen und Stellungnahmen zu folgen war, sind diese in die Änderungen der Planunterlagen bzw. in die Entscheidung über Verpflichtungen, Folgemaßnahmen und Nebenbestimmungen eingeflossen.

Die im Rahmen des Verfahrens getätigten planungs- und ausführungsrelevanten Zusagen der Vorhabenträgerin sind im Beschluss zusammengefasst und als verbindlich bestätigt (s. A IV).

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

Mit den Trägern öffentlicher Belange ist das Benehmen hergestellt worden. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wie die Einwendungen privat Betroffener werden teilweise in einer auf den Schwerpunkt eingekürzten Form und nur in Punkten wiedergegeben, die im Anhörungsverfahren nicht einvernehmlich geklärt werden konnten. Auf eine wörtliche Wiedergabe wird in diesen Fällen verzichtet. Die Daten privater Einwender sind, sofern auf sie Bezug genommen wird, aus Datenschutzgründen verschlüsselt.

Stellungnahmen von TÖB und sonstigen Behörden, die inhaltlich den Einwendungen entsprachen, sind bei den jeweiligen Themen behandelt und nicht extra gekennzeichnet. Die den Beteiligten im Rahmen der schriftlichen Erörterung zugesandten Erwiderungen der Vorhabenträgerin zu den im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen behalten, soweit im nachfolgenden Verfahrensverlauf nichts anderes vereinbart wurde bzw. sich die Rahmenbedingungen verändert haben, ihre Gültigkeit.

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

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

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

Soweit sich einzelne Einwender in ihren schriftlichen Ausführungen vorbehalten haben, weitere Einwendungen vorzubringen, ist darauf hinzuweisen, dass solche Vorbehalte rechtlich nicht möglich sind (BVerwG, Beschluss vom 12.02.1996 - 4 A 38.95 -, NVwZ 1997, 171, [172]). § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG besagt, dass Einwendungen gegen den

Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Für diejenigen, die ihre schriftlichen Einwendungen fristgerecht eingereicht hatten, bestand die Möglichkeit, fristgerecht ergänzende Ausführungen vorzutragen. Bei den vorbehaltenen Einwendungen handelt es sich demgegenüber um die nicht berücksichtigungsfähige Ankündigung künftiger Einwendungen.

B VI.1 Verfahren / Verkehrliche Begründung

B VI.1.1 Fehlende verkehrliche Alternativplanung

Eingewendet wird, dass Alternativen lediglich hinsichtlich der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes geprüft worden seien, nicht jedoch ergebnisoffen zur Tramtrasse zwischen Einkaufszentrum und Bahnhof (Unterführung, Verlängerung Brückenstraße). Dies wirke sich nicht nur auf das Anhörungsverfahren aus, und zwar indem die Unterlagen unvollständig seien, sondern es bewirke zudem ein Abwägungsdefizit. In diesem Zusammenhang wird auf einen Beschluss des 7. Senat des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25. Februar 2014 verwiesen (7 B 24.13, Rn. 10, zitiert nach: beck-online). Aus diesem wird zur Untermauerung zitierend herangeführt: „Darüber hinaus ist im Rahmen der Alternativen Prüfung als Bestandteil der planerischen Abwägung nach § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG zu berücksichtigen, ob bereits vorhandene Einrichtungen die Verkehre, für die das Planvorhaben gedacht ist, ausreichend und qualitativ gleichwertig bewältigen können (zur Alternativen Prüfung BVerwG, Urteil vom 3. Mai 2013 – 9 A 16.12 -; BVerwGE 146, 254 Rn. 85)“.

Hierzu wird seitens SenUVK IV B erwidert, der Einwand gehe fehl. Bereits im Jahr 2005 seien im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sterndamm Varianten der Linienführung der Straßenbahn durch ein Ingenieurbüro (VEPRO) untersucht worden. Das Ergebnis dieser Variantenuntersuchung sei damals mit allen Beteiligten diskutiert und abgestimmt worden. Das Ergebnis habe im Jahr 2017 die Grundlage für die Bestellung des Landes Berlin gegenüber der DB zur Straßenbahnunterführung und zum neuen (südlichen) Bahnhofszugang im Rahmen der Planrechtsverfahren der DB gebildet. Im Rahmen dieser Verkehrslösung sei seitens des Landes Berlin auf die Aufweitung der Eisenbahnüberführung Sterndamm verzichtet worden. Seitdem seien die Maßnahmen im Bau und bildeten nun die Grundlage und Voraussetzung für den Neubau der Wendeschleife im Rahmen der Verkehrslösung Schöneweide.

Zutreffend ist, dass die Vorhabenträgerin für die genannten Bereiche keine neue Alternativprüfung vorgenommen hat. Die vorgelegte Variantenprüfung beschränkt sich tatsächlich auf die Planung der Gleisschleife. Gleichwohl stützt sich die Vorhabenträgerin auf eine mehr als fünfzehnjährige Planungs- und Erörterungshistorie. Bei dem vorliegenden Vorhaben handelt es sich nicht um ein alleinstehendes Projekt, das unabhängig von den Planungen, Genehmigungen und Maßnahmen der benachbarten Vorhaben (Adlershof II, Eisenbahnunterführung Sterndamm) verstanden werden kann. Demzufolge würde der Vergleich mit einer erneuten „Null-Variante“ kein zielführendes, an den Gegebenheiten orientiertes Ergebnis erwarten lassen. Denn damit die Vorhabenträgerin die Vorgabe des oben zitierten Bundesverwaltungsgerichts erfüllen kann, zu prüfen, „ob bereits vorhandene Einrichtungen die Verkehre, für die das Planvorhaben gedacht ist, ausreichend und qualitativ gleichwertig bewältigen können“, müsste definiert sein, was in diesem Fall als „vorhanden“ zu gelten habe. Bei einer Verkehrsmaßnahme, die derart auf das Zusammenspiel mit den benachbarten Vorhaben abzustimmen ist, verbietet sich sowohl ein Beharren auf der jetzigen Situation (während die Maßnahmen der benachbarten Projekte umgesetzt werden), als auch ein Rückgriff auf einen Status quo ante (vor Planung der benachbarten Vorhaben).

Gleichwohl zeigt sich bereits bei der Verkehrsabwicklung der Straßenbahn in der Nullvariante durch die EÜ Sterndamm, dass durchgehende Linien entweder eine zusätzliche

Runde in der Gleisschleife fahren müssten oder diese nicht umsteigefreundlich an die Aufzüge und Zugänge des Bahnhofs Schöneweide angebunden wären.

B VI.1.2 Verschlechterung von Umsteigebeziehungen

Ein Einwender widerspricht der Aussage des Erläuterungsberichts, die Umsteigebeziehungen zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) würden wesentlich verbessert werden. Vielmehr trete durch die neue Verkehrslösung gegenüber dem heutigen Zustand, insbesondere in Verkehrsrichtung Nord-Süd, eine erhebliche Verschlechterung der Umsteigebeziehung ein. Die Umsteigewege würden sich wesentlich verlängern, daher sei das Vorhaben nicht genehmigungsfähig. Der Erhalt des „Status Quo“ sei nicht geprüft worden. Der Eingriff in Flora und Fauna könne auf ein Minimum reduziert werden, wenn die jetzige Gleisschleife erhalten bliebe und die Zufahrt neugestaltet und die fehlende Gleisverbindung in und aus Richtung Süden in die Gleisschleife ergänzt würde. Die Bahnsteige vor dem EKZ Schöneweide wären nach Süden zu verschieben und mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen zu versehen. Nur so könne das derzeit gute Niveau der Umsteigebeziehung zwischen ÖPNV und SPNV gehalten werden.

Die Vorhabenträgerin erklärt dazu, der heutige Zustand in Verkehrsrichtung Nord-Süd sei als temporäre Lösung während der Baumaßnahme vorgesehen und nicht als Langfristlösung realisierbar. Eine Lösung für die Straßenbahn an der EÜ Sterndamm mit ausreichenden Platzverhältnissen sowohl in Nord-Süd als auch in Süd-Nord Richtung sei nicht realisierbar. Bei einem Vergleich der ursprünglichen Umsteigewege zwischen Straßenbahn (S-Bhf. Schöneweide (Vorplatz) und S-Bahnhof Schöneweide/Sterndamm), S-Bahn bzw. Regionalverkehr sowie der zukünftigen Situation mit der Haltestellensituation vor dem Einkaufszentrum zeige sich, dass sich für die Fahrgäste eine Verbesserung der Situation mit einer Verkürzung der Wege ergeben werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat die Verkürzung der Umsteigewege für die Mehrzahl der Verbindungen dargelegt und darauf hingewiesen, dass der heutige Zustand in Verkehrsrichtung Nord-Süd als temporäre Lösung während der Baumaßnahme vorgesehen und nicht als Langfristlösung realisierbar ist.

B VI.1.3 Ausreichende Kapazitäten bei Ausbau des Verkehrs zum Stadion An der Alten Försterei

Die Abteilung Verkehr der SenUVK wendet zum Straßenbahn-Sonderverkehr zum Stadion An der Alten Försterei ein, dass sich im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen zum in Planung befindlichen Ausbau des Stadions An der Alten Försterei (Erweiterung von 22.000 auf 37.000 Plätze) abzeichne, dass der Bedarf an Verstärkerfahrten bei der Straßenbahn vom und zum Bahnhof Schöneweide vor und nach den jeweiligen Veranstaltungen im Stadion gegenüber dem Status quo deutlich zunehmen werde. Diese Fahrten sollten dabei mit bis zu 60 m langen Zügen durchgeführt werden. Die Einwendung zielt auf die Fragestellung: Kann die Abwicklung entsprechender Sonderverkehre durch die vorliegende Planung (Dimensionierung der Haltestellen / Gleisschleifen) sichergestellt werden?

Die Vorhabenträgerin erwidert, zwei Gleise seien für bis zu 60 Meter lange Fahrzeuge ausgelegt. An Samstagen seien zwei Gleise durch die Linien 21 und 67 belegt. Zusätzlich zur Linie 67 und Linie 60 (die über ein separates Gleis verkehrt), könne damit eine weitere Linie als Sonderverkehr aus Richtung „Alte Försterei“ nach Schöneweide geführt werden.

Dazu erklärt die Abteilung Verkehr der SenUVK, im Rahmen der damaligen Stellungnahme sei zum Thema „Straßenbahn-Sonderverkehr zum Stadion An der Alten Försterei“ angemerkt und hinterfragt worden, ob die Abwicklung entsprechender Sonderverkehre durch die vorliegende Planung (Dimensionierung der Haltestellen/Gleisschleifen) sichergestellt werden könne. Die Erwidern der BVG werde so verstanden, dass ein Bahnsteig der Tram-Haltestelle in Schöneweide für Sonderverkehre mit bis zu 60 m langen Zügen nutzbar sei, wenn die Linie 37 am Wochenende nicht verkehrt. Die Erwidern der BVG sei jedoch nicht präzise, da keine Aussage dazu getroffen werde, wie Sonderverkehre abgewickelt werden können, wenn die Linie 37 von Montag bis Freitag verkehrt, und ob die erforderliche höhere Fahrtenzahl/Taktdichte der Sonderfahrten infolge des Stadionausbau aus BVG-Sicht in Schöneweide abgewickelt werden kann. Die BVG werde daher um ergänzende Erläuterung/Bestätigung gebeten, dass auch in Zeiträumen, in denen die Linie 37 verkehrt, gewährleistet ist, dass die Sonderverkehre vom/zum Stadion „An der Alten Försterei“ über die Haltestellen am Bahnhof Schöneweide abgewickelt werden können (evtl. mithilfe betrieblicher Maßnahmen, wie Kurzwende, Linienkopplung, Umklappen von Linien), und ob der gemäß aktuellem Stand der Verkehrsuntersuchung zum Ausbau des Stadions An der Alten Försterei (liegt der BVG ebenfalls zur Stellungnahme vor, siehe E-Mail von SenSW II C 21 vom 17.07.2020, siehe Anlage 1 dieser Stellungnahme) vorgesehene Umfang an Verstärkerfahrten (zusätzlich zum Regelangebot) nach Umsetzung der Verkehrslösung Schöneweide abgewickelt werden könne.

Hierauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass in der Betriebszeit der Linien 67E (Mo-Fr bis 19 Uhr) und 37 (Mo-Fr bis 20:30) 12 Fahrten pro Stunde in der GS Schöneweide verkehren. Außer bei sehr ungünstigen Fahrplanlagen (bei denen dann zusätzliche Linienverknüpfungen notwendig würden), sollte es auch am Montag bis Freitag möglich sein, ein Gleis mit mindestens 60 m Länge für den Stadionverkehr zu nutzen. Die Vorhabenträgerin weise jedoch darauf hin, dass der Bahnstrom im Bereich S Schöneweide Vorplatz/Brückenstr. maximal 30 Fahrten pro Std. und Richtung (inkl. der Reserve für operative Zwecke) zulasse. Es könnten an diesem Punkt also Mo bis Fr 19 Uhr maximal 9 Verstärkerfahrten pro Stunde zusätzlich zum Regelbetrieb angeboten werden. (6xM17 + 3x37 + 3x60 + 3x21 + 3x67 + 3x67E + 9xVerstärker = 21+9 Fahrten pro Stunde und Richtung).

Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die Vorhabenplanung unter Maßgabe technischer Einschränkungen auch für den angesprochenen Ausbau der Verkehre vom und zum Stadion An der Alten Försterei gegeben ist. Dem Einwand ist nicht zu entnehmen, wie viele Verstärkerfahrten erforderlich wären; insoweit ist der Einwand zurückzuweisen.

B VI.1.4 Integrierte Verkehrsplanung

Die Abteilung Verkehr der SenUVK wendet zur Integrierten Verkehrsplanung ein, die in Kapitel 3 beschriebene pauschale Ableitung der zukünftigen Spitzenstundenbelastungen und das dazugehörige Schaubild in Abbildung 2-2 passten nicht zur Dokumentation der vollzogenen Anpassungen im Netzmodell in Kapitel 2.2.1. Die Darstellung der prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen solle nördlich der Bahntrasse nur noch die Belegung der B 96a, Adlergestell, abbilden. Die Belastungszahlen in Niederschöneweide und in der Dörpfeldstraße seien auszublenden, da die dortigen Umgestaltungsplanungen nicht der Gegenstand dieser objektkonkreten Verkehrsprognose gewesen seien. Mit Mail vom 27.10.2017 habe man gegenüber SGT und in Kopie auch gegenüber der BVG angezeigt, dass eine Gesamtprognose für Adlershof beauftragt wurde. Diese Ergebnisse lägen im Entwurf vor und wiesen u. a. für den Groß-Berliner Damm eine durchgängig höhere Querschnittsbelastung auf als in den Plots in der Unterlage 13.5.

Zur Sicherstellung einer einheitlichen zahlenmäßigen Planungsgrundlage sei eine Abstimmung / ein Bearbeitungsabgleich zwischen beiden Büros (HL und LK Argus) erforderlich.

Hierzu erwidert die Vorhabenträgerin, das Gutachten der LK Argus GmbH habe zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht vorgelegen, Abweichungen seien daher folgerichtig. Eine Abstimmung mit LK Argus zum Bearbeitungsabgleich werde zeitnah erfolgen.

Die genannten Aspekte sind in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

B VI.1.5 Fehlende aktuelle Bedarfsplanung

Bemängelt wird eine unterlassene, aktuell relevante Bedarfsprüfung. Soweit sich die Planrechtfertigung 10 auf die Bestellung der gesonderten Straßenbahnunterführung mit Schreiben vom 26.5.2003 beziehe, scheine keine neuere Bedarfsprüfung vorgenommen worden zu sein. Nach fast 16 Jahren stünde aber zu erwarten, dass der Bedarf und Umfang mit aktuellen Zahlen konkret ermittelt werden müsste, und nicht mit veralteten. Dass der Vorhabenträger selber keinen ernsthaften Bedarf sehe, zeige sich bereits an der im Alltag nicht wahrnehmbaren Steigerung der Linienverbindungen von 417 auf 441 täglich.

Die Vorhabenträgerin erwidert, das Vorhaben sei im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung des Vorhabens wie folgt begründet worden:

„Die das Vorhaben rechtfertigenden Gründe ergeben sich aus den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts: Diese Ziele sind:

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

Im Bereich des Bahnhofes Schöneweide sind die bestehenden Verhältnisse hinsichtlich eines fahrgastfreundlichen, komfortablen barrierefreien Zustandes der Anlagen zu verbessern. Zwischen den vier Verkehrsträgern Straßenbahn, Bus S-Bahn und Regionalbahn bestehen weite Umsteigewege, der Ein- und Ausstieg an den Bahn- und Bussteigen ist nicht immer niveaufrei, es fehlen zum großen Teil taktile Elemente für Sehbehinderte.“

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin würde zu kurz greifen, wenn sie bei der Rechtfertigung des Vorhabens lediglich auf die Bedarfszahlen bauen würde. Sie argumentiert und begründet auf Grundlage nicht nur eines, sondern mehrerer Faktoren. Die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs beispielsweise lässt sich nicht ausschließlich an Passagierzahlen messen. Die Vorhabenträgerin orientiert sich mit dem Vorhaben an den Vorgaben ihres von SenUVK gegebenen Auftrags und legt eine Planung vor, die sich zum Beispiel auch am Vorhaben „Adlershof II“ und damit an aktuellen Verkehrsbedarfen orientiert.

B VI.1.6 Verkehrliche Belastung und Gefährdung durch Parkplatzsuchverkehr

Es wird eingewendet, auch die Verkehrsprognose lasse nicht erkennen, inwieweit sich der Verkehr an den näher gelegenen beiden Kreuzungen durch den Parkplatzsuchverkehr seitens der Besucher des Einkaufszentrums verändere, wenn dem Einkaufszentrum die erforderlichen Stellplätze genommen würden, darunter 8 Taxistellplätze und 3 Behindertenparkplätze. Wenn die Besucher des Einkaufszentrums „wilde“ Parkplätze in der Stadt suchen müssten, bestehe anlässlich dieser Parkvorgänge eine gesteigerte Un-

fallgefall. Zudem berücksichtige das Luftschadstoffgutachten auch nicht die Mehrbelastung durch den gesteigerten Parkplatzsuchverkehr und könne daher zu keinen aussagekräftigen, belastbaren Ergebnissen kommen. Auch eine daraus resultierende Gefahrenprognose fehle, zumal sich dort auch die Feuerwehrezufahrt, die Sammelstelle im Katastrophenfall und die Anlieferwendeplatte befinden, die dann offenbar ersatzlos nach der bisherigen Planung entfallen sollten. Im Notfall müssten Rettungsfahrzeuge die südliche Lieferstrecke nehmen, die allerdings auch während der Bauzeit für den Bauverkehr genutzt würde, sie wären dann jedoch dort ohne Wendemöglichkeit buchstäblich gefangen, sofern sie an den Baufahrzeugen überhaupt vorbeigekommen. Soweit der zwischen der Haltestelle „S Schöneweide“ und Fahrbahn entstehende Höhenunterschied von ca. 80 cm durch ein Stützelement mit Absturzsicherung abgefangen werden sollte, fehle eine Begutachtung dazu, ob diese Sicherung ausreichend sei bzw. ob die Sicherung, sollte sie zu früh ansetzen, die Ebenheit des Zugangs vom Bahnhof zum Einkaufszentrum beeinträchtige.

Hierzu erwidert die Vorhabenträgerin, Parksuchverkehr könne aus modelltechnischen Gründen nicht mit einem makroskopischen Verkehrsmodell untersucht werden; eine Betrachtung im Rahmen der Untersuchung sei daher nicht erfolgt. Gleiches gelte für eine darauf aufbauende Gefahrenprognose.

Die Einwendung ist zum Teil berechtigt. Zwar kann der Parksuchverkehr nicht mit den genannten Mitteln eindeutig prognostiziert werden, doch darf es nicht zu den von der Einwenderin beschriebenen zusätzlichen Gefahren kommen. Die notwendigen Schritte sind jedoch nicht in Form einer Verkehrsprognose, sondern in konkreter Abstimmung insbesondere mit der Berliner Feuerwehr zu klären (s. Hinweise und Auflagen dort). Nach dem Umbau werden sich die Parkplatzsuchenden an die neue Situation gewöhnen; eine gute, angepasste Beschilderung kann zur Vermeidung von Falschfahrten und Unfällen beitragen. Bezüglich der Stützelemente mit Absturzsicherung ist planungsrechtlich ausreichend Vorsorge getroffen. Die weitere Ausgestaltung bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten.

B VI.1.7 Verfahren/Verfahrensgang

B VI. 1.7.1 Anstoßfunktion

Ein Einwender wendet ein, dass möglichen Einwendungsführern und auch der Einwendungsführerin unzutreffender Weise suggeriert werde, sie seien von den Auswirkungen des Vorhabens nicht oder nur in geringem Umfang betroffen. Potenzielle Einwender und die Einwendungsführerin würden über das Ausmaß ihrer tatsächlichen und rechtlichen Betroffenheit getäuscht. Damit würden die Antragsunterlagen ihrer Anstoßfunktion nicht gerecht. Eine umfassende Stellungnahme zu der eigenen Betroffenheit binnen der Einwendungsfrist sei auf der Grundlage dieser mangelhaften Unterlagen gar nicht möglich.

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum Bauvorhaben wurde am 05.12.2018 schriftlich bekanntgegeben. Vom 28. Januar 2019 bis 27. Februar 2019 konnten diese sowohl digital im Internet als auch in Papierform im Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin eingesehen werden. Demnach ist die Vorhabenträgerin ihrer Anstoßfunktion hinreichend nachgekommen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an, die Planfeststellungsunterlagen haben ausgelegt und in der entsprechenden Bekanntmachung wurde auf die eventuellen Betroffenheiten eingegangen, somit war die Anstoßwirkung hinreichend. Die Planfeststellungsunterlagen in ihrer Gesamtheit stellen alle Eingriffe und Auswirkungen vollständig dar; für eine vertiefte Prüfung und Würdigung bleibt der Einwand zu unkonkret und ist deshalb zurückzuweisen.

B VI. 1.7.2 Planfeststellungsantrag

Ein Einwender gibt an, die Begründung des Planfeststellungsantrags sei fehlerhaft, da sie von falschen und unvollständigen Ausgangsbedingungen ausgehe, methodische und rechnerische Fehler aufweise, gegen das Gebot der substantiierten Anhörung verstoße und weil sie in weiten Teilen mangels nachvollziehbarer Begründung nicht verständlich sowie widersprüchlich sei, insbesondere hinsichtlich des räumlichen, zeitlichen wie qualitativen und quantitativen Ausmaßes, und dadurch nicht überprüfbar sei. Gerade weil die Einwendungsfrist eine Ausschlussfrist sei, müsse jedoch bereits zu diesem Verfahrensstand eine ausreichende Tatsachengrundlage der Einwendungsführerin zur Verfügung gestellt werden.

Der Einwand formuliert eine umfassende Kritik an den Planfeststellungsunterlagen und suggeriert damit, dass diese für das Zulassungsverfahren ungeeignet seien. Gleichzeitig verbleibt der Einwand derart allgemein, dass die Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit sieht, diesen weitergehend zu prüfen und weist ihn insoweit zurück.

B VI. 1.7.3 fehlerhafte Planunterlage

Ein Einwender wendet ein, dass in der Unterlage 1 Erläuterungsbericht (Seite 10, Darstellung 3) die Übersicht mit der Eintragung der Umsteigewege nicht schlüssig sei. Es seien nur neue Bushaltestellen in der Legende enthalten, keine neuen Straßenbahnhaltestellen und diese auch nicht mit dem Haltestellensymbol verortet. Die Darstellung in der UL 1 an sich sei für das Verständnis und den Planungsgedanken gut. Die fehlenden Symbole und die weit abgesetzte Haltestellenbeschriftung erschwerten allerdings die Nachvollziehbarkeit und Lesbarkeit der Planunterlage. Wo sich der neue Zugang B befinde, sei aus den Planunterlagen nicht erkennbar (s. hierzu auch Hinweise zum Lageplan).

Seite 13, Gliederungspunkt 4: Im 2. und 3. Absatz seien die Zuordnungen zu den beigeestellten Unterlagen 13.1 und 13.2 (im Vergleich zum Inhaltsverzeichnis) nicht schlüssig. Seite 19, Gliederungspunkt 7: Nach Rückbau der Gleise unterhalb der EÜ Sterndamm und im Bahnhofsvorplatz müsse der gesamte Bereich südlich der B 96 a zwischen der neuen Haltestelle Einkaufszentrum in Verlängerung der Brückenstraße einschließlich des Knotenpunktes Michael-Brückner Str. / Sterndamm und der Sterndamm bis zur neuen Anbindung Gleisschleife umgestaltet werden. Hierzu müssten die Planungen des Bezirkes aus dem Jahr 2005, die hier als nachrichtliche Planungen dargestellt seien, entsprechend den neuen Rahmenbedingungen und Standards und unter Beachtung des Mobilitätsgesetzes zwingend angepasst werden. Hierzu benötige der Bezirk Treptow Köpenick eine entsprechende Zeitschiene zur Vorbereitung und finanziellen Einordnung dieser Maßnahmen. Gleiches gelte für die nachrichtlich dargestellte Lösung zum Bahnhofsvorplatz.

Es fehlten Aussagen zum neuen Zugang B und den Baumaßnahmen der DB für den Abbruch und die geplanten neuen Wegebeziehungen für den Personentunnel. Im Zusammenhang mit dem Knotenpunktumbau B 96 a / Brückenstraße und der damit vorgesehenen 4. Fußgängerfurt wäre auch die Voraussetzung für eine Schließung des Fußgängertunnels unter der B 96 a gegeben. Es handle sich bei der Verkehrslösung Schöneweide um eine sehr komplexe Planung von verschiedenen Vorhabenträgern, die unbedingt abgestimmt und koordiniert werden müsse.

Die Vorhabenträgerin gibt an, dass auf die Baumaßnahmen Dritter im Rahmen des Gesamtvorhabens aus Sicht der Vorhabenträgerin in den Unterlagen ausreichend hingewiesen ist. Abstimmungen und Koordination laufen zwischen der Vorhabenträgerin und der DB Netz AG seit 2006. Der Plan enthalte nicht überall ein „H“ für den Haltestellenstandort, dies sei der Übersichtlichkeit geschuldet. Lediglich die beiden neuen kombinierten Straßen-Bahn- und Bushaltestellen seien so markiert worden. Entscheidend aus Sicht der Vorhabenträgerin seien jedoch die Darstellung der jetzigen und zukünftigen

Umsteigewege mit Anfangs- und Endpunkt. Diese seien im erforderlichen Maße dargestellt und nachvollziehbar.

Der Zugang B sei dort zu verorten, wo in Unterlage 5.1 der diesbezügliche Text stehe. Hinsichtlich des Rückbaus der Gleisanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz werde sich die Vorhabenträgerin eng mit dem Bezirksamt abstimmen. Dies betreffe auch die genannte Zeitschiene.

Eine detaillierte Darstellung erfolge im Rahmen der Ausführungsplanung und werde mit dem Bezirksamt abgestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Kritik der Einwenderin durch die Erwiderung der Vorhabenträgerin in Bezug auf die Darstellungsgenauigkeit und Aktualität bereits als entkräftet an. Was die Darstellung der Planungen Dritter – auch des Bezirksamtes – angeht, muss diese nicht zwingend auf dem neuesten Stand sein. Es wurde aber auch nicht vorgetragen, dass das hier planfestgestellte Vorhaben mit den Planungen Dritter nicht kompatibel sei bzw. andere Planungen verhindere; von daher ist der Einwand zurückzuweisen. Für die notwendigen haushalterischen Maßnahmen seitens des Bezirkes ist die Vorhabenträgerin nicht verantwortlich.

B VI. 1.7.4 Planfeststellungsunterlagen

Eine Einwenderin gibt an, die Verkürzung der S-Bahn-Bahnsteige sowie die Erneuerung der am westlichen Ausgang der Personenunterführung vorgesehenen Flügelmauern (zum Bauwerk der DB Netz AG gehörend) hat die DB Netz AG beim Eisenbahnbundesamt einen Antrag auf ein Verfahren nach § 18 AEG gestellt. Dieser beinhaltet ebenso die Verlängerung des Fernbahnsteiges auf 170 m. Die Planfeststellungsunterlagen der BVG sind entsprechend anzupassen.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, da die beim EBA eingereichten Unterlagen offensichtlich noch nicht genehmigt seien, werde die Vorhabenträgerin hier keine Änderungen an den Planunterlagen veranlassen (Ausnahme Flügelmauer).

Die Plangenehmigung für das Vorhaben „Bhf. Berlin Schöneweide, Teilrückbau Bahnsteige A, B und C sowie Neubau Weichenverbindung 37/38“ vom EBA liegt seit dem 11.06.2021 vor. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an, dass zum damaligen Zeitpunkt noch keine Genehmigung vorgelegen hat und somit auch keine Änderung eingetragen werden musste. Die Darstellung der Bahnsteige und deren genaue Maße ist darüber hinaus nur nachrichtlich in den Planunterlagen abzubilden.

B VI.2 Verkehrsmittel / Trassenführung

B VI.2.1 Einige Buslinien werden nicht über die Gleisschleife geführt

Das Stadtplanungsamt wendet zum BVG-Betriebskonzept ein, dass zur Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und damit zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch die Buslinien 165 und N 65 über die Gleisschleife zu führen seien. Argumentiert wird, dass sich auf diese Weise die Fußwege insbesondere zu den Bushaltestellen in stadteinwärtiger Richtung verkürzen würden. Die vorhandenen Haltestellen der Buslinie 165 sollen im Erläuterungsbericht, Darstellung 3 auf Seite 10, ergänzt werden.

Die Vorhabenträgerin lehnt die Forderung des Bezirkes ab. Sie erklärt, dass neben einem relativ großen Umweg für beide Buslinien und den damit verbundenen längeren Fahrzeiten keine wesentlichen Verbesserungen in den Umsteigewegen zu erkennen seien. Die Ein- und Ausfahrt der Straßenbahn- und Buswendeschleife müsste zudem auf geweitet werden, um diese Busse von / nach EÜ Sterndamm fahren zu lassen, was

wiederum an und über die Grenzen des Signalprogrammes hinausführt. – Die Einwenderin bekräftigt in einer zweiten Stellungnahme ihre o.a. Forderung und erwartet die Aufnahme der Linie in die Darstellung 3 des Erörterungsberichts, worauf die Vorhabenträgerin entgegnet, sie nehme die Stellungnahme zur Kenntnis, könne jedoch aufgrund der genannten Punkte (Betriebskonzept, Signalsteuerung und bauliche Einschränkung in der Einfahrt) die Buslinie 165 in der Schleife nicht berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet im Rahmen ihres Beschlusses nicht über die Zuordnung von Buslinien zu Haltestellen. Die Darstellung wurde im Erläuterungsbericht nicht vergessen. Vielmehr sieht die Vorhabenträgerin nicht vor, dass diejenigen Buslinien, die geradlinig auf der Michael-Brückner-Straße verkehren, in die Richtung der Unterführung einbiegen. Auf diese Weise werden Erweiterungen der Ein- und Ausfahrt ebenso vermieden wie zusätzliche Verkehrsbelastungen durch diese abbiegenden Busse. Den Fahrgästen ist durchaus zuzumuten, nicht alle Buslinien innerhalb der Gleisschleife zu finden; es bleibt jedoch der BVG vorbehalten, auf veränderte Anforderungen entsprechend zu reagieren.

B VI.2.2 Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Bus

Das Stadtplanungsamt des Bezirksamts Treptow-Köpenick von Berlin erklärt zur Gemeinsamen Führung Bus und Straßenbahn: Um die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV zu fördern, werde durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick auch für den besonderen Gleiskörper der Straßenbahn in Mittellage des Sterndamms gefordert, diesen in Breite und Fahrbahnaufbau für die Aufnahme des Busverkehrs geeignet auszubauen. Die Aussage zur geminderten Leistungsfähigkeit des Knotens Sterndamm / Groß-Berliner Damm / Südostallee bei getrennter Signalisierung für den Bus müsse unter Beachtung der Frequenz des Busverkehrs untersetzt werden. Gemeinsames Ziel zur Optimierung der Fahrbedingungen und Umsteigebeziehungen solle sein, im Rahmen von künftigen Sanierungsarbeiten auch südlich des Knotens im Sterndamm die Führung des Busses in der Straßenbahntrasse zu ermöglichen. Die Problematik der gesonderten Signalisierung für den Bus würde dann nicht mehr bestehen.

Die Vorhabenträgerin erklärt dazu, im Sterndamm, in Richtung der Gleisschleife sei die Aufnahme des Busses auf dem Gleiskörper vorgesehen, der Gleiskörper wird dort entsprechend ausgebaut. Jedoch werde das Gleis in Richtung Groß-Berliner-Damm aus folgenden Gründen begründet: Die Verkehrstechnische Untersuchung habe die Führung des Busses auf dem Gleis als nachteilig festgestellt; im zugehörigen Schallschutzgutachten sei die positive Wirkung des grünen Gleises entsprechend berücksichtigt worden; um die Grenzwerte für die Einleitung von Niederschlagswasser nach BreWa-Be einzuhalten, werde der Gleiskörper Richtung Johannistal versickerungsfähig als Grüngleis gestaltet.

Die gemeinsame Führung Straßenbahn – Bus wird seitens des Bezirksamts akzeptiert. Eine weitere Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

B VI.3 Verkehrstechnische Belange

B VI.3.1 Objektkonkrete Verkehrsprognose (wird noch überarbeitet)

Prognosezahlen

Die Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wendet zu den vorangegangenen Erwiderungen der Vorhabenträgerin ein, die Objektkonkrete Verkehrsprognose – lfd. Nr. 25 sowie Nr. 26 – sei hinsichtlich der Zahlen zu aktualisieren. Dabei werde auf den in der Stellungnahme vom 12.03.2019 geforderten Abgleich mit der Untersuchung von LK Argus verwiesen, da der verkehrliche Input die Grundlage für alle darauf aufbauenden Begründungen Leistungsfähigkeitsnachweise

sowie Schalltechnischen Untersuchungen bilde. Veränderte Verkehrsmengen könnten Auswirkungen auf die Unterlagen 10.1 (Schalltechnischer Bericht) und 12 (VTU) haben.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, die Arbeit vom Büro Hoffmann-Leichter zu dem Verkehrsmodell sei im Oktober 2017 abgeschlossen worden. Die entsprechende Dokumentation sei am 20.10.2017 vorgelegt worden. Erst danach sei das Büro LK Argus mit der Gesamtprognose Adlershof beauftragt worden. In Abstimmung mit SenUVK sollte hierzu das von der Vorhabenträgerin bearbeitete Netzmodell als Grundlage dienen. Das Netzmodell sei am 07.11.2017 von LK Argus angefordert und durch das Büro Hoffmann-Leichter übergeben worden. Die Abweichungen der Prognosezahlen ergäben sich aus der weiteren Bearbeitung im Rahmen der Gesamtprognose, in die weder das Büro Hoffmann-Leichter noch die Vorhabenträgerin Einblick hätten. Es sei auch nicht bekannt, welche Planfälle/Szenarien in der Gesamtprognose betrachtet würden und auf welche Planfälle/Szenarien sich der Einwand beziehe.

Die Vorhabenträgerin legt mit dem Ergebnisbericht eine Gegenüberstellung von Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall (2030) vor. Während im Nullfall eine Taktzahl von insgesamt 734 (Straßenbahn und Bus) tags sowie 123 nachts angegeben wird, sollen es im Planfall 830 tags und 174 nachts sein.

Hierbei bleiben die Taktzeiten der derzeitigen Straßenbahn-Linien M17, 21, 37, 60 und 67 unverändert, während die Straßenbahnlinien 61 und 63 hinzukämen, da sie durch das Vorhaben „Adlershof II“ von der derzeitigen Endstelle Karl-Ziegler-Straße zur Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ verlängert werden (Linie 60 mit 48 Fahrten tags, 12 nachts; Linie 63 mit 48 tags und 10 nachts).

Bei den Buslinien bleiben die Zahlen im Vergleich von Nullfall und Prognose bei den derzeitigen Linien M11, X11, 160, 163, (165 verbleibt in der Michael-Brückner-Straße), 166, 265 und N 67 gleich; die Linie 163 entfiere voraussichtlich, stattdessen würde die Linie XY hinzukommen (71 statt 47 Fahrten tags, gleichbleibend 10 Fahrten nachts); im Ergebnis erhöhen sich die Taktzahlen bei allen Bussen von 425 tags und 109 nachts auf 449 tags und 109 nachts; davon „Busse in der Schleife“: im Nullfall 332 tags und 85 nachts (zusammen in 24 Stunden: 417), im Prognosefall 356 tags und 85 nachts (zusammen in 24 Stunden: 441).

Wenngleich Linien und Taktzeiten von der Planfeststellung an sich nicht erfasst werden, zeigt die Prognose eine realistische und aktuelle Einschätzung durch die Vorhabenträgerin an.

Übergeordnetes Straßennetz

Die Abteilung Verkehr bei SenUVK wendet zur Straßenplanung ein, folgende Hinweise und Bedenken seien im weiteren Verfahren zu berücksichtigen: Das in der Unterlage „13.5 Objektkonkrete Verkehrsprognose“ zitierte übergeordnete Straßennetz von Berlin gebe den Stand vom November 2016 wieder und sei zu korrigieren. Auf der Webseite der SenUVK werde unter folgendem Link über die Fortschreibung mit den jeweiligen Veränderungen und den aktuellen Stand berichtet: [http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik/Planung/Straßen Kfz/Straßennetz/index.shtml](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik/Planung/Straßen%20Kfz/Straßennetz/index.shtml). Die dort abrufbare Fassung vom Dezember 2017 stelle den aktuellen Stand dar. Die 2017er-Darstellung passe auch inhaltlich besser zu den in der Unterlage enthaltenen Belastungsplots, da die Verlängerung/Anbindung der Melli-Beese-Straße bis / an den Groß-Berliner Damm nicht mehr planerisch weiterverfolgt würde.

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Darstellung des übergeordneten Straßennetzes für den Stand von November 2016 sei seinerzeit mit SenUVK so abgestimmt worden. Die objektkonkrete Verkehrsprognose werde jedoch in der weiterführenden verkehrstechnischen Untersuchung überprüft und ggf. aktualisiert.

Die Vorhabenträgerin hat die objektkonkrete Verkehrsprognose angepasst, siehe UL 13.5 Seite 7A.

Kurzfristige Prognose

Es wird eingewandt, dass der Schwerlastverkehr eine große Rolle im Rahmen des Wirtschaftsverkehrs in Richtung Süden / Norden einnehme. Diese Zubringerrolle übernehme u. a., der Sterndamm. Somit sei die seit 10 Jahren vorliegende Planung aufgrund eines voraussichtlich veränderten Modal Split zu überarbeiten. Warum werde so eine kurzfristige Prognose herangezogen, die für die Kalkulation / das Verkehrsmodell zu schnell ad absurdum führe? Warum werde nicht eine Entwicklung bis 2040 für die aktualisierte Kalkulationsbasis zu Grunde gelegt?

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass die Grundlage für die Prognose ein Teilnetzausschnitt des qualifizierten Berliner Verkehrsmodells für die Prognose 2030 darstellt. Darin sind die für 2030 prognostizierten LKW-Verkehrsmengen enthalten.

Die Verkehrsprognose 2030 stellt den aktuellen Stand dar. Von der zuständigen Stelle für Verkehrsentwicklungsplanung wurde keine andere oder längerfristige Prognose herausgegeben. Dem Einwand kann ohnehin nicht gefolgt werden. Ein Prognosehorizont zwischen 10 und 15 Jahren wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in Zusammenhang mit Verkehrsprognosen als sachgerecht angesehen (vgl. Urteile vom 10. Oktober 2012 – 9 A 19.11 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 23ff. und vom 15. Februar 2018 – 9 C 1.17 – BVerwGE 161, 180 Rn. 16). Der Einwand wird zurückgewiesen.

B VI.3.2 Verkürzte Bahnsteige bei Regional- und S-Bahn

Die Abteilung IV der SenUVK wendet zur Bahnplanung ein, auf Seite 18 des Erläuterungsberichtes werde ausgeführt: „Das Bauwerk besitzt eine lichte Weite von 10,50 m, die lichte Höhe beträgt mindestens 4,75 m. Für den Neubau der EÜ Straßenbahnunterführung müssen Bahnsteige der Regional- und S-Bahn temporär zurückgebaut werden.“ Vor dem Hintergrund der Ausschreibungen der SPNV-Leistungen des Netzes Elbe-Spree und der entsprechend zu erwartenden Zuglängen werde davon ausgegangen, dass – wie im Erläuterungsbericht formuliert – die Bahnsteiglänge für den Regionalbahnsteig wiederhergestellt werde, der Rückbau also nur „temporär“ erfolge. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass der Regionalverkehrshalt Schöneweide in der Vergangenheit auch zum Einsatz für Sonderzüge für die Auswärtsgäste des 1. FC Union Berlin genutzt wurde. Insbesondere mit dem Ausbau des Stadions und der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung durch die Straßenbahn solle dies bei der Planung für die Verkehrsstation Schöneweide berücksichtigt werden.

Die Vorgabenträgerin erwidert, die Wiederherstellung der Bahnsteige obliege der Federführung der DB AG. Für die Planung der Straßenbahnanlagen bestehe mit der Wiederherstellung der originären Bahnsteiglängen kein Konfliktpunkt.

Die Erstellung des Ingenieurbauwerks Straßenbahnunterführung beinhaltet nicht die Gestaltung von Bahnsteigen der Regional- oder S-Bahn, insofern sind diese nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses; zur Umsetzung dieser Baumaßnahme müssten die Bahnsteige je nach Bauverfahren lediglich temporär zurückgebaut werden.

B VI.3.3 Fahrzeugerkennung ÖPNV

Das Verkehrsmanagement der SenUVK führt an, dass im Sterndamm eine gemeinsame Haltestelle für Busse und Straßenbahnen vorgesehen sei, auf der Fahrzeuge des ÖPNV in verschiedenen Richtungen verkehrten. Es fordert daher ein System, dass Busse und

Straßenbahnen zuverlässig erkennt, da ansonsten gegenseitige Behinderungen zu befürchten seien, wodurch die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten nicht zu gewährleisten sei.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass im Sterndamm keine gemeinsame Haltestelle für Bus und Straßenbahn vorgesehen sei. Lediglich für den Zwischenzustand Adlershof II ist eine temporäre Straßenbahnhaltestelle (keine Busbenutzung) vorgesehen.

Der Planfeststellungsbehörde ist bekannt, dass in einzelnen Knotenpunkten die an Haltestellen anschließen und bei denen sowohl von der Straßenbahn als auch vom Bus die Fahrbahn gemeinsam genutzt wird, Störungen können auftreten, die auf eine mangelhafte Bus-Erkennung zurückzuführen sind. Diese Störungen sind im Allgemeinen auf Unregelmäßigkeiten innerhalb der Haltestellen zurückzuführen. Diese Art der Störungen kann für die in den Haltestellenbereich einfahrenden Busse und Straßenbahnen angenommen werden. Sofern die Störungen beim Ausfahren der Fahrzeuge aus dem Haltestellenbereich der Haltestellen „S Schöneweide“ und S Schöneweide / Sterndamm umfasst auftreten, stellt sich ein Rückstau der Buse und Straßenbahnen ein. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der Größe des Haltestellenbereichs nicht zu erwarten, dass der sich einstellende Rückstau bis in den öffentlichen Straßenraum reicht. Mit einer Störung des Verkehrs im öffentlichen Straßennetz ist daher auch mit einer unzuverlässigen Bus-Erkennung nicht zu rechnen. Damit liegt es allein im Interesse der Vorhabenträgerin, zur Aufrechterhaltung eines zuverlässig und pünktlichen ÖPNV die Haltestelle und ihre Fahrzeuge mit einer entsprechenden zuverlässigen Technik auszustatten. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Notwendigkeit, an dieser Stelle regulierend einzugreifen.

B VI.4 Trassierung / Aufteilung Straßenraum

B VI.4.1 Haltestelle S-Schöneweide/ Sterndamm (Gleisschleife)

Wegführung im Bereich der Haltestelle S-Schöneweide / Sterndamm

Es wird eingewendet, dass die Radwegführung unmittelbar im Kreuzungsbereich der Einfahrt für Bus / Tram vor der neuen Haltestellenanlage ende. Für zu Fuß Gehende und Radfahrende im Bereich der Haltestelle sei die Wegführung nicht erkennbar. Die Einwender befürchten Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern (wie beispielsweise Bus und Fußgänger). Zur Sicherung konflikt- und unfallfreier Verkehrsabläufe und Querungen der Gleisanlagen innerhalb der Haltestelle sei der gesamte Bereich, insbesondere die Gleisquerungen und die Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen, mit entsprechenden Markierungen zur Orientierung für die jeweilige Nutzergruppen auszugestalten; beispielsweise mit einer farbig markierten Radspur, die bis zu den Fahrradabstellanlagen und zu den Eingangsbereichen des S-Bahnhofes führe.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass sie diesen Hinweis in ihre Planungen einfließen lasse. Die notwendigen Markierungen zur zweifelsfreien Führung aller Verkehrsteilnehmer in der Gleis- und Buswendeschleife erfolgen in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde im Zuge der Ausführungsplanung und würden von der fachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Diese Anordnungen seien nicht Inhalt einer Planfeststellung.

Dem Einwand wird entsprochen. Die Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer erfolgt im Bereich der Haltestelle durch die unterschiedliche Gestaltung der Oberfläche. Hierbei wird sich in der Regel an der Gestaltung von Gehwegen, die in Gehstreifen (Plattenbelag) und Seitenstreifen (Kleinpflaster) gegliedert sind, orientiert. Aufgrund der Planungstiefe wird die Gestaltung der Oberfläche im Rahmen der Ausführungsplanung mit

den Beteiligten abgestimmt. Hierzu wurde die Vorhabenträgerin mit den Nebenbestimmungen A II.1 d), A II.3 und A II.5 verpflichtet. Dies gilt auch für die Stellen, an denen das Vorhaben an den Bestand anschließt.

Wartebereich Gleis 6 der Haltestelle S-Schöneweide / Sterndamm

Es wird eingewandt, dass der parallel zum Bahndamm gelegene Gehweg entlang Gleis 6 den Hauptzugang zum S-Bahnhof Schöneweide und auch den Wartebereich für die Haltestelle darstelle. Mit einer Breite von 3 m sei der Weg zu schmal, um ein Wartehäuschen aufnehmen zu können; wartende Fahrgäste würden die Durchgänge blockieren. Die Einwander befürchten, dass Fußgänger bei hohem Fahrgastaufkommen auf die Gleisanlage ausweichen, wodurch mit Konflikten zwischen Fußgängern und den Fahrzeugen des ÖPNV zu rechnen sei. Die Einwander fordern, den Gehweg entlang Gleis 6 zu verbreitern.

Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Erwiderung darauf hin, dass es im genannten Haltestellenbereich kein Wartehäuschen geben würde, da es sich um eine Endstelle handle. Die Breite von 3 m stehe somit durchgehend zur Verfügung; ein hohes Konfliktpotential zwischen den Nutzergruppen sehe die Vorhabenträgerin daher nicht.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Befürchtungen der Einwander nicht. In dem Haltestellenbereich handelt es sich um eine reine Ausstiegshaltestelle, mit wartenden Fahrgästen ist daher nicht zu rechnen. Die geplante Gehwegbreite liegt mit 3,0 m über der gem. AV Geh- und Radwege geforderten Mindestbreite für Gehwege von 2,5 m und wird als ausreichend betrachtet.

Haltestellenzufahrt

Mehrere Einwander führen an, dass aus den Unterlagen die Verkehrsführung im Sterndamm in Höhe der Ein- und Ausfahrt zur Haltestelle S Schöneweide / Sterndamm anhand der Unterlagen nicht erkennbar sei. Sie befürchten bei der Nutzung des Linksabiegestreifens im Sterndamm zur Einfahrt in die Haltestelle Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern und fordern die Ergänzung der Unterlagen.

Im Lageplan (UL 5.1) ist ersichtlich, dass die aus Südwesten kommenden Busse gemeinsam mit der Straßenbahn über das Gleis 1 in die Haltestelle geführt werden. Das Gleis 1 wird hierfür mit einem festen, befahrbaren Oberbau versehen. Von Südwesten kommende Radfahrende sollen nach derzeitigem Planungsstand, wie im Lageplan dargestellt, parallel zum Fußgängerüberweg über die Fahrbahnen des Sterndamms geführt werden. Der kurze Linksabiegestreifen im Sterndamm ermöglicht die Einfahrt in die Haltestelle von Service- und Lieferverkehr. Ein Konflikt zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern ist mit der geplanten Verkehrsführung nicht zu erwarten, die Darstellung in der Planunterlage ist ausreichend. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, in die Planung regulierend einzugreifen.

B VI.4.2 Haltestelle S-Schöneweide (verlängerte Brückenstraße)

Wartebereiche Haltestelle S-Schöneweide

Es wird angeführt, dass die Bahnsteige der Haltestelle S Schöneweide ein Gefälle in Richtung Straßenbahnunterführung aufwiesen. Die Einwander befürchten durch das Gefälle bei winterlicher Eisglätte eine Gefährdung der Fahrgäste. Weiterhin wird eingewandt, dass die Bahnsteige mit 3 m bzw. 2,65 m sehr knapp bemessen seien und dem momentanen sowie dem zukünftigen Fahrgastaufkommen nicht gerecht würden. In diesem Bezug wird auf Berufspendler und das erhöhte Fahrgastaufkommen bei Großveranstaltungen verwiesen.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die Längsneigung des Bahnsteigs weniger als 1,9 % betrage; die Barrierefreiheit sei damit gegeben und sie betrachte damit den Haltestellenbereich als ausreichend.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Gemäß § 31 Abs. 5 BOStrab ist die Breite der Bahnsteige nach dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgastströme zu bemessen. Längs der Bahnsteigkante muss eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m, bei Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen von mindestens 1,5 m vorhanden sein. Die Querneigung des Bahnsteigs ist so auszuführen, dass sie mit 2 von Hundert zur Bahnsteigkante hin ansteige. Die geplante Breite der Bahnsteige mit 3,0 m liegt deutlich über der Mindestbreite von 2,0 m bzw. 1,5 m im Verkehrsraum öffentlicher Verkehrsflächen, zu dem auch die Flächen des Bahnhofsvorplatzes gehören. Damit ist auch die Einschränkung der Bahnsteigbreite im Bereich des Bahnhofsgebäudes auf 2,65 m nicht zu beanstanden. Die geplante Längsneigung des Bahnsteiges geht nicht über die nach BOStrab geforderte Querneigung des Bahnsteigs hinaus, eine Verkehrsgefährdung durch die geplante Neigung des Bahnsteiges ist daher seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Südwestlicher Abgang der Haltestelle

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick wendet ein, dass aus der Planung nicht erkennbar sei, ob am südwestlichen Ende der neuen Haltestelle S Schöneweide ein Queren der Straßenbahngleise für Fußgängerinnen und Fußgänger geplant sei und wie diese verkehrssicher gestaltet werden soll.

Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung führt an, dass bei der Haltestelle S Schöneweide der Bahnsteig am dortigen Gleis 2 vom S-Bahnhof aus nur über die Gleisquerung an der Schnellerstraße barrierefrei zu erreichen sei. Der westliche Übergang sei ungesichert, was wegen der Umsteigebeziehung zu den Haltestellen auf dem westlichen Bahnhofsvorplatz nicht akzeptabel sei

Die Deutsche Bahn wendet als Grundstückseigentümerin ein, dass die ihr Grundstück betreffende Höhenangabe im Schnitt B2 fehlerhaft sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass sie hier keine höhere Gefährdung als an anderen Haltestellenabgängen sehe. Sie lehnt eine Signalisierung dieses Überweges ab. Dies würde jedoch mit der SenUVK, Abt. VI im Rahmen der Ausführungsplanung noch näher abgestimmt. Die Aussage zu den falschen Höhenkoten sei pauschal, sie könne daher auf den Einwand nicht konkret antworten.

Mit der Absenkung der Gehflächen auf die Ebene der Gleislage sind die baulichen Voraussetzungen für eine Fußgängerquerung der Straßenbahngleise am südwestlichen Ende der Haltestelle Schöneweide gegeben, die sichere Ausgestaltung obliegt der Technischen Bahnaufsicht. Nach § 20 BOStrab sind Bahnübergänge von Fuß- oder Radwegen mit gegebener Übersicht mit Umlaufsperrn, ähnlich wirkenden Einrichtungen oder mit einer Lichtzeichenanlage auszurüsten. Auf Umlaufsperrn, ähnlich wirkende Einrichtungen oder eine Lichtzeichenanlage könne verzichtet werden, wenn nach den örtlichen Verhältnissen dafür kein Erfordernis besteht und die Technische Aufsichtsbehörde zustimmt. Da der barrierefreie Zugang über den lichtsignalgeregelten Bahnübergang (einschließlich blindenspezifischer Einrichtungen) am nordöstlichen Ende der Haltestelle gesichert ist und die Vorhabenträgerin zugesagt hat, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, inwieweit auch am südwestlichen Bahnübergang der Haltestelle die Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange hergestellt werden kann, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Bedarf, an dieser Stelle regulierend in die Planung einzugreifen.

Die von der Deutschen Bahn beanstandete Höhenangabe liegt im Bereich des südwestlichen Abgangs der Haltestelle von Gleis 1 und beträgt 33,96 m. Die in Schnitt B1 angegebene Höhenangabe von 34,23 m wird seitens der Einwenderin nicht beanstandet. Die Differenz der beiden benachbarten Höhenangaben beträgt 33 cm und ist mit einer Rampe bzw. mit zwei Stufen zu überwinden. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Ausgestaltung der Flächen im Bereich des Höhenunterschieds sich im Rahmen der Ausführungsplanung lösen lässt, zumal die Deutsche Bahn im Anschluss an die Haltestelle auf ihrem Grundstück die Flächen neugestaltet, wobei sie die mit diesem Vorhaben vorgelegte Planung berücksichtigen kann. Das Detail ist planrechtlich ohne Belang, die Planfeststellungsbehörde sieht hier keinen Bedarf, regulierend in die Planung einzugreifen.

Straßenraumaufteilung öffentliche Grundstückszufahrt

Die Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr wendet ein, dass der entlang des Einkaufszentrums geführte Gehweg mit geplanten 2,27 m nicht der Mindestbreite entspricht und fordert, die Straßenraumaufteilung am Einkaufszentrum westlich der neuen Haltestelle S Schöneweide so zu verändern, dass der Gehweg mit einer Mindestgehwegbreite von 2,5 m hergestellt werden könne. In dem Zusammenhang sei zu überprüfen, ob die Behindertenstellplätze reduziert oder im Bereich des Einkaufszentrums bzw. des Bahnhofsvorplatzes besser angeordnet werden könnten, zumal sie für den Bahnhof barrierefrei nur über die LSA Schnellerstr./ Brückenstraße/Michael Brückner Str. zu erreichen wären.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu an, dass die AV Geh- und Radwege ein Regellaß von 2,50 m Breite für Gehwege vorsehe (sollen 2,50 m nicht unterschreiten). Die hier punktuell vorhandene Einengung um weniger als 25 cm würde auch aufgrund des relativ geringen Fußgängerverkehrs als hinnehmbar eingeschätzt.

Dem Einwand wird entsprochen. Nach der AV- Geh und Radwege soll das Maß der Breite für straßenbegleitende Gehwege 2,5 m, in Ausnahmefällen von 2 m, nicht unterschreiten. Die Mindestbreiten dürfen nur unterschritten werden, wenn bei beengten Verhältnissen andernfalls auf die Ausbildung von Gehflächen ganz verzichtet werden müsste. Die Einengung der Gehwegfläche betrifft aufgrund der konisch zulaufenden Bordführung lediglich einen Abschnitt von 5 m. Auf dieser Länge ist die Bordführung so anzupassen, dass die Mindestgehwegbreite von 2,5 m eingehalten ist. Dies geht zu Lasten der angrenzenden Parkspur. Derzeit sind im Bereich der Parkspur drei rollstuhlgerichte Parkplätze vorgesehen, sie ist entsprechend anzupassen (Planung Dritter). Es ist nicht auszuschließen, dass hierbei einer der drei Stellplätze für Rollstuhlfahrer aufgegeben werden muss. Bei den Stellplätzen handelt es sich um Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenland, die überwiegend zur Anbindung des MIV an den ÖPNV dienen. Das Einkaufszentrum stellt für ihre Kundschaft auf ihrem Grundstück eigene Stellplätze zur Verfügung. Da mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ausreichend Möglichkeiten bestehen, entsprechende Kfz-Parkplätze einzurichten und zur Verfügung zu stellen, sieht die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle nicht die Notwendigkeit, für die Aufrechterhaltung der geplanten Stellplätze von dem Mindestmaß für Gehwege abzuweichen. Die Anpassung der Bordführung wird im Lageplan und in dem Schnitt B mit einem Grüneintrag gefordert (Grüneintrag G03).

Wegfall einer Zuwegung vom/zum Koloniegelände

Ein Einwender bezieht sich auf die Blauänderung und dort auf die Bemerkung der Vorhabenträgerin im Lageplan zum Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.2, Blau eintrag B20: „Die Zuwegung zu den Liegenschaften wird nicht geplant“. Er richtet sich gegen den Wegfall der in der bisherigen Planung vorgesehenen Zuwegung von der Erschließungs-

straße des Koloniegeländes (Verlängerung der Friedrich-List-Straße) zum neu zu errichtenden Hauptzugang zum Bahnhof Schöneweide. Zur Begründung führt er an, dass seit Öffnung des Personentunnels zur Johannisthaler Seite vor einigen Jahren (bis zur momentanen Sperrung aufgrund der Baumaßnahmen) die bestehende Zuwegung zu dieser Erschließungsstraße von Anwohnern der Siedlung stark genutzt (Eibenweg, Breiter Weg) worden sei; ebenso von Anwohnern des neu errichteten Wohnparks im ehemaligen Makarenko-Kinderheim in der Südostallee und Anwohnern der Siedlung um die Friedrich-List-Straße. Entfalle diese fußläufige Wegebeziehung, würde dies nach Ansicht des Einwenders für den erwähnten Personenkreis einen großen Umweg über Südostallee/Sterndamm und Durchquerung der neuen Wendeschleife in gesamter Längsrichtung bedeuten, wenn sie an den neuen Hauptzugang zum Bahnhof mit Fahrtreppen und Aufzügen gelangen wollten. Dieser Umweg stelle eine Verschlechterung der Erreichbarkeit gegenüber dem früheren Zustand dar; die Lösung widerspreche damit dem im Erläuterungsbericht genannten Ziel einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV deutlich.

Die Vorhabenträgerin bestätigt, dass die ursprünglich geplante Zuwegung die Erreichbarkeit des Bahnhofs Schöneweide verbessert hätte und weist darauf hin, dass die Planung durch Betroffenheit Dritter weggefallen sei.

Vom angenommenen Startpunkt Eibenweg 39 wird der Weg um ca. 50 m länger (von 700 m auf 750 m) und von der Südostallee 137-177 um ca. 300 m (von 600 m auf 900 m). Für die Planfeststellungsbehörde ist nachvollziehbar, dass insbesondere für Zu Fußgehende unnötige Umwege möglichst zu vermeiden sind. Gleichwohl gilt es, die Rechte eines Grundstückseigentümers (Kolonie an der Südostallee) zu beachten, wenn dieser einen Zugang zu seinem Grundstück verweigert. Darauf hat die Vorhabenträgerin mit der Blauänderung B20 zu Recht reagiert. Bei dem Weg über das Gelände der Kolonie handelt es sich nicht um eine öffentliche Wegeverbindung; diese endet am Übergang von der Friedrich-List-Straße in die Kolonie. Auch die Wegeverbindung von der Kolonie (Garagen) zum (ehemaligen) Fußgängertunnel der DB AG führte nicht über öffentliche Straßen bzw. Wege. Offenbar wurde diese Nutzung nur geduldet. Daher ist der Einwand zurückzuweisen. Gleichwohl können die Zuständigen unabhängig von diesem Vorhaben prüfen, ob eine Verbesserung der Zuwegung ermöglicht werden kann.

B VI.4.3 Sonstige Belange

Fahrradabstellanlagen

Es wird eingewendet, dass die ohnehin geringe Anzahl von Fahrradabstellplätzen bei Abbruch vollumfänglich zu ersetzen und in jedem Fall zu ergänzen sei. In diesem Zusammenhang wird auf die geplanten Wohngebiete in den umliegenden Stadtteilen Johannisthal, Schöneweide und Adlershof mit der daraus sich ergebenden Bedarfssteigerung, die zentrale Bedeutung des Bahnhofs Schöneweide in seiner Funktion als S- und Regionalbahnhof und als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsträgern sowie auf das Berliner Mobilitätsgesetz verwiesen. Die dargestellten Fahrradabstellplätze im Bereich der Wendeschleife seien nicht ausreichend, um den Bedarf an Abstellanlagen zu decken. Ein Einwender führt an, dass die derzeitige Situation im Bereich des S-Bahn-Zuganges am Sterndamm – mit bis zu ca. 100 an Absperrgittern, Zäunen und Haltestellenschildern angeschlossenen Fahrrädern – zeige den hohen Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten. Die Einwender fordern mehr Abstellanlagen für Fahrräder. Da erfahrungsgemäß Abstellanlagen, die weit vom Umsteigepunkt entfernt lägen, schlecht angenommen würden, seien die Stellplätze auf der Johannisthaler Seite des Bahnhofes im Bereich der Gleisschleife zu verorten.

Weiterhin wird eingewendet, dass die Lage der neuen Fahrradabstellanlage im Wendekreis der Straßenbahnen und Busse nach Ansicht der Einwender ein erhöhtes Unfallri-

siko beinhalte. Es wird angeregt, die Fahrradabstellanlagen außerhalb des Wendekreises anzuordnen. Als geeigneter Aufstellort wird die Fläche vor der Stützwand des Bahndammes im Bereich neben der Straßenbahnunterführung genannt. Es wird auch ein zentral am S-Bahnhof gelegenes, am zukünftigen Bedarf ausgerichtetes Fahrradparkhaus gefordert.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass die Anzahl der dargestellten neuen, überdachten Fahrradabstellanlagen dem jetzigen Zustand im Bereich der Gleis- und Buswendeschleife entspreche. Die Fahrradbügel bzw. Abstellanlagen im Einzelnen seien nicht planfeststellungsrelevant und würden nur der Information dienen. Der geplante Standort der neuen Fahrradabstellanlagen stelle aus Sicht der Vorhabenträgerin jedoch keine Gefährdung Radfahrender dar. Die Vorhabenträgerin sagt zu, in Abstimmung mit dem Bezirk Treptow-Köpenick weitere Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen.

Ziel des Vorhabens ist die Genehmigung für den Bau einer Straßenbahnanlage. Die Genehmigung beinhaltet alle öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, die mit dem Bau der Straßenbahnanlage zusammenhängen, also auch entsprechende Folgemaßnahmen. Nicht Bestandteil des Verfahrens ist der Ausbau des öffentlichen Straßenlandes und dessen Ausgestaltungswelche, über das Vorhaben hinausgehen, wie beispielsweise die Anordnung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen. Mit dem Vorhaben ist lediglich die Wiederherstellung von Abstellanlagen in gleicher Anzahl geschuldet. Gleichwohl ist bei der Ausbildung des Vorhabens darauf zu achten, dass Andere Planungen nicht verhindert werden. Dass mit dem Vorhaben die Errichtung ergänzender Fahrradabstellanlagen verhindert würde, wurde nicht vorgebracht und ist seitens der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu erkennen. Unabhängig davon, inwieweit zusätzliche Fahrradabstellanlagen sinnvoll sind oder nicht, kann die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin mit diesem Beschluss nicht auferlegen, über den Ersatz hinausgehende Abstellanlagen zu errichten. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Gleisquerungshilfen für Radfahrende

Es wird gefordert, dass in den Bereichen, in denen die Radspuren die Gleise der Straßenbahn kreuzen, Gleisquerungshilfen eingebaut werden. Hierbei handele es sich um Schaumstoff- oder Gummieinlagen, die in die Rillen der Straßenbahnschienen eingelegt würden, wo eine nahezu bündige Oberfläche entstünde. Straßenbahnen könnten diese Gummi- oder Schaumstoffeinlagen hinunterdrücken und so ungehindert fahren. Radfahrer hingegen könnten die Einlagen nicht hinunterdrücken; wodurch verhindert würde, dass Radfahrende in die Schienen geraten (vgl. BVV Treptow-Köpenick, Drs. VIII/0571 Beschluss vom 31.01.2019).

Die Vorhabenträgerin sagt im Rahmen der Erwiderung zu, den Hinweis in ihre Planungen zur Ausführung des Vorhabens einfließen zu lassen.

Die Forderung, die Vorhabenträgerin zum Einbau von Gleisquerungshilfen zu verpflichten, wird abgelehnt. Sicherlich stellt die Querung der Spurkranzrinne bei straßenbündigen Gleisen der Straßenbahn durch ungewolltes Einspuren von Fahrrädern ein Risiko dar, das zur Manövrierunfähigkeit der Fahrräder führt, was im schlimmsten Fall zum Sturz führt. In den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ wird daher empfohlen, bei der Führung des Radverkehrs die Spitzwinklige Überquerung von Straßenbahngleisen zu vermeiden, wobei eine Überquerung ab einem Winkel von 50 von (45 Grad) oder mehr als problemlos angegeben wird.

Im Planfeststellungsbereich sieht die Planung nur an drei Stellen eine Gleisquerung für Radfahrende vor. Hierbei handelt es sich um die Radwegführung im Sterndamm mit Fahrtrichtung Südwest im Bereich der Zufahrt zur Haltestelle S Schöne-

weide/Sterndamm und um die beiden straßenbegleitenden Radwege der Schnellerstraße/Michael-Brückner Straße im Knotenbereich mit der Brückenstraße. In allen Bereichen beträgt der Überquerungswinkel mindestens 45° und wird als verkehrssicher betrachtet. Für den Bereich der Haltestelle S Schöneweide/Sterndamm, in dem zwar die Radwegführung aus der Planung nicht hervorgeht, steht für eine verkehrsgerechte und sichere Radwegführung jedoch ausreichend Platz zur Verfügung. Anzumerken ist, dass im Bereich der Haltestelle grundsätzlich die Fahrzeuge des ÖPNV den Vorrang genießen und sich die weiteren Verkehrsteilnehmer, wie Zu Fuß-Gehende und Radfahrende, entsprechend umsichtig zu verhalten haben. Bei der Gleisschleife handelt es sich um eine Betriebsanlage der BVG und nicht um einen öffentlichen Verkehrsplatz. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Notwendigkeit, an dieser Stelle korrigierend in die Planung einzugreifen.

Sterndamm

Um einen möglichst gefahrenfreien Verkehr sicherzustellen, werden bezüglich der Raumaufteilung und Verkehrsführung im Sterndamm die folgenden Forderungen gestellt:

- Die Radwegführung im Sterndamm in Höhe der Einfahrt zur Haltestelle S Schöneweide/Sterndamm müsse baulich derart überarbeitet werden, dass durch Änderung der Sichtbeziehungen von Rechtsabbiegenden zu Radfahrenden genügend Aufmerksamkeit für den Abbiegevorgang vorhanden ist.
- Die Freigabe des rechtsabbiegenden MIV sei getrennt von der Freigabe der Radfahrenden zu erteilen. Zusätzlich seien Radspuren im Kreuzungsbereich, um abbiegende motorisierte Verkehrsteilnehmer angemessen auf Radfahrer hinzuweisen, durchgehend farbig zu markieren.
- Für Radwege auf Gehwegflächen sei die Benutzungspflicht aufzuheben.
- Bei Unterschreiten der in den Regelwerken geforderten Breiten müssten Gehwege den Fußgängern vorbehalten bleiben.
- Separate Radspuren seien derart zu gestalten, dass die gemäß Berliner Mobilitätsgesetz entsprechenden Mindestbreiten nicht unterschritten würden.
- In Abschnitten, in denen die Planung neben der Radspur Stellplätze für Kraftfahrzeuge vorsehe, sei zwischen Radspur und Parkstreifen ein Sicherheitsabstand von 50 cm vorzusehen.
- Radspuren müssten eine glatte Oberfläche (vorzugsweise Asphalt) aufweisen, auch wenn die Radspur an einigen Stellen auf Gehwegniveau angelegt wird.
- Die Anhebung der Radspur auf Gehwegniveau sei nur in begründeten Ausnahmefällen vorzunehmen. Zu bevorzugen sei die Anlage der Radspur auf Fahrbahnniveau, um eine ganzjährige Reinigung der Radspur – zusammen mit der Kfz-Spur – zu ermöglichen.
- Wenn rechts von der Radspur keine Kraftfahrzeuge parken, keine Grundstückseinfahrten vorlägen und keine sonstigen Erfordernisse bestünden, dass Kraftfahrzeuge die Radspur kreuzten, solle die Radspur auf der linken Seite mit einer durchgezogenen Linie markiert und vom Kraftfahrzeugverkehr klar abgegrenzt werden. Nur in den oben genannten Ausnahmefällen solle die durchbrochene Markierung für einen Angebotsstreifen verwendet werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die in der Planfeststellungsunterlage dargestellte Raumaufteilung den aktuell mit der SenUVK abstimmt Stand abbilde. Die Radwege würden gesichert geführt und es seien keine Hindernisse vorhanden. Planungsabschnitte, in denen Kraftfahrzeuge neben der Radspur parken, seien in der vorliegenden Planung nicht vorhanden. Die Markierung der Verkehrsfläche müsse ohnehin den rechtlichen und technischen Anforderungen entsprechen und würde im Rahmen der Ausführungsplanung von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Hierbei handelt es sich um allgemeine Hinweise. Die Einwender legen nicht dar, an welcher Stelle die vorgesehene Planung den Regelwerken widerspricht. Die für die Straßenraumaufteilung zuständige Fachbehörde (SenUVK Abt IV B – Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr übergeordneter Straßen) teilt die Befürchtungen der Einwender nicht. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen sind, soweit sie im Rahmen des Vorhabens zur Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes nicht zwingend erforderlich sind, nicht Bestandteil dieses Beschlusses; sie werden von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben und Regelwerke in eigenem Ermessen bzw. Zuständigkeit erteilt. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, an dieser Stelle regulierend in die Planung einzugreifen.

Grundstückszufahrt Sterndamm 6-10

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick führt an, dass durch den Entfall der Zufahrt für das Grundstück Sterndamm 6-10 über die bisherige Buswendeschleife die Zufahrt zu dem Grundstück neu zu regeln sei. Durch die Verlegung der Straßenbahngleise im Sterndamm von der Seitenlage in die Mittellage und durch den damit verbundenen Wegfall der auf Höhe des Grundstückes liegenden Straßenbahnhaltestelle sei nun eine Erschließung des Grundstückes direkt vom Sterndamm aus möglich. Der Wegfall der Zufahrt über die Buswendeschleife der BVG habe in erster Linie zwischen den Grundstückseigentümern und dem Verursacher (hier die BVG) zu erfolgen. Als Nachweis über die Abstimmung müsse dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes eine von allen betroffenen Grundstückseigentümern unterzeichnete Vereinbarung über die neue Erschließung der Grundstücke vorlegt werden. Üblicherweise habe der Grundstückseigentümer einen Antrag auf Rückbau der alten Gehwegüberfahrt und Neubau der neuen Gehwegüberfahrt zu stellen. Da jedoch der Rückbau der alten Gehwegüberfahrt Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist, sei die Herstellung der neuen Gehwegüberfahrt im Verfahren zu klären.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu an, dass die jetzige Grundstückszufahrt zu Sterndamm 6-10 über das landeseigene Flurstück erfolge. Die Vorhabenträgerin sehe sich hier nicht als Verursacher, ein Antrag auf Rückbau der vorhandenen Überfahrt sei aufgrund des Planfeststellungsverfahrens entbehrlich. Die neue Grundstückszufahrt sei nach Meinung der Vorhabenträgerin mit dem Bauantrag zu den Gebäuden Sterndamm 8, 8A und 10 und dem damit verbundenen amtlichen Lageplan geklärt.

Der Einschätzung des Bezirksamtes, dass die Herstellung der neuen Grundstückszufahrt durch den vorhabenbedingten Wegfall der bestehenden Zufahrt als Folgemaßnahme dem Vorhaben zuzuordnen sei, kann gefolgt werden. Mit seiner Stellungnahme hat das Bezirksamt jedoch seine grundsätzliche Zustimmung zu der neuen Grundstückszufahrt gegeben, die in schwarz als Planung Dritter in dem Lageplan verzeichnet ist. Seitens der Grundstückseigentümer des Sterndamm 6-10 wurden diesbezüglich keine Einwände gegen den Plan erhoben. Seitens der Planfeststellungsbehörde besteht damit kein Zweifel, dass die Zufahrt zu dem Grundstück an der verzeichneten Stelle hergestellt werden kann. Neubau und Kostentragung für die Zufahrt sind im Beschluss SenUVK IVE1 1716 PF vom 07.02.2020 geregelt. Somit sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit, an dieser Stelle regulierend in die Planung einzugreifen.

Barrierefreiheit

Einwender führen an, dass der mit einer Treppe versehene Ausgang von der Haltestelle S Schöneweide nicht behindertengerecht sei. Dies entspräche nicht dem auf Seite 4 des Erläuterungsberichts angeführten Ziel, die im Bereich des Bahnhofes Schöneweide bestehenden Anlagen hinsichtlich eines fahrgastfreundlichen, komfortablen barrierefreien Zustandes zu verbessern. Die vorgelegte Planung entspreche auch nicht den in § 8 Abs. 3 PBefG und Nahverkehrsplan Berlins festgelegten Zielen des Behindertenschutzes.

Den mobilitäts- und sehgeschwächten, zumeist älteren Menschen würde mit der vorgelegten Planung ein Umweg aufgebürdet, was nicht behindertengerecht sei. Soweit der Istzustand wegen des Fehlens von taktilen Elementen für Sehbehinderte gerügt würde, könne das bei vorhandenen Haltestellen durch die Verankerung von entsprechenden Bodenelementen viel günstiger und schneller als nach einer neuen Unterführung, die eine mehrjährige Bauzeit erfordere, erreicht werden. Bei Umsetzung des Vorhabens müssten sich die Sehbehinderten mindestens bis 2024 gedulden, während das Anbringen dieser Elemente an vorhandenen Haltestellen noch in diesem Jahr erreicht werden könnte. Prinzipiell verpflichte § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022. Mit der vorgelegten Planung könne das nicht gewährleistet werden.

Hierzu erklärt die Vorhabenträgerin, dass sie dem Einwand nicht in Gänze folgen könne. Sowohl für die Haltestelle "S Schöneweide", die nahe dem Knotenpunkt Schnellerstraße/Brückenstraße läge, als auch für die Haltestelle "S Schöneweide/Sterndamm" sei eine barrierefreie Ausgestaltung und Zuwegung geplant. Sofern die Einwanderin Bezug auf die Zuwegung zum Einkaufszentrum nehme, stelle eben diese mit der geplanten Haltestelle "S Schöneweide" gegenüber der momentanen Situation eine Verbesserung dar. Die Nutzung des Haltestellenabganges der geplanten nordwestlichen Haltestelle am Einkaufszentrum stelle keinen Umweg dar, zudem sei dieser Überweg / Abgang durch die dort vorhandene Lichtsignalanlage barrierefrei. Die barrierefreie Wegeführung würde im Zuge der Ausführungsplanung präzisiert und mit der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ziel des Vorhabens ist nicht der barrierefreie Ausbau einer vorhandenen Verkehrsanlage, sondern die Neugestaltung der gesamten Umsteigebeziehungen des ÖPNV, mit dem Ziel, diese zugunsten der Fahrgäste zu verbessern. Gleichzeitig wird mit der Verlagerung der Straßenbahn aus dem Bereich der Eisenbahnüberführung des Sterndamms in eine eigene Straßenbahnunterführung, die Möglichkeit geschaffen, innerhalb der bestehenden Eisenbahnüberführung im Sterndamm auch Radverkehrsanlagen einzurichten. Eigenständige Radverkehrsanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsgesetzes Berlin. Die Barrierefreie Ausbildung von Bahnübergängen beinhaltet auch die Anordnung von Lichtsignalanlagen. Diese werden bei Straßenbahnhaltestellen in der Regel nur auf einem der beiden zumeist seitlich gelegenen Haltestellenabgänge errichtet. Weiterhin befindet sich der Zugang zum Einkaufszentrum in unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt Michael-Brückner-Straße/Brückenstraße, an dem, wie von der Vorhabenträgerin zurecht angemerkt, ein lichtsignal geregelter barrierefreier Zugang sichergestellt wird. Je nachdem, an welcher Stelle der Fahrgast die Straßenbahn verlässt, mag der Weg über den südwestlichen Abgang des Bahnsteiges etwas kürzer sein; von einem Umweg, der zudem den mobilitätseingeschränkten Fahrgästen nicht zuzumuten sei, kann dagegen nicht die Rede sein. Die vorgelegte Planung entspricht damit sowohl dem Mobilitätsgesetz als auch dem Nahverkehrsplan des Landes Berlin.

B VI.4.4 Planungen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen

Bahnhofsvorplatz

Die Deutsche Bahn wendet ein, dass der Personenzugang und die Fahrzeugzufahrt zur Ausbildungsstätte auf der nordwestlichen Seite des Bahnhofgebäudes in der Planung nicht berücksichtigt seien. Die Gewährleistung des Personenzuganges und der Fahrzeugzufahrt zur Ausbildungsstätte (Liefer- und Rettungszufahrt auf der nordwestlichen Seite des Bahnhofgebäudes, welche unmittelbar an die Planfeststellungsfläche grenze) nach Umsetzung des Vorhabens sei nicht erkennbar. Eine Kraftfahrzeugzufahrt (Liefer- und Rettungszufahrt) auf der westlichen Seite des Bahnhofgebäudes zur Anlieferung von Stellwerksanlagen für das Eisenbahn-Betriebsfeld sei zwingend erforderlich. Zur

Verkehrssicherung sei außerdem eine Abgrenzung der Außenanlagen der Ausbildungsstätte vom öffentlichen Raum (Einfriedung) erforderlich. Das betreffe ebenfalls die dann zur Verfügung stehende Hofffläche. In diesem Zusammenhang weist die Deutsche Bahn darauf hin, dass der im Erläuterungsbericht (UL 01) unter Pkt. 3.3 Seite 9 beschriebene und auf der Seite 10 dargestellte Weg von 90 m zwischen der neuen Haltestelle „S Schöneweide“ und dem mittleren Bahnsteig des S Bahnhofes Schöneweide diagonal über das nicht öffentliche Freigelände der Ausbildungsstätte der Deutschen Bahn führe und so nicht umgesetzt werden könne.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick wendet ein, dass die Bestandsdarstellung des Bahnhofsgebäudes nicht den aktuellen Stand darstelle und zu korrigieren sei. Weiterhin wird seitens des Bezirkes darauf hingewiesen, dass die auf dem Lageplan zur Information dargestellte Aufteilung des Bahnhofsvorplatzes nicht dem für diesen Bereich aktuell vorliegenden Freiraumkonzept entspreche.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die genannte Ausbildungsstätte sich außerhalb der Planfeststellungsgrenze befinde. Eine Kfz-Zuwegung aus der verlängerten Brückenstraße sei aufgrund der Planung und verengten Platzverhältnisse schlichtweg unmöglich, sodass eine zukünftige Kfz-Zuwegung über einen anderen Bereich, wie beispielsweise die Nutzung der Einfahrt im Sterndamm, gewährleistet werden müsse. Der Personenzugang zur Ausbildungsstätte sei unter anderem über die Wartefläche der Straßenbahn möglich.

Der Bahnhofsvorplatz einschließlich der Zuwegungen aus dem Zugang B des Personentunnels des S-Bahnhofes befinde sich außerhalb der Planfeststellungsgrenze. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und des S-Bahnhofes seien derzeit mehrere Planungen aktiv. Sowohl die DB Netz AG und DB Station & Service als auch der Bezirk Treptow-Köpenick und die Vorhabenträgerin ständen hierbei zur Abstimmung in ständigem Kontakt. Die Korrektur der Darstellung eines nicht mehr existenten Gebäudeteiles hält die Vorhabenträgerin für irrelevant. Wenn sich die bezirklichen Planungen für den Bahnhofsvorplatz ändern sollten, sei dies für die Planfeststellung nicht relevant.

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Bereiches zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Zugang zum S-Bahnhof Schöneweide liegen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen dieses Vorhabens. Die von den Einwendern vorgebrachten Bedenken und Hinweise lassen nicht erkennen, dass und an welcher Stelle das Vorhaben gegen die Planung zur Gestaltung des Areals um das Bahnhofsgebäude spricht. Eine Zufahrt zu dem Bereich zwischen Bahnhofsgebäude und Zugang zum S-Bahnhof lässt sich, soweit erforderlich, über den Bahnhofsvorplatz von Süden kommend realisieren und stellt gegenüber dem Vorhaben kein Hindernis dar. Eine Erreichbarkeit der Ausbildungsstätte ist unabhängig von dem Vorhaben möglich.

Die Ausgestaltung des Zugangs zwischen der neuen Straßenbahnhaltestelle Schöneweide und dem S-Bahnhof Schöneweide, außerhalb der Planfeststellungsgrenze, obliegt der Deutschen Bahn, die als Grundstückseigentümerin eine weitgehende Neugestaltung ihres Areals geplant und zum Teil auch schon umgesetzt hat, wie der Abbruch verschiedener Gebäude bzw. Gebäudeteile zeigt. Bei dem betroffenen Grundstück (Flurstück 220, Flur 132 der Gemarkung Treptow) handelt es sich um eine Fläche, die dem Bahnverkehr gewidmet ist. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass bei der Gestaltung der Fläche zwischen dem S-Bahnhof Schöneweide und der Straßenbahnhaltestelle S Schöneweide die fahrgastorientierte Umsteigebeziehung vorrangig Berücksichtigung findet, zumal es bei der vorhandenen Ausbildungsstätte der Deutschen Bahn um eine Einrichtung handelt, die nicht zwingend auf einer dem Verkehr gewidmeten Fläche errichtet werden müsste.

Radwegführung

Aufgrund der übergeordneten Bedeutung der Eisenbahnunterführung im Sterndamm sei ein sicherer, separat geführter Radweg im Sterndamm bereits ab der Einfahrt in den ÖPNV-Knotenpunkt (Linksabbiegerampel für Radfahrer) bis zum Kreuzungsbereich des Sterndamms / Michael-Brückner-Straße und darüber hinaus unerlässlich. Die Einwender verweisen in diesem Zusammenhang auf die Drucksache VIII/0310 der Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick zu den Beschlüssen vom 18.12.2018 und 31.01.2019. Weiterhin sehen die Einwender es als Aufgabe des Bezirkes, für berlinweite Radschnellwegverbindungen Lösungen vorzubereiten, zu denen ihrer Ansicht nach auch die im Berliner Vor-rangnetzplan wichtige Nord- / Südquerung der S-Bahntrasse – Zubringer zur „Tangentiale Ost“ gehöre.

Die geplanten Gehwege und Hochbordradwege seien zu schmal. Für den MIV stünden hingegen 3 Fahrstreifen (ein Fahrstreifen mit Fahrtrichtung Südwest, zwei Fahrstreifen mit Fahrtrichtung Nordost) zur Verfügung. Bei Verzicht auf den 3. Fahrstreifen, sei genügend Platz für ausreichend breite, separat geführte Radwege vorhanden.

Sie fordern zudem, dass Lastenräder in den Flächenbedarf für die Radwege mit einzukalkulieren seien, diese hätten allerdings auf dem o. a. gemeinsamen Rad- und Gehweg keinen Platz. Ebenso sei die geplante Fahrradweiche im Kreuzungsbereich des Sterndamms / Michael-Brückner-Straße mit Verweis auf das Niederländische Modell zur Gestaltung des Kreuzungsbereichs und die für die Kreuzungsbereiche an Hauptstraßen relevante Planung zu überdenken, damit u. a. das Ziel „Vision Zero“ des Berliner Mobilitätsgesetzes erreicht werden könne.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu an, dass die Eisenbahnunterführung im Sterndamm und weiter zur Michael-Brückner-Straße außerhalb der Planfeststellungsgrenze liege. Die Aufteilung des Straßenraumes obliege nicht der Vorhabenträgerin. Die Darstellung der Straßenraumaufteilung stelle rein nachrichtlich die Planung Dritter dar und würde nicht mit diesem Verfahren planfestgestellt. Bei der dargestellten Planung handele es sich um eine Planung des Bezirkes Treptow-Köpenick aus dem Jahr 2005.

Die von den Einwendern angesprochenen, als Planung „Dritter“ (in schwarz) dargestellten, Radwege liegen zum Teil innerhalb, aber zumeist außerhalb der Planfeststellungsgrenze und sind nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie gewinnt jedoch dadurch an Bedeutung, dass die neue Aufteilung des Straßenraumes innerhalb der Planfeststellungsgrenze sich nicht am Bestand, sondern an der Planung für die Neuaufteilung des Straßenraumes des Bezirksamtes Treptow-Köpenick (Anschlussplanung) orientiert. Die vorgebrachten Einwände richten sich nicht gegen das eigentliche Ziel dieses Vorhabens, der Neuordnung der Straßenbahnanlage, sondern gegen die Anschlussplanung überwiegend außerhalb des Planfeststellungsbereiches. Jedoch ist die vorzunehmende Neuordnung des Straßenraumes innerhalb der Planfeststellungsgrenze dadurch zumindest im Anschlussbereich von den Einwänden sekundär betroffen. Die von den Einwendern vorgebrachten Vorbehalte berühren nicht das eigentliche Straßenbahnvorhaben, und auch die Lösungsansätze lassen nicht erwarten, dass durch eine Berücksichtigung der Einwände bei der Neuordnung des Straßenraumes die Straßenbahnanlage von der Anpassung betroffen sein wird. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, über die bisher eingestellten Nebenbestimmungen hinaus (A II.3 bis A II.5) in die Planung einzugreifen. Sollten im Rahmen der Ausführungsplanung Korrekturen erforderlich sein, die sich aufgrund veränderter Anschlussplanungen Dritter ergeben, so sind diese erneut planrechtlich zu bewerten.

B VI.5 Immissionsschutz (Mensch)

B VI.5.1 Planung unzureichend

Die Eigentümer der Schnellerstraße 21 (Einkaufszentrum) wenden ein, dass das Vorhaben entgegen der Begründung des Antrags auf Planfeststellung zwingend einzuhaltenen Vorgaben des Immissionsschutzrechts widerspräche. Beispielsweise seien die gesundheitlichen Risiken (z. B. der Verkehrslärmbelastung unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle, Zunahme von Verkehrsunfällen) weitestgehend ausgeblendet. Weil das Lärmgutachten hinsichtlich des Einkaufszentrums und den sensiblen (teils krankenhaushähnlichen) Versorgungseinrichtungen einen „blinden Fleck“ aufweise, laufe dieses ins „Leere“. Gleiches gelte für den schwingungstechnischen Bericht sowie für die Verkehrs- und Baulärmprognose. Eine genauere Begründung ließe sich erst treffen, wenn die vorliegenden, unvollständigen, widersprüchlichen oder lückenhaften Gutachten und Berichte vervollständigt und ergänzt seien. Weiterhin wendet die Einwendungsführerin ein, dass ein Ausgleich der Beeinträchtigungen nicht möglich sei und Ersatzmaßnahmen unzureichend geplant seien.

Für die Beurteilung von Immissionen, die von dem Vorhaben ausgehen, ist das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz - BImSchG) heranzuziehen. Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne § 3 BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. In § 41 BImSchG heißt es hierzu, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG (raumbedeutsame Planung und Maßnahmen) sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Beurteilung der Immissionen, die von dem Vorhaben ausgehen, hat die Vorhabenträgerin Gutachten (UL 10.1 – Schalltechnischer Bericht, UL 10.2 – Schwingungstechnischer Bericht, UL 10.3 – Baulärmprognose, UL 11 – Luftschadstoffuntersuchung) vorgelegt. Die Bedenken der Einwender, dass die Untersuchungen unvollständig sind, werden von der Immissionsschutzbehörde nicht geteilt. Sofern Einwände geltend gemacht oder Bedenken geäußert wurden, die sich im Rahmen der Anhörung nicht erledigt haben, hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den Einwänden auseinandergesetzt und nach Abwägung aller vorgetragenen Argumente eine Entscheidung getroffen. Die offenen Einwände und Bedenken sind nachfolgend aufgeführt. Die Einwände und deren Entscheidung haben keine grundlegenden Veränderungen der Immissionsbelastungen zur Folge, so dass die Planfeststellungsbehörde entgegen der Ansicht der Einwenderin keinen Bedarf zur Überarbeitung der bestehenden oder zur Anfertigung von zusätzlichen Untersuchungen sieht. Gesundheitliche Risiken, die sich unterhalb von zulässigen Grenz- oder Anhaltswerten befinden, gehen in der Regel nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinaus und sind von den Anwohnern hinzunehmen. Die hier anwaltlich vorgetragenen Einwände bleiben zu unspezifisch, als dass die Planfeststellungsbehörde sie näher untersuchen könnte und die „krankenhaushähnlichen“ Einrichtungen ohne Beleg und werden deshalb zurückgewiesen.

B VI.5.2 Schallschutz (betriebsbedingt)

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Seitens der Immissionsschutzbehörde wird eingewandt, dass keine konkrete Untersuchung und Darstellung möglicher aktiver Maßnahmen im Rahmen dieses Planverfah-

rens erfolgt seien. Im Gutachten würde lediglich auf den Einsatz von Unterschottermatten im Bereich der Gleise oberhalb der geplanten Unterführung verwiesen, eine Untersuchung, ob darüber hinaus aktive Schallschutzmaßnahmen möglich sind. In der schalltechnischen Untersuchung wird darauf verwiesen, dass im Rahmen des Straßenbahnbaus als Fahrbahnart ein besonderer Bahnkörper zum Einsatz komme. Eine weitere Angabe zur Gleisbauform sei der vorliegenden Unterlage nicht zu entnehmen. Ob der Einsatz des Neuen Berliner Straßenbahngleises (NBS) geplant sei und dies ggf. Auswirkungen auf die Geräuschenstehung hat, könne anhand der Planungsunterlagen nicht nachvollzogen werden.

Im Hinblick auf die rechtlichen Anforderungen, die eindeutig eine Konfliktlösung mit aktiven Schallschutzmaßnahmen priorisieren, aber auch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, sollten aktive Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden. Hierbei sind alle Möglichkeiten hinsichtlich Fahrbahnart, Maßnahmen am Gleis und im Ausbreitungsweg einzubeziehen. Die Behörde fordert eine umfassende Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen und die Ergänzung des schalltechnischen Berichtes.

Die Anwohner der Grundstücke Sterndamm 8 B-H befürchten mit dem Vorhaben erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen ihrer unmittelbar an die Straßenbahnanlage angrenzenden Grundstücke. Die Beeinträchtigungen würden durch den Entfall des vorhandenen Betriebsgebäudes, das bisher zumindest einen Teilbereich abgeschirmt habe, verschärft. Sie fordern den Bau einer 3 m hohen Mauer entlang der Grundstücksgrenze.

Gemäß Regelwerk genießen aktive Schallschutzmaßnahmen (Maßnahmen an der Strecke zur Verminderung der Emissionen und / oder Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg, wie z. B. Lärmschutzwände) grundsätzlich Vorrang. Hierauf weise die Einwenderin zu Recht hin. Der Vorrang bestünde allerdings nicht, wenn die aktiven Schutzmaßnahmen mit dem Vorhaben nicht vereinbar seien oder wenn deren Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden. Maßnahmen an der Strecke, die über den Einsatz des Grünen Gleises und insbesondere auch über die Maßnahmen der BVG gegen das Kurvengeräusch hinausgingen, stünden nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht zur Verfügung. Lärmschutzwände an einer innerstädtischen Straßenbahnstrecke oder innerhalb einer Haltestellenanlage verbieten sich aus sicherheitstechnischen, verkehrlichen und städtebaulichen Gründen (z. B. Wegfall von Sichtbeziehungen, Erreichbarkeit im Havariefall, Zerschneidungswirkung, Beeinträchtigung des Stadtbildes). Wenn aber die Vereinbarkeit von vornherein nicht gegeben ist, sei eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung entbehrlich.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand an der südlichen Grundstücksgrenze zwischen der Haltestelle und den Grundstücken Sterndamm 8 B-H sei überprüft worden. Eine solche Wand wäre mit dem Vorhaben zwar vereinbar, sie würde aber wegen der räumlich ausgedehnten Haltestellenanlage der BVG sowie der Dammlage der Bahn nur eine marginale Einfügungsdämmung aufweisen. Obendrein käme die Maßnahme angesichts der Anordnung der genannten Grundstücke vor allem den Kfz-Stellplätzen, nicht aber den dreigeschossigen Häusern und insbesondere nicht den Außenwohnbereichen zugute, die auf der abgewandten Südseite der Gebäude lägen. Damit stünden die Kosten einer Lärmschutzwand außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, die Schallimmissionen spürbar zu mindern. Die geringe akustische Wirksamkeit einer Lärmschutzwand und deren darin begründete Unverhältnismäßigkeit solle nicht als grundsätzliche Ablehnung etwa einer Mauer anstelle eines Zauns missverstanden werden. Möglicherweise könne die Errichtung einer Mauer aus anderen Gründen gewünscht und sinnvoll sein. In diesem Fall dränge es sich auf, diese mit einem Ersatz für die bestehende Mauer zu begründen und – unter Berücksichtigung der ursprünglichen Höhe – bis zur Südkante des zum Abbruch bestimmten BVG-Pausenheims zu verlängern. Da der vorgesehene Ersatzneubau

der Mauer nicht als wirksame Schallschutzmaßnahme anzusehen sei, würde die marginale Einfügungsdämmung nicht auf die ausgewiesene Anspruchsberechtigung auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz dem Grunde nach angerechnet.

Weiterhin führt die Vorhabenträgerin an, dass die Schall 03 in Tabelle 15 Pegelkorrekturen für verschiedene Fahrbahnarten nenne. Das Neue Berliner Straßenbahngleis (NBS) falle in die Kategorie „Straßenbündiger Bahnkörper und feste Fahrbahn“ gemäß Zeile 1 dieser Tabelle. Besondere Korrekturwerte für das NBS seien in der Tabelle nicht ausgewiesen, sodass es im Schalltechnischen Bericht keiner besonderen Erwähnung dieser Bauart bedürfe.

Als aktive schallmindernde Maßnahmen am Gleis seien in den Einfahrtsbereichen mindestens zwei Schmieranlagen vorgesehen und zum anderen erfolge derzeit eine Untersuchung zur Laufflächenkonditionierung bei den einzusetzenden Fahrzeugen. Die genaue Anzahl der Schmieranlagen würde im Zuge der Ausführungsplanung vom Gleisbaubezirk der BVG festgelegt.

Dem Einwand der Immissionsschutzbehörde wird dem Grunde nach entsprochen. Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen ist gemäß § 41 BImSchG unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine Betrachtung der sich aufdrängenden aktiven Schutzmaßnahmen geboten. Dem folgend wird im Schalltechnischen Bericht auf der Seite 28 die Anordnung von Lärmschutzwänden erörtert und aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Vorhabens und der geringen Wirksamkeit, insbesondere in Bezug auf die Obergeschosse der nachbarschaftlichen Bebauung, also auch der Gebäude Sterndamm 8 B-H, als ungeeignet verworfen. Im Anhang zum Schalltechnischen Bericht wird der Einfluss einer Unterschottermatte unter den Gleisen der Eisenbahntrassen im Bereich der Straßenbahnunterführung als aktive Schallschutzmaßnahme untersucht und als wirksame Maßnahme empfohlen. Weitergehende Informationen zu aktiven Schallschutzmaßnahmen sind dem Erläuterungsbericht und dem Schalltechnischen Bericht nicht zu entnehmen. In ihrer Erwiderung führt die Vorhabenträgerin an, dass Maßnahmen an der Strecke, die über den Einsatz des Grünen Gleises und gegen das Kurvengeräusch hinausgingen, nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht zur Verfügung stünden, und sagt den Einbau von mindestens zwei Schmieranlagen im Einfahrtsbereich zu. Der Einsatz des Neuen Berliner Straßenbahngleises (NBS) wird im Schwingungstechnischen Bericht als Planungsgrundlage angenommen und stellt einen aktiven Erschütterungsschutz dar. Schalltechnisch mag das System zwar eine Wirkung entfalten, die bei der Schalltechnischen Betrachtung jedoch wie von der Vorhabenträgerin schlüssig vorgetragen nicht angesetzt werden kann. Sowohl die Verwendung der Unterschottermatten unter den S- und Fernbahngleisen über der Straßenbahnunterführung als auch die Verwendung von Schienenkopfkonditionierungsanlagen zur wirksamen Vermeidung von „Kurvenquietschen“ wurden der Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung A II.8.1.1 a) als aktive Immissionsschutzmaßnahme auferlegt. Darüber hinaus wurde von der Planfeststellungsbehörde der Einsatz von Rasen- und Schottergleisen untersucht. Die Planung sieht bis auf einen kleinen Bereich im Sterndamm einen Deckenschluss aus Asphalt oder Beton vor. Im Bereich von Haltestellen stellt sich erfahrungsgemäß der Einsatz von Rasengleisen aus betrieblichen Gründen als problematisch und ungeeignet dar, sodass lediglich für die Bereiche, in denen die Trasse keine gemeinsame Nutzung mit Bussen vorsieht, der Einsatz von Schottergleisen in Betracht zu ziehen ist. Gemäß der vorliegenden Planung dienen die Haltestellen der Gleise 4 und 5 als reine Straßenbahnhaltestellen. Aufgrund der günstigeren schallmindernden Eigenschaften des Schotterbettes gegenüber der geplanten festen Asphalttragschicht, wird der Vorhabenträgerin auferlegt, die Gleise 4 und

5 im Bereich der Haltestellen entgegen ihrer Planung mit einer Deckschicht aus Schotter herzustellen (vgl. Nebenbestimmung A II.8.1.1 a). (Auflagen aktiver Immissionsschutz, Grüneintrag G01). Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin ohne Anerkennung jeglicher Rechtspflicht die Errichtung einer 142 m langen, 2 m hohen Mauer (Violettänderung V08, UL 5.3, BW-Nr. 134) entlang der gesamten gemeinsamen Grenze zum Flurstück 50 zur Einfriedung vorgesehen.

Schienenbonus

Im Hinblick auf den Planungshorizont des Bauvorhabens sollte nach Ansicht der Immissionsschutzbehörde aus fachlicher Sicht bei laufenden Verfahren, die rechtlich die Anwendung des Schienenbonus noch erlauben, auf den „Schienenbonus“ verzichtet werden. Die rechtliche Situation sei der Immissionsschutzbehörde umfänglich bewusst. Angesichts der Vielzahl der laufenden Verfahren wäre hier ein einheitliches Vorgehen von Seiten der Vorhabenträgerin wünschenswert.

Die Planunterlagen seien nach Bekanntmachung vom 5. Dezember 2018 – SenUVK IV E 311 – vom 28. Januar bis zum 27. Februar 2019 öffentlich ausgelegt worden. Hiernach würde im Einklang mit dem 11. Gesetz zur Änderung des BImSchG vom 02.07.2013 der sog. Schienenbonus angewendet. Die Projekte Verkehrslösung Schönevide und Adlershof II stünden in einem engen baulichen, verkehrlichen und genehmigungstechnischen Zusammenhang. Daher erscheine es nicht sinnvoll, bei einem Projekt den Schienenbonus zu berücksichtigen und beim anderen nicht. Weiterhin merkt die Vorhabenträgerin an, dass die Schalltechnischen Untersuchungen zu Adlershof II und zur VL Schönevide wechselseitig auf die jeweiligen Ergebnisse verweisen.

Gemäß § 43 Satz 1 BImSchG ist der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 Dezibel (A) ab dem 01.01.2015 und für Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11.12.1987 (BGBl. I S. 2648) unterliegen, ab dem 01.01.2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Der Antrag auf Planfeststellung dieses Vorhabens wurde von der Vorhabenträgerin am 23.11.2018 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Der Zeitraum der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen vom 28.01.2019 bis 27.02.2019 wurde am 28.12.2018 im Amtsblatt und in drei Berliner Tageszeitungen, also vor dem 01.01.2019, bekannt gegeben. Damit steht es der Vorhabenträgerin frei, für die schalltechnische Berechnung des Schienenverkehrslärms den Schienenbonus i. V. m. der „Schall 03“ (alt) anzuwenden. Die Vorhabenträgerin hat sich entschieden, den Schienenbonus anzuwenden. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet, der Einwand wird zurückgewiesen.

Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz

Die Immissionsschutzbehörde führt an, dass Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach in der 16. BImSchV geregelt würden. Diese enthalte für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Straßen- oder Schienenweges nutzungsabhängige Immissionsgrenzwerte. Zudem gelte außer in Gewerbegebieten, dass eine Änderung auch wesentlich sei, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht würde. In der Gesamtlärbetrachtung des Schalltechnischen Berichts führe der Gutachter dazu an, dass erst Pegelerhöhungen von größer 0,4 dB(A) oberhalb der Schwellenwerte von tags = 70 dB(A) und nachts = 60 dB(A) als kritisch einzustufen seien und begründet dies damit, dass der vom Verfasser eingeführte Schwellenwert von 0,4 dB(A) eine Art „Reichweitenbegrenzung“ dar-

stelle. Hierdurch würde verhindert, dass in besonderen Fällen ein marginaler Pegelanstieg, der auch noch in sehr großem Abstand von der neu gebauten Straßenbahnstrecke und bei sicherem Einhalten des Immissionsgrenzwertes auftreten könne, Anspruchsberichtigung dem Grund nach auslöse. Im Gutachten hieße es weiterhin, dass hierdurch gleichzeitig berücksichtigt würde, dass anteilige Immissionen, die mindestens 10 dB(A) unter der Vorbelastung lägen, keinen spürbaren Einfluss mehr auf die gesamte Lärmbelastung hätten. Eine solche Reichweitenbegrenzung sei jedoch weder durch die 16. BImSchV noch durch die Rechtsprechung gedeckt. Gemäß BVerwG 7 A 11.10 – Abschnitt 8 – ist es dabei unerheblich, um wie viel der Lärm insgesamt zunimmt. Demnach ist bereits eine Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) ausreichend, um einen Anspruch auf Schallschutz oberhalb der genannten Richtwerte geltend zu machen.

Zudem weist die Immissionsschutzbehörde darauf hin, dass entsprechend den Rundungsregelungen bereits Pegel größer 59 dB(A) auf einen Beurteilungspegel von 60 dB(A) gerundet werden und hier ggf. bereits das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt sein kann. Aus fachlicher Sicht sei hier entsprechend der Vorgabe des „Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ des Eisenbahnbundesamtes, Teil 6, Schutz vor Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr, siehe Fallbeispiel auf Seite 24, zu verfahren.

Die Immissionsschutzbehörde fordert daher, die Gesamtlärmbetrachtung gemäß den angeführten Vorgaben zu überarbeiten.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass der Einwander sich hier auf eine Regelung der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV beziehe, die ausdrücklich keine Gesamtlärmbetrachtung vorsehe. Dieser Bezug sei aus gutachtlicher Sicht unzulässig. Auch das genannte Urteil gelte wie das genannte Fallbeispiel nur für eine Untersuchung auf wesentliche Änderung im Rahmen der 16. BImSchV, nicht für eine Gesamtlärmbetrachtung. Da die Gesamtlärmbetrachtung nicht Gegenstand der 16. BImSchV sei, sei es weder zwingend noch sinnvoll, deren Regelungen in allen Einzelheiten auf die Gesamtlärmbetrachtung zu übertragen. Die Abwesenheit einer gesetzlichen Regelung schaffe dem Gutachter einen Ermessensspielraum, mehr noch: sie zwingt ihn, selbst eine Vorgehensweise festzulegen, die sachgerecht sei und hierbei die Wirkung auf den Menschen nicht völlig aus dem Blick verliere. Dies betreffe nicht nur die Höhe des genannten Schwellenwertes, sondern auch die im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung berücksichtigten Emittenten. Die Durchführung einer Gesamtlärmbetrachtung unter Anwendung des von SenUVK vorgeschlagenen Schwellenwertes von 0,1 dB(A) wäre im vorliegenden Fall eigentlich nicht das Problem. Eine analoge Vorgehensweise könne aber bei anderen Vorhaben der BVG zu erheblichen Mehrkosten und Verzögerungen führen oder diese gänzlich verhindern. Dies würde von SenUVK offensichtlich nicht oder anders gesehen und könne nicht im Interesse des Landes Berlin liegen. Die Gesamtlärmbetrachtung unter Anwendung eines Schwellenwertes gehe auf eine mit der Planfeststellungsbehörde abgestimmte Schalltechnische Musterbetrachtung zurück (Schalltechnischer Bericht Nr. 117.5 aus 2005). Die Gesamtlärmbetrachtung würde seitdem bei Vorhaben des Straßenbahn- und Straßenbaus regelmäßig in dieser Form durchgeführt.

Dem Einwand wird zum Teil entsprochen. Die Beurteilung, ob es sich bei der Maßnahme aus immissionsrechtlicher Sicht um eine wesentliche Änderung handelt, wird in § 1 der BImSchV geregelt. Hier ist festgelegt, dass es sich bei Schienenwegen dann um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Verkehrsanlage handelt, wenn 1. ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird, 2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage bzw. mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird oder 3. der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird, wobei hiervon Gewerbegebiete

ausgenommen sind. Die Gesamtverkehrslärbetrachtung ist demnach zur Beurteilung, ob es sich bei dem Vorhaben um eine wesentliche Änderung eines bestehenden Verkehrsweges handelt, nicht relevant. Die beanstandeten Bewertungen betreffen ausschließlich die Summenpegel aus der Gesamtverkehrslärbetrachtung.

Bei der Summenpegelbetrachtung geht es ausschließlich darum, inwieweit der Gesamtverkehrslärm die Grenze zur Gefährdung der menschlichen Gesundheit überschreitet. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft sind demnach nur dann in die planerische Abwägung mit einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Dies gilt auch dann, wenn die für das Vorhaben prognostizierte Gesamtlärmbelastung oberhalb der zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegt (BVerwG - A 11.10, Rn. 30). Die Rechtsprechung spricht hier eindeutig von einer Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (BVerwG – 9 A 5.07 vom 09.07.2008, Rn. 18).

Dementsprechend haben die Anwohner zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung einen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, sofern der Pegel für den Gesamtverkehrslärm zunimmt und dabei die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 0,1 dB(A) oder mehr überschreitet. Den hiervon betroffenen Anwohnern wird mit der Nebenbestimmung A II.8.1.2 der ihnen zustehende Anspruch auf passiven Lärmschutz zugesprochen.

Immissionsquellen

Es wird eingewandt, dass das Lärmgutachten auf einer fehlerhaften Verkehrsprognose beruhe, welche die vorhabenbedingten Folgen unzureichend abbilde. Der ersatzlose Wegfall der für den Anlieferverkehr nicht mehr nutzbaren Wendepalte und der Stellplätze blieben in der Verkehrsprognose, ebenso wie der durch das Vorhaben in Bahnhofsnähe und beim Einkaufszentrum gesteigerten Parkplatzsuchverkehr, unberücksichtigt.

Die in den Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien daher zu überarbeiten und zu ergänzen. Hierbei sei zu berücksichtigen, dass dem Schallschutz für das Einkaufszentrum insbesondere hinsichtlich der sensiblen, dringend benötigten Versorgungseinrichtungen ein höheres Gewicht beizumessen sei.

Andere Einwander führen an, dass an den Haltestellen die Lärmbelastungen, welche direkt durch die Fahrgäste vor und während des Fahrgastwechsels entstünden, bei der Lärmprognose nicht näher betrachtet worden seien. Außerdem gehe die BVG in ihrer Planung langfristig von einer Taktverdichtung und einer noch stärkeren Nutzung im Zusammenhang mit dem politisch gewünschten Ausbau des Straßenbahnnetzes in Berlin aus, was in den Gutachten keine Berücksichtigung gefunden habe.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die im Bereich des S-Bahnhofes Schöneweide vom Land Berlin geplante Verkehrslösung Schöneweide die Bündelung aller Verkehrsarten am Bahnhof Berlin-Schöneweide mit dem Ziel der Verkürzung und der Verbesserung der Umsteigebeziehungen für alle am Verkehr Teilnehmenden vorsehe. Sie bestehe aus verschiedenen Einzelmaßnahmen von unterschiedlichen Baulastträgern, die in Summe eine abgestimmte und nachhaltige Verkehrsplanung ermöglichen. Bei den Baumaßnahmen handele es sich um

- die Grunderneuerung des S- und Fernbahnhofes Schöneweide (Erneuerung der Gleisanlagen, der Bahnsteige und der Zugangsbereiche inklusive Herstellung der Barrierefreiheit) durch die Deutsche Bahn,*
- den Bau der neuen Wendeschleife einschl. neuer Gleisanlagen und Haltestellen für Bus und Straßenbahn durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und*
- die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Neuaufteilung des Verkehrsraumes im Bereich der Eisenbahnüberführung Sterndamm durch den Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin.*

Der Einwand, der Schalltechnische Bericht beruhe auf einer fehlerhaften verkehrstechnischen Untersuchung, wird zurückgewiesen. Der Schalltechnische Bericht untersucht die zu erwartenden Lärmauswirkungen aus dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege) gemäß der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Bei dem Ergebnis handelt es sich um Prognosen, die auf Grundlage der objektkonkreten Verkehrsprognose (UL 13-5) und der Betriebsprogramme des Straßenbahn- und Linienbusverkehrs der BVG beruhen. Für die Bemessung der erforderlichen Schalldämm-Maße von passiven Schallschutzmaßnahmen wird zudem die Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr der S- und Fernbahn berücksichtigt.

Die objektkonkrete Verkehrsprognose stellt eine Prognose der Verkehrssituation für den Zeitraum 2030 dar und stellt abschließend den Prognose-Nullfall dem Prognose-Planfall gegenüber. Während der Prognose-Nullfall das zu erwartende Verkehrsaufkommen für das Jahr 2030 unter der Voraussetzung, dass weder die Verkehrslösung Schöneweide noch die Straßenbahnneubaustrecke Groß-Berliner Damm realisiert wird, enthält der Prognose-Planfall den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr, nachdem beide Vorhaben realisiert wurden. Im Prognose-Planfall ermittelt die objektkonkrete Verkehrsprognose für die Schnellerstraße in Höhe des Einkaufszentrums ein werktägliches Verkehrsaufkommen von 48.200 Kfz/24h (UL 13-5, Abb. 3-1). Dies entspricht in etwa dem Prognose-Planfall, für den die Berechnungen ein Verkehrsaufkommen von 48.300 Kfz/24h (UL 13-5, Abb. 3-2) ergeben haben. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich hier um die Abgabe einer Prognose handelt, und die vom Einwender angeführten fehlenden Verkehrsbewegungen weniger als 1 % des täglichen Verkehrsaufkommens betragen dürften, hält die Planfeststellungsbehörde ohne weitergehende Betrachtung die objektkonkrete Verkehrsprognose für hinreichend genau, um die Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs auf die Nachbarschaft zu prognostizieren und bewerten zu können. Unabhängig hiervon, handelt es sich bei den Stellplätzen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes um Stellplätze im öffentlichen Straßenland die, ebenso wie die Stellplätze für den Taxibetrieb, vorrangig der Andienung bzw. Erschließung des Bahnhofes Schöneweide dienen und mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes durch den Bezirk Treptow-Köpenick an anderer Stelle neu errichtet werden sollen. Zusätzlicher MIV-Suchverkehr ist daher, wenn überhaupt, nur bauzeitlich zu erwarten. Eine Verkehrsprognose basiert auf der Berechnung des Quell- und Zielverkehrs zwischen allen Verkehrszellen im Planungsgebiet. Unter Einbeziehung des Verkehrszwecks und der Verkehrsmittelwahl ist dementsprechend auch Verkehr auf öffentlichen Straßen und damit nennenswerter Verkehr von und zu Privat- bzw. Gewerbegrundstücken enthalten. Somit wird in der objektkonkreten Verkehrsprognose - wie im Falle eines Einkaufszentrums - auch der Kunden- und Lieferverkehr abgebildet.

Schutzbedürftigkeit der angrenzenden Bebauung

Die Eigentümer der Schnellerstraße 21 wenden ein, dass der vorliegende schalltechnische Bericht seine Untersuchungen auf Objekte südlich der Bahn begrenze und somit, obwohl das Einkaufszentrum (Schnellerstraße 21) zum Einwirkungsbereich des Vorhabens gerechnet würde, bei der Untersuchung keine Berücksichtigung finde.

Hierauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass der Schalltechnische Bericht eine regelkonforme Untersuchung auf Grundlage der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Anders als vom Einwender dargestellt. Auch seien maßgebende Immissionsorte an schutzbedürftigen Objekten nördlich der Bahn definiert und untersucht worden, ausdrücklich auch am Ärztehaus Schnellerstr. 21.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Aufgabe des Schallgutachtens ist, abzuschätzen, welcher Lärmbelastung die Nachbarschaft durch das Vorhaben voraussichtlich aus-

gesetzt sein wird. Die Betrachtung der einzelnen Gebäude erfolgt im Gutachten an maßgebenden Immissionsorten. Für das Gebäude Schnellerstraße 21 hat der Gutachter die Immissionsorte a, b und c an dem das Einkaufszentrum überragenden Gebäudeteil definiert. Dieser Gebäudeteil enthält Büros und das Ärztehaus; hierbei handelt es sich gemäß Tabelle 1 der 24. BImSchV um schutzbedürftige Räume. Reine Verkaufsräume für Handel und Gastronomie mit wechselndem Publikumsverkehr stellen hingegen aus schalltechnischer Sicht keine schutzbedürftigen Räume dar, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. In der anwaltlich vorgetragenen Einwendung ist nicht dargetan, dass sich schutzbedürftige Räume mit entsprechender Nutzung auf der dem Straßenbahnvorhaben zugewandten Seite befinden. Der Gutachter hat an der dem Vorhaben zugewandten Fassade des Einkaufszentrums auch treffender Weise keinen maßgeblichen Emissionsort festgelegt.

B VI.5.3 Erschütterungen (betriebsbedingt)

Die Eigentümer des Grundstücks Schnellerstraße 21 wenden ein, das der vorliegende schwingungstechnische Bericht eine Mehrbelastung annehme, aber nur Gebäude mit Wohnungen und vergleichbarer Nutzung erfasse. Das Einkaufszentrum, welches ebenfalls vorhabenbedingt Schwingungen und Erschütterungen ausgesetzt sei, bliebe bei der Betrachtung unberücksichtigt. Die Einwander befürchten, dass durch die verkehrsbedingten Erschütterungen der Betrieb ihres Einkaufszentrums beeinträchtigt sei. Verschiedene Verkaufsstätten würden auch zu Test- und Verkaufszwecken erschütterungsempfindliche Geräte vorhalten. Besonders von Erschütterungen gefährdet seien die sensiblen medizinischen Versorgungseinrichtungen im Einkaufszentrum, wie das radiologische Institut sowie die kinderchirurgischen, (kiefer-) orthopädischen und ergotherapeutischen Praxen. Bei einem erschütterungsbedingten Unfall im radiologischen Institut sei mit Verstrahlungen an Patienten und weiteren Besucher/Mitarbeiter sowie am Gebäude zu rechnen. Bei einer Verstrahlung mit bestimmten radioaktiven Isotopen gäbe es noch keine hinreichenden Dekontaminationsmethoden, was für den Zeitraum des natürlichen Zerfalls der Isotope bis zu einem stabilen Zustand eine faktische Nutzungsaufgabe darstelle.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass der schwingungstechnische Bericht Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden beim Betrieb der künftigen Straßenbahnstrecke betrachte und die Ergebnisse unter Anwendung der Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen gemäß Tabelle 1 der DIN 4150-2 diskutiere. Die prognostizierten Erschütterungen lägen regelmäßig um eine Größenordnung (Faktor 10 und mehr) unter den Anhaltswerten zur Beurteilung der Wirkung von kurzzeitigen Erschütterungen bzw. Dauererschütterungen auf Gebäude gemäß den Tabellen 1 und 4 der DIN 4150-3.

Vor diesem Hintergrund seien Gebäudeschäden aus dem Straßenbahnverkehr auszuschließen.

Da das Einkaufszentrum nicht über Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume verfüge, blieb es bei der Untersuchung unberücksichtigt. Würde man sich hierüber hinwegsetzen, die Untersuchungs- und Behandlungsräume als mit Wohnräumen vergleichbar ansehen und die Untersuchung auf diese ausdehnen, ergäben sich gemäß gutachtlicher Überprüfung keine Überschreitungen der Anhaltswerte gemäß DIN 4150-2, Tabelle 1, Zeile 3. In diesem Zusammenhang weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass die Erschütterungseinwirkungen aus dem Schwerlastverkehr auf der Schnellerstraße im unteren Frequenzbereich höher seien als die Erschütterungseinwirkungen aus dem Straßenbahnverkehr.

Die Sorge, dass die Erschütterungseinwirkungen aus dem Straßenbahnverkehr zu Störungen oder Schäden an empfindlichen Geräten führen könnten, sei angesichts der be-

stehenden Vorbelastung durch die allgemeine Unruhe aus dem Gebäude selbst (Publikumsverkehr, Ladetätigkeiten usw.) und insbesondere durch die Erschütterungseinwirkungen aus dem Schwerlastverkehr unbegründet.

Für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen, die von dem Vorhaben ausgehen, ist das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz - BImSchG) heranzuziehen. Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne § 3 BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. In § 41 BImSchG heißt es hierzu, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG (raumbedeutsame Planung und Maßnahmen) sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Grenz- bzw. Anhaltswerte oder technische Anforderungen an den Bau von Straßen, Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen sind jedoch in dem Gesetz nicht angeführt; auch hat der Gesetzgeber hierzu keine Ausführungsverordnung erlassen. Damit stehen für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen die auf das Vorhaben zurückzuführen sind keine verbindlichen Festlegungen zu Grenzwerten als auch zu Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Erschütterungsimmissionen zur Verfügung. Sofern erhebliche Belästigungen bzw. Nachteile durch Erschütterungseinwirkungen i.S. des BImSchG zu befürchten sind, so sind diese anhand von Regelwerken sachverständiger Organisationen oder in einzelfallbezogenen Gutachten zu untersuchen und zu bewerten. Der Gutachter der Vorhabenträgerin hat zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen die DIN 4150-2 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden - herangezogen. Der Anwendungsbereich dieser Norm umfasst die Beurteilung von Erschütterungen im Frequenzbereich von 1 Hz bis 80 Hz, die in Gebäuden auf Menschen einwirken. Bei Einhaltung der in der Norm genannten Anforderungen und Anhaltswerte kann erwartet werden, dass in der Regel erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen durch Erschütterungen nicht zu erwarten sind.

Erfahrung aus vergleichbaren Vorhaben zeigen, dass bei Abständen zwischen Gebäude und der naheliegenden Gleisachse von 12 m und mehr als auch unter Verwendung von „Neuen Berliner Straßenbahngleisen“ die nach DIN 4150-2 enthaltenen Anhaltswerte für Wohnräume eingehalten werden. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus dem vorliegenden Schwingungstechnischen Bericht, in dem die Ergebnisse der Prognoseberechnungen in der Tabelle 5 aufgeführt sind. Während für den Prognose Planfall bei dem Gebäude Schnellerstraße 128 (Abstand der Gleisachsen zum Gebäude 7,94 m und 11,12 m) noch eine Belastung von $L_{r\ tags} = 41,7$ dB(A) prognostiziert ist, beträgt die Belastung für das Gebäude Schnellerstraße 129 (Abstand der Gleisachsen zum Gebäude 8,40 m und 11,53 m) nur noch eine Belastung von $L_{r\ tags} = 40,9$ dB(A) was bei einem deutlich geringeren Abstand zwischen Gebäude und der naheliegenden Gleisachse als 12 m bereits annähernd dem Anhaltswert von 40 dB(A) entspricht. Der Abstand zwischen dem Einkaufszentrum (Schnellerstraße 21) und der Achse des naheliegenden Straßenbahngleises ist mit etwa 15,0 m größer als die Abstände der oben angeführten Beispiele.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher der Ansicht, dass die vom Vorhaben ausgehenden betriebsbedingten Erschütterungen keine erhebliche Belästigung der Nachbarschaft

darstellt. Vielmehr kommt sie zu der Überzeugung, dass die Eigentümerin aufgrund der Nähe des Gebäudes zur Hauptverkehrsstraße (Schnellerstraße, B96) und zur Eisenbahnanlage bereits zum Zeitraum der Errichtung des Einkaufszentrums mit signifikanten Erschütterungen rechnen musste und in Bezug auf ihre erschütterungsempfindliche Nutzung bei Bedarf eigene Vorsorgemaßnahmen hätte treffen müssen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keine Notwendigkeit der Vorhabenträgerin über die bisher vorgesehene Planung, die den Einbau von „Neuen Berliner Straßenbahngleisen“ vorsieht, hinausgehende aktive Maßnahmen zum Schutz vor betriebsbedingten Erschütterungen aufzuerlegen.

B VI.5.4 Staubbelastung/Luftschadstoffe (betriebsbedingt)

Es wird eingewendet, dass weder die Geruchsbelästigung noch die Schadstoffimmissionen, die von dem Vorhaben ausgehen als gering einzustufen seien. Die Geruchsbelästigungen würden bei ungünstiger Windrichtung auch in wesentlich weiter entfernt liegenden Gebieten zu Beeinträchtigungen führen und seien nicht als unerheblich anzusehen. Gleiches gelte für sonstige Schadstoffimmissionen, die ebenfalls durch ungünstige Windverhältnisse zu starken Beeinträchtigungen führen könnten. Das Luftschadstoffgutachten berücksichtige weder den gesteigerten Suchverkehr durch Wegfall des großen Parkplatzes noch das Zusammenspiel - und damit die sich kumulierenden nachteiligen Wirkungen - mit den „Peripheriemaßnahmen“ (Verkehrsanschlüsse, Zusammenwirken aller immissionsrelevanten vorhabenbedingten Faktoren wie erwähnter Verlust von Stellplätzen). Die Problematik der Luftschadstoffe, insbesondere der Stickstoffoxid-Emissionen, sei nur ungenügend behandelt und lasse relevante Parameter außer Acht, insbesondere soweit der Einwander feststellt, dass planungsbezogen keine Erhöhung im Bereich der Haltestellen berechnet würden.

Es fehle eine aussagekräftige lufthygienische Begutachtung (Stickstoffoxid-Emissionsfaktoren). Für eine Fachplanung entlang vielbefahrener Straßen sei mittlerweile anerkannt, dass lufthygienische Untersuchungen durchgeführt werden müssten, um gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen im Plangebiet nicht unannehmbar zu beeinträchtigen. Im Vordergrund der erforderlichen lufthygienischen Begutachtung stünden weniger die durch das Vorhaben zusätzlich ausgelösten Quell- und Zielverkehre, als vielmehr die grundsätzlich kritische lufthygienische Situation an den stark befahrenen Straßen im Gebiet wie hier die Schnellerstraße, die Michael-Brückner-Straße bzw. Bundesstraße 96a, die Brückenstraße und dem Sterndamm.

Für den Prognosehorizont 2030 stelle die verkehrstechnische Untersuchung eine allgemeine Verkehrszunahme auf den Straßenabschnitten der Bundesstraße 96a und Schnellerstraße fest, so dass von einer Zunahme der Luftschadstoffbelastungen im Straßenraum auszugehen sei. Wesentliche Aufgabe einer lufthygienischen Untersuchung wäre es daher gewesen, Aussagen zur räumlichen Verteilung und zum Ausmaß der Belastungen im Bereich der Bestands- und der Planbebauung abzuleiten, auch durch den gesteigerten Parkplatzsuchverkehr. Dies sei jedoch gänzlich im vorhandenen Luftschadstoffgutachten unterblieben.

Die Untersuchung des Schutzgutes Lufthygiene müsse sich auf den Bereich der Maßnahmen - unter Berücksichtigung auch des Einkaufszentrums Schöneweide - und die unmittelbare Umgebung beziehen.

Bei der vorliegenden lufthygienischen Untersuchung sei es unterlassen worden, die wichtigsten Eingangsparameter für die Erzeugung des erforderlichen Strömungsmodells in Form von dreidimensionalen Gebäude Geometrien unter Berücksichtigung des Wegfalles der Stellplätze zu erfassen. Für die Prognosesituationen müssten in das Eingangsdatenraster dann die planrelevanten strukturellen Veränderungen eingebettet werden. Nur so könne eine Abschätzung der Luftschadstoffbelastung im Maßnahmensgebiet, insbesondere der Schnellerstraße, vorgenommen und mit der Kausalbeziehung Emission-Transmission-Immission modellhaft möglichst exakt nachgebildet werden. Das vorliegende Verkehrsgutachten liefere nicht die erforderliche Grundlage zur Modellierung der

Schadstoffausbreitung, da nicht alle nötigen Kennzahlen erhoben wurden. Beispielsweise sei es unterlassen worden, die zur Durchführung der notwendigen Emissionsrechnungen erforderlichen Eingabedaten zu erheben, insbesondere

- die Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV = KFZ/24h gemäß VDI-RL 3782 Blatt 7),
- den Lkw-Anteil (Nutzfahrzeuge ≤ 3,5 Tonnen und Nutzfahrzeuge > 3,5 Tonnen),
- den Anteil des Busverkehrs,
- die Verkehrssituation je Straßenabschnitt (entsprechend HBEFA 3.3) und
- die Längsneigung der Straßenabschnitte.

Auf Grundlage der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsmengen hätten entsprechend der jeweiligen Verkehrssituation z.B. mit Hilfe des Handbuches für Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes HBEFA 3.3 (HBEFA Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs. Version 3.3/April 2017. INFRAS AG, Bern, Schweiz, Hrsg.: UBA (Umweltbundesamt) Berlin) die Emissionsraten für Stickstoffoxide (NO_x) bestimmt werden müssen, die als wichtige, maßgeblich durch den Straßenverkehr induzierte Luftschadstoffkomponente bei der Grenzwertbetrachtung eine wesentliche Rolle spielten. Hier fehle die erforderliche lufthygienische Bewertung der verkehrsinduzierten Luftschadstoffbelastung auf Grundlage von Ergebnissen eines numerischen Simulationsmodells (z.B. ASMUS). Ausgehend von den Verkehrsmengen und Emissionsfaktoren hätten für die verkehrstypische Leitkomponente Stickstoffdioxid (NO₂) mehrere Ausbreitungssimulationen für die planungsrelevante Schnellerstraße wie auch für die Bundesstraße B 96a unter Berücksichtigung aller Auswirkungen der Maßnahmen auf den Verkehr durchgeführt werden müssen. Stickstoffoxid-Emissionsfaktoren seien bei der vorliegenden Planung jedoch unzureichend ermittelt worden, so dass die Fachplanung für die „Verkehrslösung Schöneweide“ insoweit an einem entscheidenden Abwägungsdefizit leide. Folglich konnten auch keine potenziellen Maßnahmen untersucht werden. Hier wären verkehrliche, bauliche und passive Maßnahmen in Betracht gekommen. Ein Minderungspotenzial aus baulicher Sicht bestehe in der Regel darin, bessere Durchlüftungsbedingungen im Straßenraum zu schaffen und hierdurch die Ausbreitung und Verdünnung der Luftschadstoffe zu erhöhen. Die Gewährleistung akzeptabler lufthygienischer Verhältnisse beziehe sich bei passiven Maßnahmen auf die wohnlichen und vergleichbaren Aufenthaltsräume bzw. erst recht bei sensiblen Versorgungseinrichtungen, z.B. durch die Festsetzung kontrollierter Lüftungen.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) Beurteilungswerte für anlagenbezogene Geruchbeeinträchtigungen angebe. Der Straßenverkehr sei allerdings keine Anlage und falle somit nicht in die entsprechende Bewertungspflicht. Der Wegfall der Parkplätze reduziere die vom Einwender genannten möglichen Geruchsbelästigungen. Suchverkehr könne nicht stattfinden, da es keine Parkplätze mehr vor dem Einkaufszentrum (EKZ) gäbe. Den Kunden stehe das Parkhaus des EKZ zur Verfügung.

Die vom Einwender geforderte lufthygienische Untersuchung sei erstellt worden. Im Rahmen dieses Gutachtens (UL 11) wären für den Analysefall 2017, Prognosenullfall 2022 sowie für den Planfall 2022 Emissions- und Ausbreitungsrechnungen durchgeführt worden, wobei alle relevanten Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet mit ihrer jeweiligen Emission berücksichtigt worden seien, sowie die verkehrsrelevanten Schadstoffe NO_x, NO₂, PM_{2.5} und PM₁₀. Die Berechnungen enthielten neben den direkten Umgriff des Vorhabens auch die vom Einwender geforderten umliegenden Straßen.

Das erstellte Luftschadstoffgutachten berücksichtige den Analysefall, Nullfall und Planfall sowohl für die räumliche Verteilung im Untersuchungsgebiet (UL 11, Abb. 6.1ff) als auch für ausgewählte Immissionsorte (adressfeine Konzentrationen an den Fassaden). Der Einwand könne nicht nachvollzogen werden und sei nicht gerechtfertigt.

Die Berücksichtigung der Gebäude Geometrien auf die Luftschadstoffausbreitung (Transmission) sei bei der Ausbreitungsrechnung mit PROKAS über so genannte Bebauungstypen berücksichtigt. In die Bestimmung der Bebauungstypen gehe das Verhältnis Gebäudehöhe zu Straßenschluchtbreite, der Lückenanteil, die Schluchtbreite sowie die Frage, ob Bebauung nur auf einer oder auf beiden Seiten der Straße vorhanden ist, ein. In PROKAS würden diese Straßenabschnitte mit dem so genannten Bebauungsmodul gerechnet (PROKAS_B). Es beruhe auf Ausbreitungsrechnungen mit dem 3-dimensionalen prognostischen mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM für die idealisierten Straßenrandbebauungen (nähere Erläuterungen seien im Anhang A2 des Gutachtens UL 11 zu finden). Die geforderte Berücksichtigung der Gebäude Geometrien sei damit, insbesondere auch für die Schnellerstraße, erfüllt. (siehe Kap. 4.3 des Gutachtens). Dem Luftschadstoffgutachten liege eine sehr detaillierte Emissionsberechnung zu Grunde. Diese basiert auf dem HBEFA 3.3 (2017) und methodisch auf der VDI-Richtlinie 3782 Blatt 7. Die vom Einwender genannten erforderlichen Eingangsgrößen seien alle berücksichtigt worden (siehe hierzu Kap. 4.2 und Kap. 5 des Gutachtens). Die durchgeführten Berechnungen zeigten, dass im Null- und Planfall keine Überschreitungen des NO₂, PM10- und PM2.5-Jahresmittelgrenzwertes der 39. BImSchV zu erwarten seien. Es könne allerdings an einigen Straßenabschnitten mit dichter Randbebauung Überschreitungen des PM10/24h-Grenzwertes auftreten. Dies betreffe aber den Nullfall und den Planfall gleichermaßen. In der Nähe der Haltestellen und Gleisschleifen „S-Bahnhof Schöneweide / Sterndamm“ seien keine Überschreitungen des PM10/24h-Grenzwertes prognostiziert worden. Die Einwände seien unberechtigt. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass mit dem Ansatz der Berechnung der Emissionen und Immissionen für das Jahr 2022, dem frühesten Jahr der Fertigstellung des Vorhabens, eine konservative Herangehensweise gewählt worden sei. Für die folgenden Jahre sei von einer Reduzierung der Immissionen auszugehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die vom Vorhaben ausgehende Veränderung der Luftschadstoffbelastung wurde mit dem Gutachten des Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG (UL 11) betrachtet und untersucht. Selbst auf Nachfrage durch die Planfeststellungsbehörde teilt die Immissionsschutzbehörde des Landes Berlin die Befürchtungen der Einwender nicht. In ihrer Erwiderung stellt die Vorhabenträgerin anschaulich dar, wie und auf welcher Grundlage die Luftschadstoffuntersuchung vorgenommen wurde. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die vom Vorhaben ausgehende Schadstoffbelastung der Luft führt zu keiner Überschreitung von Grenzwerten. Die in einzelnen Straßenabschnitten ermittelte Grenzwertüberschreitung des PM10/24h-Grenzwertes betreffen sowohl den Planfall als auch den Nullfall und sind nicht dem Vorhaben geschuldet. Die vom Vorhaben ausgehende Luftschadstoffbelastung führt zu keiner unzumutbaren Belastung der Anwohner.

B VI.5.5. bauzeitliche Immissionen

Baulärm

Es wird eingewendet, dass die vorliegende Baulärmprognose (UL 11.3) für das Einkaufszentrum (Schnellerstraße 21) über den Zeitraum von 18 Wochen eine Baulärmbelastung von über 70 dB (A) - in der lautesten Woche betrage der prognostizierte Baulärmpegel etwa 76 dB (A). Im Vordergrund stehe hierbei das lärmintensive Einbringen von Spundwänden. Beim Setzen der Spundwände würden die höchsten Schallimmissionen auftreten. Damit verbunden sei eine evidente Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten des Gebäudes Schnellerstraße 21 als Einkaufszentrum. Die Lärmemissionen würden die Grenze der besonderen Belastung in Höhe von 70 dB(A) überschreiten. Die Bautätigkeit zöge damit eine extreme Beeinträchtigung der Mietflächen nach sich.

Hierauf erwidert die Vorhabenträgerin das das Einkaufszentrum Schöneweide im Einwirkungsbereich der Bauphasen 1 und 3 des Baus der Gleisschleife, deren Dauer mit 41

beziehungsweise 5 Wochen angesetzt seien (innerhalb der gesamten 168 Wochen) sowie im Einwirkungsbereich des Baus der Unterführung läge. Während einer einzigen Woche würde an der meistbetroffenen Fassade des Ärztehauses ein Baulärm-Bewertungspegel von 76 dB(A) erwartet. Beim Einbringen der Spundwände könnten sich Bewertungspegel bis zu 73 dB(A) ergeben. Die Baulärmbelastung läge ansonsten in der Größenordnung der bestehenden Vorbelastung durch den Verkehrslärm von der Schnellerstraße oder sogar noch darunter.

Bei Außenpegel in dieser Höhe sei eine ergänzende Betrachtung der Innenschallpegel erforderlich. Die Baulärmprognose definiert hierzu im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung einen Modellraum, für dessen Außenhaut ein bewertetes Gesamt-Schalldämm-Maß von 35 dB angenommen würde. Sie komme zu dem Ergebnis, dass die Innenschallpegel bei diesem Ansatz maximal 48 dB(A) erreichen könne. Ginge man nun realistischer Weise davon aus, dass beim Bau des Ärztehauses die baurechtlichen Anforderungen gemäß DIN 4109 an die Außenschalldämmung des Gebäudes eingehalten worden sind, ergäbe sich ein um mindestens 5 dB niedrigerer Innenschallpegel. Pegel in dieser Höhe seien gemessen an den Anhaltswerten gemäß Tabelle 6 der VDI 2719 unbedenklich, zumal es sich nicht um eine dauerhafte Lärmeinwirkung handele.

Aufgabe des Baulärmgutachtens ist, abzuschätzen, welcher Lärmbelastung die Nachbarschaft der Baustelle voraussichtlich ausgesetzt sein wird, dies bezieht sich sowohl auf die Höhe als auch auf die Dauer der Baulärmbelastung. Gleichzeitig werden in dem Baulärmgutachten Maßnahmen diskutiert, um schädliche Auswirkungen so weit als möglich auf ein zumutbares Maß zu beschränken. Soweit die Vorhabenträgerin sich nicht selbst zur Durchführung der Schallschutzmaßnahmen verpflichtet hat, wurden der Vorhabenträgerin in der Nebenbestimmung A II. 8.2.1 Maßnahmen zur Minimierung der Baulärmbelastung auferlegt. Auch unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen ist mit unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Baulärm zu rechnen. Die vollständige Vermeidung dieser Lärmbelastungen wäre nur mit Maßnahmen erreichbar, die mit dem Vorhaben unvereinbar sind oder sich nachteilig auf Rechte Dritter auswirken und somit untunlich sind. Für Beeinträchtigungen, die über das zulässige Maß hinausgehen, steht den betroffenen ein Ausgleich zu (vgl. A II.8.2.2). Dabei stellen reine Verkaufsräume für Handel und Gastronomie mit wechselndem Publikumsverkehr keine schutzbedürftigen Räume dar. Die Schutzbedürftigkeit anderer gewerblich genutzter Räume sind entsprechend ihrer Nutzung nach Tabelle 6 der VDI 2719 zu beurteilen. Durch die Einhaltung der dort angeführten Anhaltswerte soll die Möglichkeit einer konzentrierten Tätigkeit nachzugehen, aufrecht erhalten bleiben, wobei die Vorbelastung ggf. eine Anpassung des Anhaltswertes zulässt (vgl. A II.8.2.2 und B IV.8). Zur Ermittlung und Dokumentation der tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden Lärmbelastung wurde der Vorhabenträgerin unter A II.8.2.3 das Monitoring der baubedingten Lärmimmissionen beauftragt.

bauzeitliche Erschütterungen

Die Deutsche Bahn AG wendet ein, dass die bauzeitlichen Erschütterungen in Hinblick auf ihre Gebäude im Rahmen der Betrachtung nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Auch hätten die vorhandenen elektrotechnischen und elektronischen Einbauten im Empfangsgebäude der Verkehrsstation keine Würdigung gefunden. Weiterhin befürchtet die Einwenderin Schäden an ihrem historischen Empfangsgebäude und fordert die Zusage, dass die Beseitigung der Schäden zulasten der Vorhabenträgerin erfolgen.

Die Eigentümer der Schnellerstraße 21 (Einkaufszentrum) befürchten in Anbetracht der Nähe des Bauvorhabens zu ihrem Gebäude und dem Ausmaß der Baumaßnahme, welches unter anderem den Bau einer Unterführung unmittelbar neben dem Einkaufszentrum im dicht besiedelten Stadtgebiet vorsähe, Substanzschäden an ihrem Gebäude.

Zudem befürchten die Einwender, dass durch die bauzeitlichen Erschütterungen der Betrieb ihres Einkaufszentrums beeinträchtigt würde. Verschiedene Verkaufsstätten würden auch zu Test- und Verkaufszwecken erschütterungsempfindliche Geräte vorhalten. Besonders von Erschütterungen gefährdet seien die sensiblen medizinischen Versorgungseinrichtungen im Einkaufszentrum, wie das radiologische Institut sowie die kinderchirurgischen, (kiefer-) orthopädischen und ergotherapeutischen Praxen. Bei einem erschütterungsbedingten Unfall im radiologischen Institut sei mit Verstrahlungen an Patienten und weitere Besucher/Mitarbeiter sowie am Gebäude zu rechnen. Bei einer Verstrahlung mit bestimmten radioaktiven Isotopen gäbe es noch keine hinreichenden Dekontaminationsmethoden, was für den Zeitraum des natürlichen Zerfalls der Isotope bis zu einem stabilen Zustand eine faktische Nutzungsaufgabe darstelle.

In diesem Zusammenhang bemängeln die Einwender, dass sowohl im Erläuterungsbericht, als auch in den Berichten des Dipl.-Ing. Imelmann (schwingungstechnischer Bericht, Baulärmprognose) keine Aussage zu den bauzeitlichen Erschütterungen enthalten seien, obgleich sich auf dem Gelände der Schnellerstraße 21 Praxen befänden. Sie fordert daher die Nachbesserung und die Neuauslegung der Planunterlagen.

Hierauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass eine Prognose der baubedingten Erschütterungen mit einfachen Mitteln und einigem Anspruch auf Genauigkeit nicht zu leisten sei. Dies sei aber insofern unschädlich, als die bauausführenden Firmen vertraglich verpflichtet würden, erschütterungsarme Maschinen und Verfahren einzusetzen. In Ergänzung habe der Gutachter vorgeschlagen, durch Einsatz eines Monitoring-Systems die Schwingungseinwirkungen auf die benachbarten Gebäude bei potentiell erschütterungsintensiven Bauschritten zu überwachen und zu dokumentieren. Selbstverständlich würde ein „Baulärmbeauftragter“ als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, womit gegebenenfalls verursachte Überschreitungen von Anhaltswerten dokumentiert und entsprechend gehandelt werden könnte. Die Erkenntnisse aus dem Erschütterungsmonitoring und der Erst- und Schlussbeweissicherung würden sicherstellen, ob und welche Schäden aufgetreten seien. Die Vorhabenträgerin sei bemüht die Beeinträchtigungen, die im Zuge der Baumaßnahmen zu erwarten sind, zu minimieren.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Aussage der Vorhabenträgerin, dass „eine Prognose der baubedingten Erschütterungen mit einfachen Mitteln und einigem Anspruch auf Genauigkeit nicht zu leisten ist“ an. Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Soweit die Vorhabenträgerin sich nicht selbst zur Durchführung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verpflichtet hat, wurden der Vorhabenträgerin in der Nebenbestimmung A II. 8.2.1 Maßnahmen zur Minimierung baubedingter Erschütterungen auferlegt. Auch unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können unzumutbare oder schädliche Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden. Zur Ermittlung und Dokumentation der tatsächlich vom Vorhaben ausgehenden bauzeitlichen Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin unter A II.8.2.3 die Dokumentation der baubedingten Erschütterungen und ein baubegleitendes Monitoring beauftragt. Hierdurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, mögliche schädliche Einwirkungen zu erkennen und entsprechende Vermeidungsmaßnahmen – vorsorglich in Abstimmung mit sensiblen Nutzungen wie Arztpraxen o.ä. - zu treffen.

B VI.5.6. bauzeitliche Beeinträchtigungen

Bauzeit

Es wird eingewendet, dass aus den Unterlagen keine in sich stimmige Gesamtbetrachtung der Bauzeit des Vorhabens ersichtlich ist. Im Erläuterungsbericht (UL 01, Seite 21) wird eine Bauzeit von etwa zwei Jahren angegeben. In der Baulärmprognose (UL 10.3,

Seite 8) wird vielmehr eine Bauzeit für die Bauphasen 1 bis 5 von einer Bauzeit von 168 Wochen angegeben, was 3 Jahren und 12 Wochen entspricht. Dem ist dann noch die Bauzeit für die Straßenbahnunterführung hinzuzurechnen, für die in der Baulärmprognose (UL 10.3, Seite A 1.02) eine Bauzeit von drei Jahren angesetzt ist.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass die Baulärmprognose in drei Teilvorhaben, nämlich den Bau der Gleisschleife mit den Zulaufstrecken (Bauphasen 1 bis 5 mit einer Gesamtdauer von 168 Wochen), den Bau der Unterführung (Dauer nach Angaben der DB AG insgesamt 3 Jahre mit einzelnen Zeitfenstern, die von der Lage der S- und Regionalbahngleise abhängen) und den Rückbau der Gleisanlagen in der Michael-Brückner-Straße (Dauer 2 Wochen) unterscheidet. Die für den Bau der Gleisschleife angegebenen 168 Wochen würden auch Arbeiten am Knotenpunkt Sterndamm / Groß-Berliner Damm einschließen, die im Rahmen eines anderen Planfeststellungsvorhabens durchgeführt würden und Schallimmissionen in der Nachbarschaft des gegenständlichen Vorhabens hervorriefen.

Das Einkaufszentrum Schöneweide läge im Einwirkungsbereich der Bauphasen 1 und 3 des Baus der Gleisschleife, deren Dauer mit 41 beziehungsweise 5 Wochen angesetzt seien (innerhalb der gesamten 168 Wochen) sowie im Einwirkungsbereich des Baus der Unterführung.

Die Umsetzung des Vorhabens beinhaltet neben dem Neubau der Straßenbahnanlage auch die Errichtung einer Straßenbahnunterführung durch den Bahndamm der DB AG und den Rückbau der nicht mehr benötigten Teile der alten Straßenbahnanlage. Während der Rückbau der alten Straßenbahnanlage im Bereich der alten Wendeschleife im Rahmen des Neubaus der Straßenbahnanlage erfolgt, so erfolgt der Rückbau der übrigen, nicht mehr benötigten Teile der Straßenbahnanlage in der Michael-Brückner-Straße und im Sterndamm erst auf Verlangen des Straßenbaulastträgers (Bezirk Treptow-Köpenick). Dies kann sofort nach Inbetriebnahme der neuen Gleisanlage erfolgen, ist aber in der Regel mit anstehenden baulichen Eingriffen in den Straßenraum verbunden. Da der Bezirk vorhat, den Bahnhofsvorplatz neu zu gestalten, ist davon auszugehen, dass der Rückbau der alten Straßenbahnanlage in diesem Bereich gemeinsam mit dem Vorhaben des Bezirkes zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes vorgenommen wird; wann dies erfolgt, ist derzeit nicht absehbar. Die geplante Straßenbahnunterführung wiederum greift in den vorhandenen Bahndamm ein. Hier plant die deutsche Bahn zudem eine grundlegende Sanierung der Eisenbahnanlage im Bereich des S-Bahnhofes Schöneweide. Die grundlegende Sanierung der Eisenbahnanlage als auch der Bau der Straßenbahnunterführung greifen erheblich in den Eisenbahnbetrieb (Fernbahn als auch S-Bahn) ein. Um spätere Störungen im Betrieb zu vermeiden, hat sich die Deutsche Bahn entschlossen, gemeinsam mit der grundlegenden Sanierung der Eisenbahnanlage Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen für eine mögliche künftige Straßenbahnunterführung zu ergreifen. Die Deutsche Bahn hat mit ihren Arbeiten im März 2019 begonnen. Das von der Vorhabenträgerin eingereichte Baulärmgutachten trägt den drei Baubereichen (Gleisschleife/Straßenbahn, Unterführung und Rückbau) Rechnung, indem die einzelnen Abschnitte getrennt betrachtet wurden, wobei sich die Abschnitte für den Rückbau der Straßenbahnanlage und den Bau der Eisenbahnunterführung nur auf die dem Vorhaben zuzuordnenden Arbeiten beschränkt. Die Angabe im Erläuterungsbericht (UL 01, Seite 21 Nr. 10.2), dass sich die Arbeiten im Bereich des Bahnhofs Schöneweide über den Zeitraum von 2 Jahren erstreckt, ist dabei irreführend. Hier wollte die Vorhabenträgerin sicherlich lediglich auf ihre Kernaufgabe, den Neubau der Straßenbahnanlage ohne die Errichtung des Bauwerkes für die Straßenbahnunterführung und dem Rückbau im Bereich des Bahnhofsvorplatzes abstellen. Das Baulärmgutachten geht für diese Arbeiten von einer Bauzeit von 168 Wochen aus, was, wie vom Einwender richtig

erkannt, 3 Jahren und 12 Wochen (etwa 3 ¼ Jahre), und nicht den von der Vorhabenträgerin angegeben 2 Jahren entspricht. Der Erläuterungsbericht wird entsprechend über einen Grüneintrag korrigiert (Grüneintrag G07 - Erläuterungsbericht S. 21 Nr. 10.2).

Bauzeitlicher Zugang

Es wird eingewendet, dass aus der vorgelegten Planung nicht zu erkennen sei, wie die Zugänge zu dem Bahnhofsgebäude und zum Einkaufszentrum Schöneweide bauzeitlich aufrechterhalten werden sollen. Dabei sei auch ein barrierefreier Übergang zwischen Bahnhof und Einkaufszentrum aufrecht zu erhalten. Weiterhin sei auch die Ver- und Entsorgung des Einkaufszentrums (z. B. der Zugang zum Fettabscheider vor dem Einkaufszentrum) während der gesamten Bauzeit sicher zu stellen. Die Festlegung der bauzeitlichen Wegführung könne nicht erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu an, dass im Zuge der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit den jeweiligen Anwohnern erfolge, wie der Zugang sichergestellt werden kann.

Den Einwänden wird zum Teil entsprochen. Die bauzeitliche Erreichbarkeit der Grundstücke stellt ein wesentliches Recht dar und ist seitens der Vorhabenträgerin sicherzustellen, dennoch ist für den Zeitraum der Bauarbeiten mit einer Beeinträchtigung des Zugangs zu rechnen. Die Beeinträchtigung der Zugänge ist entsprechend der Bauabschnitte in ihrer zeitlichen Ausdehnung begrenzt. Es ist auch damit zu rechnen, dass die Wegführung entsprechend dem Baufortschritt angepasst werden muss. Die Tiefe der Genehmigungsplanung dient der Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit der Planung, sie enthält alle hierfür erforderlichen Unterlagen. Die Art der Baumaßnahmen lässt erfahrungsgemäß eine bauzeitliche Wegführung zu, so dass die Planfeststellungsbehörde hier keinen Bedarf sieht, die bauzeitliche Wegführung bereits mit diesem Beschluss festzuschreiben. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Grundstücke wurden der Vorhabenträgerin die unter A II.1 lit. e) und h) angeführten Nebenbestimmungen auferlegt, wonach die von der Baumaßnahme betroffene Öffentlichkeit, insbesondere die Eigentümer und Anlieger/Anwohner, rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Inanspruchnahme von Flächen oder Flächenteilen, über die Nutzung von Wegen und über Veränderungen in den Zufahrten und Zugängen zu den Grundstücken sowie über die zeitliche Abfolge der Bauarbeiten in geeigneter Weise zu informieren hat. Die Nebenbestimmung A II.1 lit. h) fordert ausdrücklich die Sicherstellung der grundsätzlichen Erreichbarkeit der Grundstücke als auch deren Ver- und Entsorgung während der Baumaßnahme, wobei die Belange mobilitätseingeschränkter Personen in angemessenem Maße zu berücksichtigen sind (siehe auch A IV – Zusagen der Vorhabenträgerin).

B VI.6 Umwelt und Natur

B VI.6.1 Fehlen einer UVP

Wenige Einwender beanstanden, dass im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde.

Die Einwender erwähnen zu Recht die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP). In dem Umweltgutachten sind die Ergebnisse aus den Schall- und Erschütterungsuntersuchungen integriert.

Dies trifft zu, ist jedoch nicht relevant.

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 auf alle in Anlage 1 aufgelisteten Vorhaben anzuwenden. § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG normiert, dass auch Änderungsvorhaben Vorhaben i.S.d. UVPG nach Maßgabe der Anlage 1 sind, sodass die Änderung einer bestehenden Straßenbahnstrecke den Tatbestand

der Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG erfüllt und folglich der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 Abs. 3 i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG unterliegt.

Für das vorliegende Vorhaben ist nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 und § 7 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Nummer 14.11 der Anlage 1 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen, um zu ermitteln, ob die geplanten Änderungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen können.

Sofern die geplanten Änderungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen, besteht eine UVP-Pflicht.

Mit dem Vorhaben soll die bestehende Straßenbahnstrecke im Bereich des Bahnhofes Schöneweide geändert werden. Das Vorhaben beinhaltet sowohl den Um- und Ausbau der vorhandenen Gleisschleife als auch eine neue Streckenführung der Straßenbahn. Diese wird ab dem Knoten Brückenstraße/Schnellerstraße/Michael-Brückner-Straße (B 96a) in Verlängerung der Brückenstraße unter den Bahngleisen hindurch in die Gleisschleife geführt und bindet im Sterndamm an die neue Gleislage im Sterndamm an. Dazu wird eine neue Straßenbahnunterführung als Querung der Bahnanlagen nordwestlich des Bahnhofs Schöneweide errichtet. Die bestehenden Gleisanlagen (inkl. Fahrleitungsanlagen) in der Michael-Brückner-Straße (B 96a) und im Sterndamm werden zurückgebaut.

Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles wurde nach überschlägiger Prüfung der vorliegenden Unterlagen (Erläuterungsbericht und Pläne sowie die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen, bestehend aus: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 UVPG, Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Tierökologisches Gutachten zur Zauneidechse, Erläuterungen zur Straßenentwässerung, Baugrundgutachten, Luftschadstoffgutachten sowie schalltechnische und erschütterungstechnische Gutachten) und unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 UVPG von Amts wegen festgestellt, dass von dem Änderungsvorhaben nach § 9 Abs. 3 S. 2 i.V.m. § 7 Abs. 1 S. 3 UVPG keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Bei der Vorprüfung wurde des Weiteren berücksichtigt, inwieweit Umweltauswirkungen durch die von der Trägerin des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend dem vorliegendem Planungsstand festgestellt, dass die Sachlage unverändert und die UVP-Pflicht nicht gegeben ist.

B VI.6.2 Schutzgut Landschaftsbild

Wenige Einwender rügen die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Vorhaben und damit die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild als falschem Ergebnis der Vorprüfung.

In der Unterlage wurde zusammenfassend beschrieben, dass keine landschaftsbildprägenden Elemente mit einer besonderen Bedeutung im Untersuchungsraum vorhanden sind. Die Unterlage wird hinsichtlich der Bewertung der Gehölzbestände innerhalb der vorhandenen Gleisschleife ergänzt. Diese werten in diesem Bereich das Landschaftsbild auf und entfalten eine gewisse Sichtschutzwirkung für die Anwohner der benachbarten Kleingartenanlage und Wohnflächen. Durch die erheblichen Vor- und Überprägungen sind die Flächen beidseits der Bahntrasse und der Verkehrsknotenpunkt Schöneweide jedoch von mittlerer bis geringer Landschaftsbildqualität.

Im Umweltatlas von Berlin, Karte 6.02 Grün- und Freiflächenbestand (2015) ist die Fläche als Brachfläche verzeichnet. Eine besondere Bedeutung der Freifläche wurde auch hier nicht hervorgehoben.

Die geringe Pflege der Grünflächen und die geringe Zugänglichkeit schränken die Nutzung der Freiflächen ein.

Das Landschaftsbild wird durch das Vorhaben vor allem im Bereich der Gehölzbestände verändert. Dies wird in der Bewertung zur Landschaft ergänzt. Gleichzeitig erfolgt im Bereich der neuen Straßenbegrünung eine Aufwertung des Landschaftsbildes.

Diesen Einwendungen kann nicht gefolgt werden.

Im Umweltatlas von Berlin, Karte 6.02 Grün- und Freiflächenbestand (2015) ist die in Rede stehende Fläche des Vorhabens als Brachfläche verzeichnet. Eine besondere Bedeutung der Freifläche wird nicht hervorgehoben.

Mit der Umgestaltung der Straßenbahngleisschleife und durch den Bau der Straßenbahnunterführung wird das Landschafts- bzw. Ortsbild verändert. Die Veränderungen sind jedoch nur gering, da durch das Vorhaben eine bereits im Bestand vorhandene Straßenbahnanlage geändert wird. Die optische Wahrnehmbarkeit der Veränderung beschränkt sich auf das nahe Umfeld und ist nicht wesentlich. Das Landschaftsbild wird durch das Vorhaben vor allem im Bereich der Gehölzbestände verändert. Durch die Rodung der Gehölzbestände innerhalb der Gleiswendeschleife geht die Sichtschutzwirkung der vorhandenen Gehölzvegetation für die Anwohner der benachbarten Kleingartenanlage und Wohnflächen verloren (Konflikt K3). Dies wird in der Bewertung zur Landschaft berücksichtigt und in den Unterlagen ergänzt. Durch die Planung des Vorhabens erfolgt im Bereich der neuen Straßenbegrünung eine Aufwertung des Landschaftsbildes.

Erheblich sind Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, wenn die für die ästhetischen Qualitäten des Landschaftsbildes bedeutsamen Strukturen und Elemente beseitigt, überformt oder vermindert werden. Durch das Vorhaben kommt es nicht zum Verlust von landschaftsprägenden Elementen mit einer besonderen Bedeutung und damit zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen.

Visuelle Beeinträchtigungen ergeben sich durch den Umbau des Verkehrsknotenpunktes Schöneweide nicht.

Die Zugänglichkeit einer Landschaft wird erheblich beeinträchtigt, wenn die für die landschaftsbezogene Erholung bedeutsamen Wege beseitigt und Wegeverbindungen zerschnitten werden. Dies ist hier nicht der Fall. Für den Erholungswert ergeben sich keine Veränderungen.

Temporäre bauzeitliche Landschaftsbildbeeinträchtigungen ergeben sich durch die Baustelle, die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie den Baustellenverkehr, sie sind jedoch nicht erheblich und zeitlich begrenzt.

B VI.6.3 Bäume und Großgrün

Gegenstand eines Einwandes des BLN ist die Forderung der Neupflanzung großkroniger Bäume. Ausgleichspflanzungen bzw. Neupflanzung von Bäumen könnten hier nur in Form großkroniger Bäume akzeptiert werden, da sog. Hochstämme oder kleinkronige Bäume nicht den gleichen Wirkungsgrad erzielen, wie die zu fällenden großkronigen Bäume. Es müsse bei kleinkronigen Hochstämmen von maximal 1/3 des Wirkungsgrades eines großkronigen Baumes ausgegangen werden. Somit wären für die Fällung eines großkronigen Baumes mit einem Mindestumfang von 80 cm drei kleinkronige Bäume oder ein großkroniger Baum zu pflanzen.

Weiterhin wird in diesem Einwand erläutert, dass 131 Bäumen, davon 98 nach BaumSchVO geschützt, mind. 80 cm Stammumfang besitzen; von den 98 nach BaumSchVO geschützten Bäumen lt. Baumliste 48 Stück einen Stammumfang von mehr als 100 cm bis zu 198 cm haben und somit als alt und naturschutzfachlich wertvoll einzustufen seien. Dies sei in die „UVP“ und anderen Berechnungen mit aufzunehmen und entsprechend auszugleichen.

2008 wurde in diesem Zusammenhang eine Unterlage "UVS mit integriertem LBP" von dem Landschaftsarchitekturbüro FUGMANN JANOTTA erstellt. Da das Gelände ein wichtiger Umsteigebahnhof ist, wurden zusätzliche Untersuchungen zur Gestaltung des Straßenraumes durchgeführt und ein Gestaltungskonzept von FUGMANN JANOTTA

2006 entwickelt. Dieses Konzept ist in die Planung der Baumaßnahme (Freiflächengestaltung) eingeflossen. Das Gesamtkonzept, Methodik und Maßnahmenplanung sowie der Ermittlung des Kompensationswertes wird grundsätzlich auch in der hier vorliegenden Planung aufrechterhalten.

Es wird beschrieben, dass für eine gute Gesundheit der Anwohner vor allem der Wert der Bestandsbaumgruppe in Bezug auf Temperatursenkung durch Verdunstung vor allem in tropischen Sommernächten, Luftreinhaltung und Filterung von Schadstoffen wie CO₂ und Feinstaub – auch vom Sterndamm und von den Bussen, welche noch nicht alle auf E-Betrieb umgestellt sind, entscheidend sei. Das alles fiel im Zuge des Umbaus des Platzes weg und solle lediglich durch wenige Bäume ersetzt werden, welche Jahrzehnte brauchen, um ihre volle „Leistung“ zu erreichen, welche aufgrund der gewählten Wuchsform (kleinkronig) nur etwa 1/3 eines großen Baumes entsprechen würde. Hinzu käme, dass nur ein Bruchteil der Bäume ersetzt werde und nicht alle 131 zu fällenden oder zumindest die 98 Stück, welche unter die Baumschutz-VO fielen. Eine Anpassung der Bewertung der Bäume im LBP und der anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen sowie die Veränderung der Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Anzahl, Wuchsgröße und Art der Bäume würde gefordert.

Bäume, die nicht der Baumschutzverordnung unterliegen sind als Biotop „mehrschichtige Gehölzbestände“ erfasst. Der Verlust dieser Gehölzbestände innerhalb der Gleisschleife ist als Konflikt "K3" bewertet und bilanziert (vgl. LBP Betroffenheit höher bewerteter Flächen / mehrschichtigen Gehölzbestände K3 = 4.873 m²). Die Bäume, die nicht der Baumschutzverordnung unterliegen, unterliegen jedoch demgemäß ebenfalls der Kompensation und werden im Rahmen des Vorhabens kompensiert. Hierbei werden Schutzgutfunktionen mit einer allgemeinen Bedeutung über den Biotopwert erfasst und kompensiert.

Im Maßnahmenblatt A1 sind für die zu pflanzenden Bäume ein Stammumfang von 18-20 cm vorgesehen. Dies entspricht bereits einer sehr hohen Pflanzqualität. Die Anzahl der zu pflanzenden Bäume im Bereich des Vorhabens kann nicht erhöht werden. Der verbleibende Kompensationsumfang für die Bäume sowie für die mehrschichtigen Gehölzbestände wird monetär kompensiert. Nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen und Leistung der Ausgleichsabgabe sind sämtliche Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft als kompensiert anzusehen.

Die Einwände greifen nicht durch.

Nach der Baumschutzverordnung müssten für die geschützten Bäume insgesamt 96 Bäume mit einem Stammumfang von 14-16 cm, 82 Bäume mit einem Stammumfang von 16-18 cm und 22 Bäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm als Ersatzbäume gepflanzt werden. Insgesamt sind 200 Bäume der unterschiedlichen Qualitäten zu pflanzen (vgl. UL 9-UVP-Bericht mit integriertem LBP, S. 42).

Im Maßnahmenblatt A1 – Baumpflanzungen ist für die 42 zu pflanzenden Bäume ein Stammumfang von 18-20 cm vorgesehen. Dies entspricht bereits einer sehr hohen Pflanzqualität und wird zukünftig zu großkronigen Bäume führen. Die Anzahl der zu pflanzenden Bäume im Bereich des Vorhabens kann nicht erhöht werden. Der verbleibende Kompensationsumfang für die Bäume sowie für die mehrschichtigen Gehölzbestände wird monetär kompensiert. Nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen und Leistung der Ausgleichsabgabe sind sämtliche Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft als kompensiert anzusehen.

Ein Einwander (BLN) beanstandet, dass in der Gleisschleife gemäß Planung 28 Stück Blumeneschen gepflanzt werden sollen. Diese seien keine einheimischen Arten, nicht standortgerecht und deshalb sei ein dauerhafter Erhalt nicht gewährleistet.

Das Vorhaben befindet sich im innerstädtischen Bereich ohne Übergang zur freien Landschaft, so dass aus gestalterischen Gründen von der Verwendung nachweislich gebietsheimischer Arten aus gestalterischen oder funktionalen Gründen an einer Verkehrsschleife abgewichen werden kann. Die Baumarten wurden 2008 von dem Landschaftsarchitekturbüro FUGMANN JANOTTA gewählt. Da das Gelände ein wichtiger Umsteigebahnhof ist, wurden Untersuchungen zur Gestaltung des Straßenraumes durchgeführt und ein Gestaltungskonzept von FUGMANN JANOTTA 2006 entwickelt. Dieses Konzept ist in die Planung der Baumaßnahme (Freiflächengestaltung) eingeflossen. Das Gesamtkonzept, Methodik und Maßnahmenplanung sowie der Ermittlung des Kompensationswertes wird grundsätzlich auch in der hier vorliegenden Planung aufrechterhalten.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben befindet sich im innerstädtischen Bereich ohne Übergang zur freien Landschaft, so dass aus gestalterischen Gründen von der Verwendung nachweislich gebietsheimischer Arten aus gestalterischen oder funktionalen Gründen an einer Verkehrsschleife abgewichen werden kann. Da das Gelände ein wichtiger Umsteigebahnhof ist, wurden Untersuchungen zur Gestaltung des Straßenraumes durchgeführt und ein Gestaltungskonzept von FUGMANN JANOTTA 2006 entwickelt.

Die Baumarten wurden 2008 von dem Landschaftsarchitekturbüro FUGMANN JANOTTA gewählt. Dieses Gestaltungskonzept ist in die Planung des Vorhabens eingeflossen. Das Gesamtkonzept, die Methodik und Maßnahmenplanung sowie die Ermittlung des Kompensationswertes werden grundsätzlich in der vorliegenden Planung aufrechterhalten.

B VI.6.4 Bahnhofsvorplatz

Ein Einwender (BLN) hat verschiedene kritische Anmerkungen und Hinweise zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes vorgebracht.

Der Einwand betrifft Planungen Dritter, die nicht Inhalt des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind und kann daher durch die Vorhabenträgerin nicht beantwortet werden.

Diese Einwendungen greifen nicht durch.

Der Bahnhofsvorplatz ist zwar durch die Planfeststellungsgrenzen erfasst, jedoch lediglich zur Sicherung der Abrissarbeiten der vorhandenen Gleisanlagen und der dazugehörigen Nebenanlagen. Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes erfolgt gemäß einer Planung Dritter (Bezirksamt Treptow-Köpenick) und wird auch durch Dritte umgesetzt. Sie ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und ist deshalb nachrichtlich dargestellt.

B VI.6.5 Anpassung Ausgleichsabgabe (sog. Ersatzgeldzahlung)

Eine Einwendung behandelt die Forderung der Anpassung der „Ersatzgeldzahlung“, weil die Maßnahme A 1 vermeintlich nicht vollumfänglich umgesetzt werde.

Die Ausgleichsmaßnahme A1 (Baumpflanzung) sowie alle weiteren Maßnahmen (vgl. auch Anlage 3 zum LBP "Maßnahmenverzeichnis") werden vollumfänglich umgesetzt. Ein verbleibender Kompensationsbedarf, der aus Platzgründen vor Ort nicht ausgeglichen werden kann, wird monetär (verbleibende Ausgleichskosten) kompensiert. Die Berechnung der Ausgleichsabgabe ist somit korrekt. Eine Anpassung des Betrages für die Ausgleichsabgabe ist nicht notwendig.

Dieser Einwand greift nicht.

Alle geplanten Maßnahmen (vgl. auch Anlage 3 zum LBP "Maßnahmenverzeichnis") werden vollumfänglich umgesetzt, so auch die Ausgleichsmaßnahme A 1 (Baumpflanzungen). Ein verbleibender Kompensationsbedarf, der aus Platzgründen vor Ort nicht ausgeglichen werden kann, wird monetär kompensiert. Die Berechnung des Betrages der Ausgleichsabgabe ist somit korrekt. Eine Anpassung des Betrages für die Ausgleichsabgabe ist nicht notwendig.

B VI.6.6 Gehölzbestand der vorhandenen Gleisschleife

Es wird eingewendet, der vorhandene Gehölzbestand in der vorhandenen Gleisschleife diene der Versickerung von Regenwasser und deren Verlust wirke sich negativ auf die Grundwasseranreicherung aus. Darüber hinaus sei der Wert dieser Gehölzgruppe höher als im LBP einzuschätzen, da die genannte Gehölzgruppe wertgebend für ihre Umgebung (Gärten, Anwohner, Tiere) und das vorherrschende Kleinklima sei. Es seien nicht nur die baubedingten Lärmauswirkungen, sondern auch die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Verlustes der Gehölzbestände zu berücksichtigen.

Durch das Bauvorhaben werden keine großräumigen Klimafaktoren verändert. Insgesamt sind bezüglich des „Schutzgutes Luft“ Grün- und Freiflächen betroffen, die maximal eine allgemeine Bedeutung für die lufthygienische Ausgleichsfunktion haben. Diese sind in den Unterlagen berücksichtigt.

Durch die erheblichen Vor- und Überprägungen sind die gehölzbestandenen Flächen beidseits der Bahntrasse und der Verkehrsknotenpunkt Schöneweide von mittlerer bis geringer Qualität. Sie stellen keine Räume mit besonderer Bedeutung dar.

Im Umweltatlas von Berlin, Karte 4.10.07 Klimaanalysekarte (2015) ist die Fläche keiner klimatischen Funktion zugeordnet. Eine besondere Bedeutung der Freifläche wurde auch hier nicht hervorgehoben.

Die Auswirkungen sind in den Unterlagen hinreichend berücksichtigt.

Der Einfluss der Gehölzbestände innerhalb der Gleisschleife wurde im Rahmen der Bewertung im LBP ausreichend berücksichtigt. Die Unterlage wurde hinsichtlich der Bewertung der Gehölzbestände innerhalb der vorhandenen Gleisschleife ergänzt. Anzumerken ist ferner, dass im Zuge der Verkehrssicherungspflicht im Jahr 2019 einzelne Bäume aus dem Bestand entfernt sowie weitere sehr umfangreiche Pflegemaßnahmen an den verbleibenden Gehölzen durch die Vorhabenträgerin durchgeführt werden mussten. Es wird in diesem Zusammenhang auf die hohen Vorbelastungen an einem bestehenden Verkehrsknotenpunkt hingewiesen.

In der Schalltechnischen Untersuchung auf Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV wurden alle Objekte im Einwirkungsbereich des Vorhabens mit schutzbedürftiger Nutzung berücksichtigt. Hierzu gehören Gebäude, Außenwohnbereiche und auch Kleingartenparzellen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Baumaßnahme befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III A. Wie in den Unterlagen ausgeführt, erfolgt die Planung und Bauausführung unter Berücksichtigung der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“, Ausgabe 2002, - RiStWag. Dazu gehört unter anderem, dass Niederschlagswasser von versiegelten Flächen gefasst und über druckwasserdichte Rohrleitungen und Schächte der Vorflut zugeführt werden.

Die Gehwegflächen erhalten einen Belag aus wasserdurchlässigem Material, so dass hier anfallendes Niederschlagswasser versickern kann. Der Winterdienst für die Gehwegflächen erfolgt ohne Verwendung von chemischen Mitteln (Streusalz u. dgl.).

Die für die Schienenschmiereinrichtungen verwendeten Öle und Fette sind biologisch abbaubar und daher unbedenklich. Weitere besondere Vorkehrungen müssen hier nicht getroffen werden.

Der Ablaufstutzen der Schlammfangschächte und Schlammstammelräume von Straßenabläufen wird mit einem innen liegenden Tauchbogen im Schacht vorgesehen, welcher ca. 10 cm unterhalb des Wasserspiegels im Schacht endet. An der Oberfläche befindliche Ölleckagen gelangen somit nicht in die Vorflut.

Die durch das Bauvorhaben notwendige Versiegelung wird durch den Konflikt (KV) als Beeinträchtigung gewertet und kompensiert.

Der Einfluss der Gehölzbestände innerhalb der Gleisschleife wurde im Rahmen der Bewertung im LBP ausreichend berücksichtigt. Die Unterlage wurde hinsichtlich der Bewertung der Gehölzbestände innerhalb der vorhandenen Gleisschleife gemäß den Einwendungen ergänzt (Blauänderung B33 und Violett Änderung V 9).

Weiterhin wurden im Zuge der Verkehrssicherungspflicht im Jahr 2019 umfangreiche Pflegemaßnahmen an den vorhandenen Gehölzen durch die Vorhabenträgerin durchgeführt, die den Bestand bereits eingeschränkt haben. Im Übrigen wird auf B VI. 6.2 verwiesen.

B VI.6.7 Würdigung des Denkmalschutzes

Es wird bemängelt, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (UL 9) in der Anlage 4 die Auswirkung des Eingriffs auf das Gesamtdenkmal Verkehrsstation Schöneweide nicht ausreichend gewürdigt würde. Demnach seien die Auswirkungen sowohl verkehrlich als auch baulich nicht ausreichend betrachtet.

Die Vorhabenträgerin hat die zuständige Denkmalbehörde und das Landesdenkmalamt im Verfahren beteiligt. Die denkmalrechtliche Zustimmung liegt mit Datum vom 13.03.2019 vor.

Die Vorhabenträgerin hat in Unterlage 01 eine entsprechende Textpassage des LDA aufgenommen und sieht damit, dass Gesamtdenkmal der Verkehrsstation Schöneweide ausreichend gewürdigt.

Der Einwand greift nicht durch.

Die zuständige Denkmalbehörde und das Landesdenkmalamt wurden im Verfahren beteiligt. Die denkmalrechtliche Zustimmung liegt mit Datum vom 13.03.2019 vor.

Die Vorhabenträgerin hat im Erläuterungsbericht (UL 1) eine entsprechende Textpassage des Landesdenkmalamtes aufgenommen. Damit ist das Gesamtdenkmal der Verkehrsstation Schöneweide hinreichend berücksichtigt und gewürdigt.

B VI.7 Leitungsträger

Die von den Leitungsträgern vorgebrachten Stellungnahmen beziehen sich überwiegend auf die Ausführungsplanung sowie auf die Bauausführung des Vorhabens. Neben Angaben zu den jeweiligen Bestandsleitungen führen die Leitungsträger Auflagen und Hinweise zur Bauausführung an. Die Anhörungsbehörde hat alle Stellungnahmen an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Einwände oder Argumente gegen das Vorhaben werden nicht vorgetragen. Im Lageplan Raumverteilung (UL 13.3), welche den Planfeststellungsunterlagen beigelegt sind, hat die Vorhabenträgerin die Betroffenheiten und eine mögliche Raumverteilung dargestellt. Auch wenn die Tiefe der vorgelegten Planung nicht der einer Ausführungsplanung entspricht, in der sämtliche ausführungsrelevanten Details dargestellt werden, erkennt die Planfeststellungsbehörde keine Verhinderung der Leitungsarbeiten, die durch das Vorhaben erforderlich werden. Um sicherzustellen, dass die Belange der Leitungsträger berücksichtigt und umgesetzt werden, wird der Vorhabenträgerin unter A II.10 auferlegt, die im Verfahren gegebenen Auflagen und Hinweise im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten. Insbesondere

sind die Ausführungsunterlagen rechtzeitig vor Baubeginn den im Baubereich angezeigten Leitungsträgern vorzulegen; sich daraus ergebende (weitere) technische Hinweise zu den Ausführungsarbeiten sind zu beachten. Des Weiteren wird vorausgesetzt, dass im Zuge der Ausführungsplanung und Bauausführung die maßgeblichen Regelwerke eingehalten werden. Exemplarisch seien an dieser Stelle die Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz erwähnt. Einer weiterführenden Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf es hierbei nicht.

B VI.8 Grundstücksangelegenheiten

B VI.8.1 Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan

Grundbuch

Eine Einwender gibt an, dass in der Unterlage 5.3 Grunderwerbsplan, die Eigentümer der Flurstücke nicht benannt seien. Hier werde lediglich die Aussage des notwendigen Grunderwerbs getätigt. Eine Aussage zu Grunddienstbarkeiten und anderweitigen Belastungen, im Sinne eines Grundbuches, der benachbarten Flurstücke werde nicht getroffen.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu an, dass das Grunderwerbsverzeichnis aus rechtlichen Gründen anonymisiert ist. Ebenfalls werden nicht alle Inhalte des Grundbuches hier wiedergegeben.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation der Vorhabenträgerin an, die zurecht darauf verweist, dass das Grunderwerbsverzeichnis aus rechtlichen Gründen anonymisiert ist.

Grunderwerbsplan

Des Weiteren wird eingewandt, dass die Unterlage U 05-1 Lageplan durch die Darstellung der Planfeststellungsgrenze im Bereich des historischen Empfangsgebäudes vermuten lässt, dass hier ein Grunderwerb getätigt werden solle, dieser jedoch im Grunderwerbsplan nicht aufgeführt werde.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu an, dass es von ihrer Seite nicht vorgesehen ist, den Bereich des Empfangsgebäudes, welcher von der Planfeststellungsgrenze geschnitten wird, zu erwerben. Die Planfeststellungsgrenze ist eine fiktive Grenze, die zu Übersichtszwecken in diesem Bereich gerade durchgezogen wurde und daher das Empfangsgebäude durchläuft. Insofern ist keine Anpassung des Grunderwerbs hieraus notwendig.

Der Einwand ist nachvollziehbar, läuft jedoch ins Leere, da Eigentumsrechte der Einwender nicht tangiert sind, wie die Vorhabenträgerin vorstehend dargelegt hat.

Grunderwerb

Die Einwenderin wendet ein, dass südlich angrenzend an das Grundstück der Einwenderin Flächen zum Zweck der Baudurchführung vorübergehend in Anspruch genommen werden. Flächen des Grundstückes der Einwenderin selbst sollen in Form eines Ankaufs / einer Enteignung dauerhaft in Anspruch genommen werden. Die Flurstücke mit den Nr. 231, 236 und 238 der Einwenderin in der Gemarkung Treptow werden unmittelbar in Anspruch genommen, d.h. insoweit ist ein Grunderwerb von der Einwenderin vorgesehen. Eventuell nach dem hierzu widersprüchlichen Grunderwerbsverzeichnis und dem Lageplan zum Grunderwerb auch noch das im Eigentum der Einwenderin stehende Flurstück mit der Nr. 234.

Die Vorhabenträgerin antwortet hierauf: das Bauvorhaben der Vorhabenträgerin wurde bereits im Januar 2004 im Bebauungsplan XV-64a mitgeplant, festgesetzt und beschrieben. (s. Anhang 6.1 und 6.2). Hieraus geht hervor, dass der Bereich vor der neuen EÜ

als Verkehrsfläche vorzuhalten ist und dass eine Umtrassierung der Straßenbahn durch diese zukünftig vorgesehen ist. Immissionen und Änderungen der Gegebenheiten (Zuwegung, Kreuzung, und weiteres), die aus dieser Baumaßnahme resultieren, waren somit absehbar. Die Vorhabenträgerin ist dennoch bemüht die Beeinträchtigungen, die im Zuge der Baumaßnahmen zu erwarten sind, zu minimieren.

Nach § 3 des Berliner Straßengesetzes erhält eine Straße, ein Weg oder ein Platz die Eigenschaft einer öffentlichen Straße durch Widmung (§ 3 Abs. 1 BerlStrG).

Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer der der Straße dienenden Grundstücke ist oder die Eigentümer und die sonst zur Nutzung dinglich Berechtigten der Widmung zugestimmt haben oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch vorzeitige Besitzeinweisung nach § 22 oder in einem sonstigen gesetzlich geregelten Verfahren erlangt hat (§ 3 Abs. 2 BerlStrG).

In Erfüllung dieser Norm ist das Land Berlin, vertreten durch die Berliner Bezirke, bestrebt, das Eigentum an den der Straße dienenden Grundstücken zu erwerben. Deshalb ist auch die BVG nach Vorabstimmung mit dem Bezirk Treptow-Köpenick von diesem Regelfall ausgegangen. Gleichwohl eröffnet die Norm weitere Möglichkeiten. Wenn also die Abtretung bzw. der Vollentzug der in Rede stehenden Flächen für die Eigentümerin nicht in Frage kommt, stehen mildere Formen für den Eingriff in das Grundeigentum zur Verfügung.

Die Planfeststellungsbehörde stellt die Notwendigkeit eines Gehweges in diesem Bereich als Bestandteil der öffentlichen Straße nicht in Frage. Die Umgestaltung der Verkehrsflächen in Verlängerung der Brückenstraße unter Einbeziehung der neuen Straßenbahnhaltstelle erfordert auch den behindertengerechten Zugang an den Enden der Haltestellen. Diese Zugänge werden - soweit es sich nicht um (straßen-)bahneigene Flächen handelt - in der Regel über öffentliche Straßenverkehrsflächen sichergestellt. Die langgestreckte, trapezförmige Fläche von rund 76 qm, die aus Anteilen der drei Flurstücke 331, 336 und 338 aus Flur 132 der Gemarkung Treptow gebildet wird, springt aus der in Ost-West-Richtung verlaufenden Gebäudefront hervor und engt das verfügbare Straßenland im Bereich der Einmündung zur Schnellerstraße (B 96a) ein. Die von der Vorhabenträgerin gewählten Maße für die Verkehrsanlage lassen keinen Spielraum für eine Reduzierung des Querschnitts erkennen. Insoweit erscheint die Inanspruchnahme des Grundstückes bis zur Hinterkante des erforderlichen Gehweges als notwendig. Im Bereich der trapezförmigen Fläche sind auch Leitungsverlegungen vorgesehen.

Die benannten Flächen werden für die öffentliche Straße benötigt. Der Eigentümer hat sich gegen die Vollenteignung ausgesprochen. Diese Vollenteignung ist nicht verhältnismäßig, da auch über eine Grunddienstbarkeit die Flächen für das öffentliche Straßenland gesichert werden können. Demnach wird eine Grunddienstbarkeit für ein Geh- Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt (Grunderwerbsverzeichnis laufende Nummern: 018, 019, 020, 022). Die anwaltlich vertretene Einwenderin hat sich mit dieser Lösung grundsätzlich einverstanden geklärt.

Erwerb

Das Bezirksamt von Berlin Treptow- Köpenick gibt an, dass nach ihrem Erachten die Teilfläche von 16m² als zukünftig öffentlich gewidmete Verkehrsfläche zu erwerben ist, da sie Bestandteil des zukünftigen Gehweges ist (Grunderwerbsplan lfd. Nr. 002)

Die Vorhabenträgerin antwortet hierzu, dass der Erwerb dieser Fläche durch die Vorhabenträgerin für das Land Berlin erfolgen wird.

Die Vorhabenträgerin hat dazu im Grunderwerbsverzeichnis eine Violettänderungen eingetragen für die laufende Nr. 002 mit dem Eintrag „Grunderwerb für Dritte“ und „Widmung als öffentliches Straßenland; zukünftiger Eigentümer: Land Berlin, Bezirksamt Treptow-Köpenick. Somit ist dem Einwand entsprochen worden.

Einziehung

Das Bezirksamt von Berlin Treptow- Köpenick gibt an, dass die dem öffentlichen Straßenland gewidmete Verkehrsfläche vor Baubeginn einzuziehen ist, bzw. hier sollte gleich eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss getroffen werden.

Die Vorhabenträgerin gibt an, sie begrüßt es, eine diesbezügliche Regelung in den Beschluss mit aufzunehmen.

Mit den Eintragungen (Violettänderungen) im Grunderwerbsverzeichnis und den Festsetzungen unter A II. 11 ist dieser Einwand als erledigt zu betrachten.

Dienstbarkeit

Das Bezirksamt von Berlin Treptow- Köpenick wendet ein, es gehe davon aus, dass sich die als öffentliches Straßenland zu übernehmende Fläche nördlich der Straßenbahnunterführung befindet. Auch hier wird bei Widmung und Übertragung an das Land Berlin der Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch nicht zugestimmt.

Die Vorhabenträgerin gibt an, die dauerhafte Belastung auf der Nordseite entspricht der vom Einwander genannten Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes, eine Eintragung in das Grundbuch ist nicht vorgesehen.

Mit den Eintragungen (Violettänderungen) im Grunderwerbsverzeichnis und den Festsetzungen unter A II. 11 ist dieser Einwand als erledigt zu betrachten.

Grunderwerb / Dauerhaft zu beschränkende Flächen Dritter

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Treptow-Köpenick & Changing Cities e.V. wenden ein, dass der bereits vorhandene Platz für Verkehrswege im Zuge des Ausbaus des ÖPNV-Knotenpunktes Schöneweide knapper werde, wie man hier am Bereich zwischen ehem. Bahnhofsgebäude / Vorplatz bis zum Kreuzungsbereich Sterndamm sehe. Es werde in den Planungen vermerkt, dass im südlichen Bauabschnitt Grundstücksteile gekauft werden. Wenn Grundstücke erworben werden, sollte dies auch die geplanten Flächen für weiterführende ÖPNV/Rad- / Fußverkehr beinhalten. Dieser Anspruch („öffentliches Erfordernis“) sei bezogen auf die Beibehaltung des relevanten Flächenbedarfs an Verkehrswegen /-flächen zwingend mit zu berücksichtigen, ggf. über eine dingliche Sicherung dieses Grundstücks (Wirtschaftshof des S-Bahnhofs) parallel zum Bahndamm auf Stadtbezirksebene nachzudenken (ggü. DB Immobilien).

Die Vorhabenträgerin antwortet hierzu, dass der heutige Zustand in Verkehrsrichtung Nord-Süd als temporäre Lösung während der Baumaßnahme vorgesehen und nicht als Langfristlösung realisierbar ist. Eine Lösung für die Straßenbahn an der EÜ Sterndamm mit ausreichenden Platzverhältnissen sowohl in Nord-Süd als auch in Süd-Nord Richtung ist nicht realisierbar. Bei einem Vergleich der ursprünglichen Umsteigewege zwischen Straßenbahn (S-Bhf. Schöneweide (Vorplatz) und S-Bahnhof Schöneweide/Sterndamm) S-Bahn bzw. Regionalverkehr sowie der zukünftigen Situation mit der Haltestellensituation vor dem Einkaufszentrum wird sich für die Fahrgäste eine Verbesserung der Situation mit einer Verkürzung der Wege ergeben.

Das Vorhaben beinhaltet die Neuordnung der Straßenbahnanlage im Bereich des S-Bahnhofes Schöneweide. Neben der Feststellung der Straßenbahnanlage werden mit

dem Beschluss alle Belange, die dem Vorhaben geschuldet, sind geregelt. Hierzu gehörten auch Grundstücksangelegenheiten. Grundstücksangelegenheiten, die jedoch nicht dem Vorhaben geschuldet sind - hierzu gehören auch Grundstücksangelegenheiten von Anschlussplanungen (Planungen Dritter) - können in diesem Beschluss nicht geregelt werden. Die Einwender legen nicht dar, an welcher Stelle die bestehende Planung unzureichend ist und aus dem Vorhaben heraus ein zusätzlicher Flächenbedarf besteht. Durch den mit diesem Vorhaben festgesetzten Abbruch/Rückbau der Gleise unter der EÜ Sterndamm und im Bereich des Vorplatzes an der Michael-Brückner-Straße wird ein planerischer Spielraum für andere Verkehrsträger eröffnet. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Notwendigkeit, an dieser Stelle in die bestehende Planung einzugreifen.

Straßenbahnunterführung

Eine Einwenderin wendet ein, dass im Grunderwerbsverzeichnis unter 015 - Fremdgrundstück - 51 qm bauzeitliche Nutzung bereits für die vorgezogene Baumaßnahme Straßenbahnunterführung notwendig ist. Die Einwenderin möchte wissen, wie hier die Nutzung vorzeitig geregelt wird.

Über die planrechtliche Gestaltung zur Nutzung der für dieses Vorhaben benötigten Grundstücke, wird abschließend mit diesem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss entschieden. Eine vorläufige Anordnung im Sinne vom § 28 PBefG wurde getroffen.

Erwerb von Grundstücken

Ein Einwenderin wendet ein, für die Grundstückseinfahrt am Sterndamm (nördlicher Bahndamm parallel zur Michael-Brückner-Straße): Der bereits vorhandene Platz für Verkehrswege wird im Zuge des Ausbaus des ÖPNV-Knotenpunktes Schöneweide knapper, wie man hier am Bereich zwischen ehern. Bahnhofsgebäude / Vorplatz bis zum Kreuzungsbereich Sterndamm sieht. Es wird in den Planungen vermerkt, dass im südlichen Bauabschnitt Grundstücksteile gekauft werden. Wenn Grundstücke erworben werden, sollte dies auch die geplanten Flächen für weiterführende ÖPNV / Rad- / Fußverkehr beinhalten. Dieser Anspruch („öffentliches Erfordernis“) ist bezogen auf die Beibehaltung des relevanten Flächenbedarfs an Verkehrswegen /-flächen zwingend mit zu berücksichtigen, ggf. über eine dingliche Sicherung dieses Grundstücks (Wirtschaftshof des S-Bahnhofs) parallel zum Bahndamm auf Stadtbezirksebene nachzudenken (ggü. DB Immobilien).

Die Vorhabenträgerin antwortet hierzu, dass der heutige Zustand in Verkehrsrichtung Nord-Süd ist als temporäre Lösung während der Baumaßnahme vorgesehen ist und nicht als Langfristlösung realisierbar. Eine Lösung für die Straßenbahn an der EÜ Sterndamm mit ausreichenden Platzverhältnissen sowohl in Nord-Süd als auch in Süd-Nord Richtung ist nicht realisierbar.

Bei einem Vergleich der ursprünglichen Umsteigewegen zwischen Straßenbahn (S-Bhf Schöneweide (Vorplatz) und S-Bahnhof Schöneweide/Sterndamm) S-Bahn bzw. Regionalverkehr sowie der zukünftigen Situation mit der Haltestellensituation vor dem Einkaufszentrum wird sich für die Fahrgäste eine Verbesserung der Situation mit einer Verkürzung der Wege ergeben.

Das Vorhaben beinhaltet die Neuordnung der Straßenbahnanlage und die direkten Umbaumaßnahmen. Der Flächenbedarf für andere künftige Vorhaben wie beispielsweise die Ausbildung von Radschnellwegen können mit diesem Verfahren nicht gesichert werden.

B VI.8.2 Inanspruchnahme von Eigentum

Straßenbegrenzungslinie

Ein Einwender wendet ein, dass die Mindestbreiten für die Haltestellen und den Gleisbereich zur gleichzeitigen Nutzung durch den Omnibus verlagert werden und die damit vorhandene Verkehrsfläche für den MIV nach Nordwesten verschoben und auf die notwendige Mindestbreite von 3,00 m je Fahrspur reduziert werden müsse. Der öffentliche Gehweg vor dem Einkaufszentrum wird mit der Mindestbreite von 2,50 m hergestellt. Dies führt zu einer Inanspruchnahme des privaten Grundes und einer Änderung der im B-Plan XV 64a vom 01.04.2004 festgesetzten Straßenbegrenzungslinie.

Die Vorhabenträgerin gibt an, dass ihr dieser Umstand bekannt sei.

Unter Berücksichtigung der von der Planfeststellungsbehörde verfügten Grünänderung zum Gehweg ergibt sich von Süd nach Nord folgender Querschnitt B-B in der verlängerten Brückenstraße:

2,65 m Haltestelle

6,66m zweigleisiger Gleisbereich

3,00m Haltestelle

0,62m Stützbauwerk

6,00m+1,77m Fahrbahn

2,50m Gehweg

An bzw. vor der Einmündung zur Schnellerstraße stellt sich der Querschnitt folgendermaßen dar:

3,00 m Haltestelle

6,66m zweigleisiger Gleisbereich

3,00m Haltestelle

6,00m Fahrbahn

ca. 3,00m Gehweg

Der Planfeststellungsbehörde erschließt sich nicht, inwieweit an diesem Querschnitt bzw. diesen Querschnitten nennenswerte Reduzierungen möglich sein sollten.

Die Straßenbegrenzungslinie wird gemäß Lageplan Nr. 05.1 und Grunderwerbsplan 08.1 festgesetzt und damit der B-Plan rechtswirksam geändert.

Eigentumsbeeinträchtigungen

Zu Eigentumsbeeinträchtigungen zulasten einer Einwendungsführerin unter gehöriger Berücksichtigung der zu erwartenden tatsächlichen (Immissions-) Auswirkungen auf das Grundeigentum der Einwendungsführerin werden die folgenden Einwendungen vorgebracht: Drohende Substanzschäden am Einkaufszentrum durch die Bauarbeiten einschließlich drohender (ortsbekannter) Grundwasserprobleme; (Bleibende) Wertminderung des bebauten Grundstückes selbst; Einschränkung der Vermietbar- und damit der Nutzbarkeit des Grundstückes (mögliche Kündigung der Praxen- und Geschäftsinhaber); Umlenkung von Kundenströmen zu Lasten der Mieter während und nach der Bauphase zu konkurrierenden Anbietern in der Nachbarschaft, erheblicher Kundenverlust; Zu erwartende Mietminderungen während und nach den Bauphasen; Unbrauchbarmachung des Anlieferkonzeptes durch Wegfall der Wendepalte; Unbrauchbarmachung des Rettungs- und Brandschutzkonzeptes; Beeinträchtigung insgesamt der Erschließung des Grundstückes einschl. Ent- und Versorgung; Notwendigkeit des Einrichtens eines Schwingungsmessgerätes zur Überprüfung unzulässiger Erschütterungen; Notwendigkeit einer Bestandsaufnahme des Gebäude-Istzustandes vom Einkaufszentrum zur Schadensdokumentation; Beeinträchtigungen, auch bereits während der Baumaßnahmen, von Fluchtwegen, Feuerwehranfahrtszonen, Zugängen zu Hydranten für die Feuerwehr; Beeinträchtigungen des Anlieferkonzeptes, u.a. durch die Inanspruchnahme von Fahrten um und auf dem Gelände des Einkaufszentrums. Am Rande sei auch erwähnt,

dass neben der Einwendungsführerin auch Berlin Schäden drohen: Verlust von erheblichen Steuereinnahmen; Verlust von Arbeitsplätzen, sowie Verlust von dringend benötigten überörtlich relevanten Versorgungseinrichtungen, wie beispielsweise das angesprochene radiologische Institut, die Kinderchirurgische Praxis und diverse weitere Praxen.

Die Vorhabenträgerin antwortet darauf, dass in mittelbarer Nähe des EKZ keine Eingriffe in das Grundwasser erfolgen. Die Zusammenfassung / Doppelung der vorherigen Einwendungen hat die Vorhabenträgerin ausreichend beantwortet. Sie erkennt hier keine bleibende Wertminderung oder Einschränkungen hinsichtlich der Vermietbarkeit. Vor Baubeginn wird die Vorhabenträgerin von einem Sachverständigen eine Beweissicherung durchführen, die während der Bauarbeiten fortgeführt wird.

Laut dem beiderseitig unterschriebenen Protokoll zwischen der Grundstücksverwaltung des Einkaufszentrums Schöneweide und der Vorhabenträgerin, wurden die folgenden Punkte festgelegt (siehe auch A IV): *der uneingeschränkte jederzeitige Zugang des Einkaufszentrums ist zu gewährleisten. Die barrierefreie Zuwegung wird nach besten Möglichkeiten auch während der Bauzeit bewerkstelligt, jedoch können kleinere Umwege in bestimmten Bauphasen nicht ausgeschlossen werden. Einer möglichst effizienten und übersichtlichen beschilderten Wegeführung zum Einkaufszentrum wird zugestimmt. Im Planzustand wird die Erreichbarkeit prinzipiell verbessert. Zum einen wird die neue Haltestelle „S Schöneweide“ unmittelbar vor dem Einkaufszentrum liegen und zum anderen wird der Knotenpunkt Schneller Str. /Brückenstraße. In Absprache mit dem Bezirksamt Köpenick soweit umgestaltet, dass die Querung für Fußgänger und Radverkehr in jeder Richtungsbeziehung möglich ist. Das Brandschutz- und Notfallkonzept für das Einkaufszentrum werden sowohl mit der Grundstücksverwaltung des Einkaufszentrums Schöneweide als auch die Zuwegung für Feuerwehr und Polizei besprochen und festgelegt. Während der Bauzeit werden Sammelplätze berücksichtigt – diese werden je nach Bauzustand ausgewiesen sein. Die BVG sieht potenzielle Sammelplätze vor dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG und auf der gegenüberliegenden Seite über der Schneller Straße. Ein durchgehend funktionierendes Brandschutz-/ Notfallkonzept ist eine zentrale Voraussetzung für die Durchführung der Baumaßnahme. Es wird darauf hingewiesen, dass der Haupteingang vom Einkaufszentrum und die Notausgänge an der Zulieferstraße während der Bauzeit als Flucht- und Rettungswege freizuhalten sind. Darüber hinaus müssen der Zugang und die Funktionalität der beiden Unterflurhydranten vor dem Einkaufszentrum durchgehend sichergestellt sein.*

Die Vorhabenträgerin sichert darüber hinaus zu, vor Baubeginn eine Beweissicherung durch einen Sachverständigen durchführen zu lassen, welche auch während der Bauarbeiten fortgeführt werden. Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen.

B VI.8.3 Baumaßnahmen

Die Deutsche Bahn AG wendet ein, dass er feststelle wurde, dass der Erläuterungsbericht, als Grundlage des Planfeststellungsverfahrens, die Betroffenheiten und Auswirkungen auf die anliegenden Grundstücke wenig berücksichtige. Gerade die Baumaßnahmen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG fänden in der Unterlage keine Würdigung. Ferner sei u. a. durch die unterschiedlichen farblichen Darstellungsformen der Planunterlagen die genaue Baudefinition nicht gegeben und irreführend. Gerade im Hinblick auf die Festlegung der exakten Grenzen dieses Verfahrens seien Unstimmig-

keiten im Bereich der Bestandbebauung des Empfangsgebäudes Verkehrsstation Schöneweide zu erahnen. Eine Aussage zur Führung der Entwässerungsanlagen sei nicht erfolgt. Demnach können die Auswirkungen der Gestaltung der Entwässerung der planfestzustellenden Baumaßnahme auf vorhandene Bestandsbebauungen nicht bewertet werden. Wir weisen darauf hin, dass hier Flächen der DB Station & Service AG in den Bereich der Planfeststellung mit einbezogen würden und im Grunderwerbsplan auch gekennzeichnet seien. Im Verlauf der weiteren Planungen zur Umsetzung der Verkehrslösung seien entsprechend den baurechtlichen Vorschriften Abstandsflächen einzuhalten. Alle Baumaßnahmen im nordwestlichen Bereich des Bahnhofes Schöneweide, welche an Flächen und Gebäude der DB Station & Service AG grenzen, seien dem entsprechenden Verantwortlichen der DB AG im Vorfeld darzustellen und abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, sie hat die Betroffenheiten und Auswirkungen auf benachbarte Grundstücke in den Unterlagen im ausreichenden Maße gewürdigt. Entwässerungsplanung ist der Unterlage 5.02 zu entnehmen, wohingegen Anpassungen dieser in der Ausführungsplanung nicht ausgeschlossen werden kann. Die Vorhabenträgerin ist in enger Abstimmung mit DB Station & Service und begleitet deren Planungen zur Gestaltung des Bereiches zwischen Empfangsgebäude und Eingang B.

Die wasserrechtliche Erlaubnis, sowie die Entwässerung von Flächen sind mit diesem Beschluss verfügt (siehe A II. 14 ff.). Durch die Antragsunterlagen wurden die Betroffenheiten und Auswirkungen auf Dritte ausreichend beschrieben und dargestellt. Die Antragsunterlagen für ein Planfeststellungsverfahren unterscheiden sich in ihrer Tiefe und Detailschärfe von denen der Ausführungsplanung. Die Vorhabenträgerin gibt darüber hinaus an, in enger Abstimmung mit der Einwenderin die weitere Planung abzustimmen, insofern werden die Einwände zurückgewiesen.

Abstandsflächen & Bestand

Der Einwender weist darauf hin, dass im Verlauf der weiteren Planungen zur Umsetzung der Verkehrslösung entsprechend den baurechtlichen Vorschriften Abstandsflächen einzuhalten sind. Alle Baumaßnahmen im nordwestlichen Bereich des Bahnhofes Schöneweide, welche an Flächen und Gebäuden der DB Station & Service AG grenzen, sind dem entsprechenden Verantwortlichen der DB AG im Vorfeld darzustellen und abzustimmen. Dies ist bisher noch nicht erfolgt.

Zusammenfassend möchten wir festhalten, dass die eingereichte Unterlage durch die DB Station & Service AG keine Zustimmung erhalten kann. Wesentliche Punkte gerade im Hinblick auf den Bestand werden weiterhin nicht ausreichend gewürdigt und auf spätere Projektleistungsphasen geschoben.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass die Ausführungsplanung gerade im Bereich des Empfangsgebäudes nach deren Fertigstellung der DB Station & Service zur Abstimmung übergeben wird. Die Vorhabenträgerin sieht im Gegensatz zur Einwenderin die Bestandssituation ausreichend gewürdigt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die detaillierte Ausführungsplanung wird nach der Fertigstellung an die entsprechende Stelle der DB Station & Service übergeben und dann abgestimmt. Die Planfeststellung des Vorhabens geht der Ausführungsplanung voraus.

B VI.8.4 Nutzungsmöglichkeiten von Grundstücken/Mietminderung

Der Einwender führt an, dass für den Marktpreis allein der zu erwartende Erlös bei einer Veräußerung ausschlaggebend ist. Lagebedingt sind die Grundstücke - nach Vorhabenrealisierung - praktisch unverkäuflich. Bereits seit Bekanntwerden der Planungsüberle-

gungen ist der Verkehrswert um etwa 25 % gesunken. Zudem werden die Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücke eingeschränkt. Dies gilt insb. hinsichtlich der gewerblich genutzten Flächen im Einkaufszentrum, die nur noch einen geringen Mietzins hergeben.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass eine Grundbelastung der Luft durch die B 96a/Schnellerstraße und den darauf fahrenden MIV ohnehin vorhanden ist und die Führung einer elektrisch-betriebenen Straßenbahn in diesem Gebiet diese nicht steigert, somit ist daraus eine Wertminderung für angrenzende Bebauung nicht zu erwarten. Die Planungsüberlegungen sollten spätestens seit der Veröffentlichung des Bebauungsplans XV64-a vom Januar 2004 bekannt sein. Es ist nicht ersichtlich auf welches Datum sich die Einwendungsführerin mit "Bekanntwerden der Planungsüberlegungen" bezieht, um die Wertminderung prozentual zu beziffern.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten des Einkaufszentrums nach der Realisierung des Vorhabens. Wertsteigerungen oder Minderungen gehören zum allgemeinen Risiko. Eine Straßenbahnhaltstelle unmittelbar am Eingang zum Einkaufszentrum wird sicher eher positiv auf den Umsatz und damit auf die Ertragsituation der Immobilieneigentümer auswirken.

Mietminderung/Gewinneinbußen

Ein Einwender wendet ein, dass mit Mietminderungen seitens der Gewerbetreibenden und freiberuflichen Mieter gerechnet werden muss, wenn nicht sogar mit Kündigungen, und einer allgemeinen Werteinbuße, da die einzige Anliefermöglichkeit beachtlich durch Wegfall der Wendepalte erschwert würde und baustellenbedingt Kundenströme vom Einkaufszentrum weggeleitet werden, mit dem damit verbundenen erheblichen Kundenverlust.

Laut dem beiderseitig unterschriebenen Protokoll zwischen der Grundstücksverwaltung des Einkaufszentrums Schöneweide und der Vorhabenträgerin, wurden die folgenden Punkte festgelegt (siehe auch A IV): *der uneingeschränkte jederzeitige Zugang des Einkaufszentrums ist zu gewährleisten. Die barrierefreie Zuwegung wird nach besten Möglichkeiten auch während der Bauzeit bewerkstelligt, jedoch können kleinere Umwege in bestimmten Bauphasen nicht ausgeschlossen werden. Einer möglichst effizienten und übersichtlichen beschilderten Wegführung zum Einkaufszentrum wird zugestimmt. Im Planzustand wird die Erreichbarkeit prinzipiell verbessert. Zum einen wird die neue Haltestelle „S Schöneweide“ unmittelbar vor dem Einkaufszentrum liegen und zum anderen wird der Knotenpunkt Schneller Str. /Brückenstr. In Absprache mit dem Bezirksamt Köpenick soweit umgestaltet, dass die Querung für Fußgänger und Radverkehr in jeder Richtungsbeziehung möglich ist.*

Mit diesen festgelegten Maßnahmen, sieht die Planfeststellungsbehörde den Einwand als erledigt an.

Wertminderung/Nutzungseinschränkung

Es wird eingewandt, dass die Wertminderung des bezeichneten Anwesens, ebenso die faktischen Nutzungseinschränkungen durch die nur noch eingeschränkte Möglichkeit zur Vermietung beruhen zu einem großen Teil gerade auf dem Vorhandensein negativer Auswirkungen des Vorhabens auf die (Frei-) Flächen des Einkaufszentrums. Der Verkehrswert der Grundstücke wird wesentlich mitgeprägt durch diese Nutzungsmöglichkeiten. Vermutlich werden zur Errichtung der Unterführung Spundwände oder Ähnliches im unmittelbaren Nahbereich zum Mieter MC Donalds eingeschlagen.

Die Vorhabenträgerin antwortet hierauf: *Das Einkaufszentrum Schöneweide liegt im Wirkungsbereich der Bauphasen 1 und 3 des Baus der Gleisschleife, deren Dauer mit 41*

beziehungsweise 5 Wochen angesetzt wird (innerhalb der gesamten 168 Wochen) sowie im Einwirkungsbereich des Baus der Unterführung. Während einer einzigen Woche wird an der meistbetroffenen Fassade des Ärztehauses ein Baulärm-Beurteilungspegel von 76 dB(A) erwartet. Beim Einbringen der Spundwände können sich Beurteilungspegel bis zu 73 dB(A) ergeben. Die Baulärmbelastung liegt ansonsten in der Größenordnung der bestehenden Vorbelastung durch den Verkehrslärm von der Schnellerstraße oder sogar noch darunter.

Die Lärmbelastung für das Einbringen von Spundwänden wird durch die Vorhabenträgerin und das Baulärmgutachten eingeschätzt und bezieht sich auf eine geschätzte Dauer von einer Woche. Eine Wertminderung oder Nutzungseinschränkung auf die (Frei-) Flächen kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Der Einwand wird hiermit zurückgewiesen.

B VI.9 Sonstige offene Einwände

B VI.9.1 Reinhaltung des Haltstellenbereiches

Ein Einwender gibt an, dass die dauerhafte Reinhaltung des an selbiges Grundstück angrenzenden Haltstellenbereichs durch die BVG sichergestellt werden muss.

Es ist von dem Vorhaben bezüglich der Reinhaltung und der Wirkung auf die angrenzenden Grundstücke mit keiner außergewöhnlichen Belastung über das übliche Maß hinaus zu rechnen, so dass die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit sieht an dieser Stelle mit Nebenbestimmungen regulierend eingreifen zu müssen. Jeder Verkehrs-/ Baulastträger ist zur Reinigung seiner Flächen verpflichtet.

B VI.9.3 Brandschutzkonzept und Rettungswege

Brandschutzkonzept/Unterlassene Berücksichtigung der Belange des Brandschutzes

Es wird eingewendet, dass das genehmigte Brandschutzkonzept, dass die Sammelstelle vor dem Eingangsbereich in Richtung Bahnhof und die Feuerwehrezufahrt auch auf der Fläche der geplanten Tram-Haltestelle vorsehe, ins Leere gingen. Im Katastrophenfall (Brand, Anschlag etc.) bestünde dann die Gefahr, dass die Menschen in Panik sich gegenseitig „tottrampeln“ und dass eine schnelle Rettung und Hilfeleistung erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht werde.

Ein Einwender gibt an, bei der Umsetzung des Vorhabens läuft das jetzige und genehmigte Brandschutzkonzept des Einkaufszentrums ins Leere. Die Feuerwehrdurchfahrt um das Einkaufszentrum wird nicht mehr möglich sein, die Sammelstelle vor dem runden Haupteingang in ihrer jetzigen Größe entfällt ebenso. Im Brandfall steht zu befürchten, dass Rettungsbemühungen wesentlich erschwert, wenn nicht sogar unmöglich würden. Im Brandfall droht auch das Übergreifen auf benachbarte Gebäude/Fahrzeuge.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass die Feuerwehrumfahrung erhalten bleibt, hinsichtlich einer hier womöglich vorhandenen Sammelstelle gab es seitens der Feuerwehr keine Einwände. Durch die Baumaßnahmen wird weder der Abstand zwischen Gebäuden verringert noch werden Parkplätze näher an das Gebäude verschoben.

Laut dem beiderseitig unterschriebenen Protokoll zwischen der Grundstücksverwaltung des Einkaufszentrums Schöneweide und der Vorhabenträgerin, wurden die folgenden Punkte festgelegt (siehe auch A IV): Das Brandschutz- und Notfallkonzept für das Einkaufszentrum werden sowohl mit der Grundstücksverwaltung des Einkaufszentrums Schöneweide als auch die Zuwegung für Feuerwehr und Polizei besprochen und festgelegt. Während der Bauzeit werden Sammelplätze berücksichtigt – diese werden je nach Bauzustand ausgewiesen sein. Die BVG sieht potenzielle Sammelplätze vor dem Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG und auf der gegenüberliegenden Seite der

Schneller Straße. Ein durchgehend funktionierendes Brandschutz-/ Notfallkonzept ist eine zentrale Voraussetzung für die Durchführung der Baumaßnahme. Es wird darauf hingewiesen, dass der Haupteingang vom Einkaufszentrum und die Notausgänge an der Zulieferstraße während der Bauzeit als Flucht- und Rettungswege freizuhalten sind. Darüber hinaus müssen der Zugang und die Funktionalität der beiden Unterflurhydranten vor dem Einkaufszentrum durchgehend sichergestellt sein.

Mit diesen festgelegten Maßnahmen, sieht die Planfeststellungsbehörde den Einwand als erledigt an.

Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz

Die Berliner Feuerwehr bittet um Zusendung des Entscheidungsvermerkes, wenn die brandschutztechnischen Anregungen bzw. Anforderungen nicht übernommen werden. Bei den nachstehenden Verweisungen auf Normen ohne Angabe des Ausgabedatums und ohne Angabe auf eine Abschnittsnummer, eine Tabelle, ein Bild usw. beziehen sich die Verweisungen immer auf die neueste gültige Fassung der in Bezug genommenen Ausgabe. Ein Anleiten der Häuser, zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs mit Hubrettungsfahrzeugen der Berliner Feuerwehr, muss durch die Oberleitungen, Abspannungen und Fahrleitungsmasten weiterhin gewährleistet bleiben (siehe Anhang Merkblatt „Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über Drehleitern der Berliner Feuerwehr im öffentlichen Straßenland. Auch eine neue oder veränderte Bepflanzung darf den Einsatz der Drehleiter nicht behindern.

Die Vorhabenträgerin erwidert, sie hat die Vorgaben zum Anleiten bei der Planung berücksichtigt.

Soweit es sich um die allgemeinen bzw. standardisierten Forderungen der Berliner Feuerwehr handelt, gibt die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderng zu erkennen, dass sie diese einhält. Speziellere Einwände wurden nicht vorgetragen, so sich der Einwand auch im Hinblick auf die Zusage der Vorhabenträgerin (siehe A IV.) damit erledigt hat.

B VI.9.5 Mangelhafte Darstellung in den Plänen

Ein Einwander führt an, dass in der Planung sich nicht erkennen ließe, ab welchem Punkt genau die Absenkung zur Unterführung statfinde. Ein Höhenschnitt auf Höhe des Eingangsbereiches des Einkaufszentrums sei in der Planung nicht ersichtlich. Ohne all diese Untersuchungen kann sich weder die Einwendungsführerin noch die Planungsbehörde für die vorzunehmende Abwägung ein Urteil über das volle Ausmaß ihrer tatsächlichen und rechtlichen Betroffenheit bilden.

Die Vorhabenträgerin antwortet hierzu, dass der Beginn der Absenkung zur Unterführung der Straßenbahn und die Höhe des Bestandsgeländes im Eingangsbereich des Einkaufszentrums aus Unterlage 6 zu entnehmen ist. Die Absenkung der Fahrbahn und Gleise beginnt demnach bereits im Bereich der Brückenstraße.

Ab Station 2,0+66 werden die Gleise mit einer Neigung von 3 Promille abgesenkt, nach 24m geht die Trasse in ein Gefälle von rund 18,5 Promille über, dies auf einer Länge von 65m zur Orientierung sind im Lageplan (UL 5.1) die Stationen ab 2,0+00 alle 100m verortet. Insofern trifft die Erwiderng der VHT zu und der Einwand ist zurückzuweisen.

B VI.9.6 Bestandsgebäude

Die Deutsche Bahn AG gibt an, dass das Bestandsgebäude von der Baumaßnahme nicht unberührt bleibe (siehe z.B. Anlage U 09-laVP, Seite 12). Insofern der Bereich Fußweg, Straße am nördlichen Empfangsgebäude an die Vorgaben der Trassierung der Straßenbahn und deren Funktionselement angepasst werde, bleibe das Bestandsgebäude von der Baumaßnahme nicht unberührt. Hier müssen Detailpunkte wie Entwäs-

serungsmaßnahmen (neu) im Bereich des Empfangsgebäudes (i.w.S. Geländeausbildung), etc. als Abstimmungsbedingung vermerkt sein. In der Erwiderung der Vorhabenträgerin sei dies mit dem Kommentar versehen, dass dies in enger Abstimmung im Zuge der Ausführungsplanung erfolge. Diesem Vorgehen könne nicht zugestimmt werden.

Die Vorhabenträgerin gibt an, sich in der Ausführungsplanung im Detail eng mit dem Einwender abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die detaillierte Ausführungsplanung wird nach der Fertigstellung an die entsprechende Einwenderin übergeben und dann abgestimmt. Insoweit hat sich der Einwand auch mit der Festsetzung unter A II.12 erledigt.

B VI.9.7 Ausbildungsstätte

Ein Einwender gibt an, dass der störungsfreie Betrieb der Ausbildungsstätte der DB AG gewährleistet sein muss bzw. sofern dies nicht sichergestellt werden kann, ein entsprechender Ersatz geschaffen wird.

Die Vorhabenträgerin gibt an, die DB Training in das Baugeschehen im Vorfeld mit einzubinden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht mit der Beantwortung durch die Vorhabenträgerin den Einwand als erledigt an (siehe auch A IV Zusagen der Vorhabenträgerin). Im Übrigen ist der Einwand zu unsubstanziert, um ihn näher würdigen zu können.

B VI.9.8 Fahrleitungsanlagen

Die Berliner Wasserbetriebe wendet ein, dass gemäß den Blauänderungen durch die Vorhabenträgerin im gesamten Planfeststellungsbereich Fahrleitungsanlagen in Form zusätzlicher Masten hergestellt würden. Die Masten T-45A im Sterndamm und T-16A (Michael-Brückner-Straße) weisen einen geringen Abstand zu bestehenden Anlagen der BWB auf. Es wird um Prüfung von alternativen Standorten gebeten.

Die Vorhabenträgerin erwidert, sie dankt für den Hinweis. Dieser wird an die entsprechende Fachabteilung der Vorhabenträgerin weitergeleitet und im Zuge der koordinierten Medienplanung, an der auch die BWB beteiligt sind, berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an, dass im Zuge der koordinierten Medienplanung die Einwenderin beteiligt und berücksichtigt wird. Der Mast T-A45 wurde durch die Violett Änderung bereits von der BWB-Leitung abgerückt. Der Mast T-A16 soll im Mittelstreifenbereich des Fußgängerüberganges als Kombimast mit LSA ausgeführt werden.

B VI.9.9 Vorhaben verstößt gegen den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg

Ein Einwender führt an, dass die Abwägung weitere abwägungsrelevante Belange wie Grundsätze der Raumordnung völlig außer Acht ließe, was ein Abwägungsdefizit auslöse. Nach dem in Punkt 6.8 (1) Satz 1 des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg im Textteil niedergelegten Grundsatz sollen Leitungen und Verkehrstrassen gebündelt werden, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen. Dem widerspräche die hier gegenständliche Fachplanung, den Nahverkehr auf zwei statt einer Unterführung zu verteilen. Es stehen auch keine sicherheitsrelevanten Belange dafür. Im Gegenteil: Durch den geplanten Wegfall des Besucherparkplatzes entstünden neue Unfallgefahren. Die Fachplanung ignoriere vorliegend die Grundsätze der Raumordnung. Auch darin bestehe ein Abwägungsdefizit.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass die im Bereich des S-Bahnhofes Schöneweide vom Land Berlin geplante Verkehrslösung Schöneweide die Bündelung aller Verkehrsarten am Bahnhof Berlin-Schöneweide mit dem Ziel der Verkürzung und der Verbesserung der Umsteigebeziehungen für alle am Verkehr Teilnehmenden beinhaltet. Sie besteht aus verschiedenen Einzelmaßnahmen von unterschiedlichen Baulastträgern, die in Summe eine abgestimmte und nachhaltige Verkehrsplanung ermöglichen. Dieses sind die folgenden Baumaßnahmen:

- DB AG: Grunderneuerung der Verkehrsstation (Erneuerung der Gleisanlagen, der Bahnsteige und der Zugangsbereiche inklusive Herstellung der Barrierefreiheit
- BVG: Bau der der neuen Wendeschleife einschl. neuer Gleisanlagen und Haltestellen für Bus und Straßenbahn
- Bezirk Treptow-Köpenick: Baulastträger für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Neuaufteilung des Verkehrsraumes im Bereich der EÜ Sterndamm.

Diesem Einwand liegt möglicherweise ein Missverständnis zu Grunde. Straßenbahnen und Busse, die die S-, Regional- und Fernbahngleise queren müssen, werden künftig nur die neu zu errichtende Straßenbahnunterführung (in Verlängerung der Brückenstraße) nutzen (siehe UL 1 – Erläuterungsbericht S. 7). Insofern gibt es keine Diskrepanz zum LEP-BE/BB. Der Einwand wird zurückgewiesen.

B VI.9.10 Zwischenzustand

Ein Einwander wendet ein, dass für den Fall, dass das vorliegende Planfeststellungsverfahren vor Adlershof II umgesetzt werde, ein Plan zu erstellen sei, der als Zwischenzustand an den Bestand anbinde. Gleiches gelte für die Planungen des Bezirkes zur Straßenraumaufteilung unterhalb der EÜ Sterndamm, denn diese könne in jedem Fall erst nach dem Rückbau der Gleise unterhalb der EÜ umgesetzt werden.

Für den unwahrscheinlichen Fall, dass „Adlershof II“ später gebaut wird als die hier vorliegende „Verkehrslösung Schöneweide“ wird die Vorhabenträgerin eine Planung für den zwischenzeitlichen Anschluss an den Bestand vorlegen.

Des Weiteren wird eingewandt, dass im 2. Absatz das Planfeststellungsverfahren zur Straßenbahnneubaustrecke „Adlershof II“ mit zwei Sätzen erwähnt wird. Aussagen zu zeitlichen Abhängigkeiten, möglichen Zwischenzuständen oder provisorischen Anbindungen an den Bestand werden nicht getroffen und sind auch nicht planerisch dargestellt.

Die Vorhabenträgerin gibt an, die Maßnahme „Adlershof II“ wird vor der „Verkehrslösung Schöneweide“ fertig gestellt werden. Von daher sind provisorische Anbindungen an den Bestand in diesem Verfahren nicht erforderlich. Auf die Baumaßnahmen Dritter im Rahmen des Gesamtvorhabens ist aus Sicht der Vorhabenträgerin in den Unterlagen ausreichend hingewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt der Erwidern der Vorhabenträgerin zu, die Maßnahme „Adlershof II“ wird noch vor der „Verkehrslösung Schöneweide“ in Betrieb gehen können. Diese bindet dann nahtlos an das Vorhaben „Adlershof II“ an. Damit sind baubedingte Zwischenzustände jedoch nicht ausgeschlossen, sie sind in der Regel planungsrechtlich nicht relevant.

B VI.9.11 bauzeitliche Verkehrsführung

Es wird eingewendet, dass aus der vorgelegten Planung die bauzeitliche Verkehrsführung, insbesondere der Fußgänger und Radfahrenden und die Dauer der Einschränkung nicht ersichtlich sei. Es wird gefordert, die Planunterlagen entsprechend zu ergänzen.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierauf, dass sie im Zuge der Baudurchführung dafür Sorge trage, dass der Sterndamm zwischen Groß-Berliner Damm und Michael-Brückner-Straße aufrecht erhalten bleibe. Baustelleneinrichtungsflächen seien innerhalb der jeweiligen Baufelder vorgesehen (siehe Unterlage 10.3, Anlage 1). Die Verkehrsführung während der Bauzeit würde die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit dem Bezirk und dem Verkehrsmanagement (SenUVK Abt. VI) planen und organisieren.

Die Forderung, die Planung um eine detaillierte bauzeitliche Verkehrsführung zu ergänzen wird abgelehnt. Bereits mit dem Erläuterungsbericht (UL 01, Seite 22) sichert die Vorhabenträgerin zu, dass Zufußgehende und Radfahrende entsprechend den jeweiligen konkreten Baubedingungen gesichert an der Baustelle vorbeigeführt würden. Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt im Zusammenhang mit anderen Vorhaben. Die Verkehrsführung muss auf das örtliche, umfassende Baugeschehen abgestimmt sein. Eine nur auf dieses Vorhaben abgestellte bauzeitliche Verkehrsführung wird nicht den sich tatsächlich einstellenden Bedingungen entsprechen und wäre nicht zu halten. Erfahrungsgemäß lässt sich die bauzeitliche Verkehrsführung in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen TÖB unter Kenntnis der tatsächlichen Umstände umsetzen. Dieser Einwand geht fehl, da er über die Planfeststellung hinausgeht.

B VI.9.12 Entwässerung und Regenrückhaltebecken (RRB)

Die Deutsche Bahn AG wendet ein, dass das Entwässerungsgefälle im Bereich des Bestandsgebäudes Bahnhof auf das Gebäude zu gehe. Die Einwenderin fragt, wie solle hier eine Bausubstanzgefährdung vermieden werden? Des Weiteren werde die Möglichkeit einer Unterbringung des Regenrückhaltebeckens angezweifelt.

Die Vorhabenträgerin antwortet hierauf, dass die Entwässerung der Haltestelle hier über entsprechende Längsneigungen und das Quergefälle einer vor dem Gebäude befindlichen Entwässerungsrinne erfolgen wird. Die Einwenderin begründet nicht, warum eine Einordnung eines RRB angezweifelt wird. Auf pauschale Aussagen kann die Vorhabenträgerin nicht qualifiziert antworten.

Die Einwenderin antwortet darauf, dass eine Aussage zur Führung der Entwässerungsanlagen weiterhin ausstehe. Demnach könnten die Auswirkungen der Gestaltung der Entwässerung der planfestzustellenden Baumaßnahme auf vorhandene Bestandsbauten weiterhin nicht bewertet werden.

Die Vorhabenträgerin beantwortet das wie folgt: die Haltestelle S Schöneweide hat abgesehen vom im Schnitt dargestellten Quergefälle von 2,5 % in Richtung Bahngelände ein Längsgefälle von 18,46 % in Richtung Unterführung, wodurch sich an der Gebäudekante kein stehendes Wasser sammeln kann. Darüber hinaus sind an entsprechenden Stellen Entwässerungsschächte geplant. In der weiteren Planung wird geprüft ob weitere Schutzmaßnahmen/Behandlungen an den entsprechenden Gebäudeflächen notwendig sind.

Die Entwässerung der Flächen und die Unterbringung eines Regenrückhaltebeckens sind mit der Wasserbehörde abgestimmt und mit dem BWB vorabgestimmt. Die wasserrechtliche Erlaubnis liegt mit diesem Beschluss vor (siehe A II. 14 ff.).

B VI.9.13 Entwässerungsanlagen

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin wendet ein, dass die Regenabläufe in der Planungsunterlage nur zum Teil dargestellt seien, insbesondere fehlten diese im Bereich der geplanten Unterführung / Bahndamm-durchbruch. Die Entwässerungsanlagen seien entsprechend den in Berlin geltenden Regelwerk zu bemessen. Die Richtlinien für das

Anlegen von Straßen, Teil A: Entwässerung Ausgabe 2005, -RAS-Ew seien die Bemessungsgrundlage sowie das Hinweisblatt (Stand Dezember 2017) „Regelungen zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen“ von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) für die öffentlichen Straßen und auf dem eigenen Grundstück. Die Regenentwässerung sei mit den Berliner Wasserbetrieben (BWB) abzustimmen, da diese Anlagen in die Unterhaltung bzw. Betriebsführung von BWB übernommen werden. Gemäß Berliner Betriebsgesetz liege die Verkehrssicherungspflicht für die Entwässerung des Straßenraumes bei den Berliner Wasserbetrieben. Daher sei es zwingend erforderlich die BWB bereits jetzt im Planungsprozess mit einzubeziehen, um sicherzustellen, dass diese Anlagen/Lösungen auch entwässerungstechnisch umsetzbar und genehmigungsfähig seien.

Die Vorhabenträgerin antwortet hierzu, dass im Bereich der Unterführung die Gleisentwässerung dargestellt ist, der Einwand ist hierzu nicht nachvollziehbar. In der Unterführung selbst erübrigt sich eine Entwässerung. Die anschließende Gleis- und Buswendeschleife soll auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin zu liegen kommen, es handelt sich somit nicht um öffentliches Straßenland. Für das Grundstück werden die entsprechenden Nachweise geführt, u.a. ein Überflutungsnachweis. Abstimmungen mit den Berliner Wasserbetrieben laufen dazu bereits.

Die Einwanderin antwortet dazu, die Erwiderung mit Verweis auf Ausführungsplanung werde akzeptiert. Es sollte eine entsprechende Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses werden auch die notwendigen Entwässerungsanlagen und die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt. Diese wurde im Einvernehmen mit der Wasserbehörde erteilt und die erforderlichen Auflagen/Nebenbestimmungen mit diesem Beschluss verfügt (siehe A II. 14 ff.).

B VI.10 Einwendungen ohne Bezug zum Gegenstand des Verfahrens

Anbaulast

Ein Einwander gibt an, eine Anbaubaulast zur Errichtung einer Carportanlage als Grenzbebauung beantragen zu wollen und diese eintragen lassen zu dürfen.

Dieser Einwand geht fehl. Einerseits handelt es sich um die Ankündigung einen (Bau-)Antrag stellen zu wollen, andererseits handelt es sich nicht um eine Folgemaßnahme sodass, eine (An)-Baulast in diesem Sinne mit diesem Beschluss nicht planfestgestellt werden kann. Hierzu muss eine separate Absprache mit der Vorhabenträgerin erfolgen und ggf. eine Genehmigung beim bezirklichen Bauamt eingeholt werden.

B VII. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei einer zusammenfassenden Bewertung aller Umstände zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach einer Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange abgewogen worden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach eigener Prüfung der Planung der unter B III.3.1.4 dargestellten Vorzugsvariante an. Die Planrechtfertigung (EB Kapitel 3) Variantenvergleich (EB Kapitel 4) in Verbindung mit den der verkehrstechnischen Untersuchung (UL 12) und den beigelegten Unterlagen (ab UL 11) sind nachvollziehbar und überzeugend.

Für das Vorhaben wird gemäß § 5 i.V.m. § 7 UVPG festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles wurde nach überschlägiger Prüfung der vorliegenden Unterlagen (Erläuterungsbericht, Lagepläne, Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Schalltechnische Untersuchungen, Schalltechnischer Bericht, Schwingungstechnischer Bericht, Baulärmprognose, Luftschadstoffgutachten, Verkehrstechnische Untersuchungen, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und Erläuterung zur Straßenentwässerung) und unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 3 UVPG von Amts wegen festgestellt, dass von dem Neuvorhaben nach § 7 Abs. 1 UVPG keine entscheidungserheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Bei der Vorprüfung wurde des Weiteren berücksichtigt, inwieweit Umweltauswirkungen durch die von der Trägerin des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

C

Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf der Tarifstelle 7101 b) aus dem Gebührenverzeichnis der Verwaltungsgebührenordnung (VGebO). Die Festsetzung der Gebühr ergeht mit einem gesonderten Bescheid.

D

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin erhoben werden.

Hinsichtlich der Gebühren entfällt nach § 80 Absatz 2 Nr. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) die aufschiebende Wirkung. Ihre Verpflichtung zur termingerechten Zahlung bleibt daher auch bei Einlegung der Klage bestehen.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

- IV E 1 -

Berlin, den 26.08.2021

Im Auftrag

Wanzek



E

Hinweise

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat gemäß § 29 Abs. 6 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt. Der Planfeststellungsbeschluss wird zudem nach § 74 Abs. 4 VwVfG denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes unter Berücksichtigung der Maßgaben des Planungssicherstellungsgesetzes i.V.m. den jeweils geltenden Verordnungen zur CoVid-19-Pandemie des Landes Berlin in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz für zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt; der Ort und die Zeit der Auslegung wird durch die Veröffentlichung im Internet, im Amtsblatt für Berlin und in drei Berliner Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt; hierauf wird in der Bekanntmachung hingewiesen.

F

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------------|--|
| A1 | Ausgleichsmaßnahme |
| a.a.O. | Am angegebenen Ort |
| ABl. | Amtsblatt für Berlin |
| Abt. | Abteilung |
| Abs. | Absatz |
| ABSv | Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin gegr. 1874 e. V. |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AG | Aktiengesellschaft |
| AHB | Anhörungsbehörde |
| AöR | Anstalt des öffentlichen Rechts |
| AOX | absorbierbare halogenierte Kohlenwasserstoffe im Wasser |
| ASB | Artenschutzbeitrag |
| ASMUS | numerisches Modell zur Berechnung der Strömung und der Schadstoffverteilung im Bereich einzelner Gebäude |
| ASOG | Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz |
| A_u | unterer Anhaltswert |
| Aufl. | Auflage |
| AV | Ausführungsvorschrift |
| AVV Baulärm | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen |
| Az | Aktenzeichen |
| B 96 | Bundesstraße B 96 |
| BayVGH | Bayrischer Verwaltungsgerichtshof |
| B-Plan | Bebauungsplan |
| BA | Bauabschnitt |
| BaumSchVO | Verordnung zum Schutz des Baumbestandes in Berlin |
| BauNVO | Baunutzungsverordnung |
| BB | Brandenburg |
| BE | Berlin |
| BBK | Bodenbelastungskataster |
| BBodSchV | Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung |
| BER | Flughafen Berlin Brandenburg International |
| BerlStrG | Berliner Straßengesetz |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| Bhf. | Bahnhof |
| BImSchG | Bundes Immissionsschutzgesetz |
| BImSchV | Bundes Immissionsschutzverordnung |
| BLN | Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BOStrab | Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn |
| BPU | Bauplanunterlage |
| BreWa-BE | Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (Hinweisblatt der SenUVK Abt. II) |
| BTB | Blockheizkraftwerk, Träger- + Betreibergesellschaft mbH |
| BTEX | leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| BVerwGE | Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung |
| BVG | Berliner Verkehrsbetriebe |

| | |
|------------------------|--|
| BVV | Bezirksverordnetenversammlung |
| BW | Bauwerk |
| BWB | Berliner Wasserbetriebe |
| BWG | Berliner Wassergesetz |
| bzw. | beziehungsweise |
| ca. | circa |
| CD | Compact Disc |
| CE | EG-/EU-Konformitätserklärung |
| CEF | continuous ecological functionality-measures, Übersetzung etwa Maßnahmen für die dauerhafte ökologische Funktion |
| cm | Zentimeter |
| dB(A) | Dezibel, A-bewertet |
| DB | Deutsche Bahn |
| DIN | Deutsches Institut für Normung |
| d.h. | das heißt |
| DOC | Gelöster organischer Kohlenwasserstoffgehalt |
| DSchG Bln | Denkmalschutzgesetz Berlin |
| DTV_w | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, werktags |
| EFA | Empfehlungen für Fußgängeranlagen |
| EFRE | Europäischer Fond für regionale Entwicklung |
| ehem. | Ehemals |
| EKZ | Einkaufszentrum Schöneweide |
| EN | Europäische Norm |
| ERA | Empfehlung für Radverkehrsanlagen |
| ERVV | Elektronischer Rechtsverkehr Verordnung |
| EÜ | Eisenbahnüberführung |
| e.V. | Eingetragener Verein |
| EW | Einwohner |
| EP | Einzelproben |
| FB | Fachbereich |
| ff | folgenden |
| FNP | Flächennutzungsplan |
| G1 | Gestaltungsmaßnahme |
| gem. | gemäß |
| Gesch. Z. | Geschäftszeichen |
| GG | Grundgesetz |
| ggf. | gegebenenfalls |
| ggü. | gegenüber |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| GOK | Geländeoberkante |
| GSZM | Gesundheits- und Sozialzentrum Moabit |
| GVBl. | Gesetz- und Verordnungsblatt |
| ha | Hektar (= 10.000 m ²) |
| HBEFA | Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs |
| HBS | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen |
| HGW | Höchster Grundwasserstand |
| HL | Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH |
| Hz | Hertz (Einheit, x-mal pro Sekunde) |

| | |
|--------------------------|--|
| i.d.R. | in der Regel |
| IEC, ISO | Internationale Normen |
| IGEB | Berliner Fahrgastverband IGEB e.V. |
| INFRAS | Forschungs- und Beratungsunternehmen |
| ISEK | integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept |
| i.S.v., i.S.d. | im Sinne von, im Sinne der/des |
| ITDZ | IT Dienstleistungszentrum Berlin |
| i.V.m. | in Verbindung mit |
| | |
| juris | juristisches Informationssystem für die Bundesrepublik Deutschland |
| | |
| K3 | Konflikt |
| Kap. | Kapitel |
| KBF_{max} | maximale bewertete Schwingstärke |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| Kfz/24h | Kraftfahrzeuge je 24 Stunden |
| km | Kilometer |
| km² | Quadratkilometer |
| KrWG | Kreislaufwirtschaftsgesetz |
| KrW-/AbfG Bln | Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz Berlin |
| | |
| l/s | Liter pro Sekunde |
| l/(s·ha) | Liter pro Sekunde und Hektar |
| LAGA | Bund / Länder – Arbeitsgemeinschaft Abfall |
| LBP | Landschaftspflegerische Begleitplanung |
| LCKW | leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe |
| L_{DEN} | (Seite 60) |
| LEP | Landesentwicklungsplan |
| LfB | Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderung |
| LImSchG Bln | Landesimmissionsschutzgesetz Berlin |
| lit. | littera (Buchstabe) |
| LK Argus | Gemeinschaftsunternehmen von Lärmkontor GmbH und Argus Stadt- und Verkehrsplanung |
| | |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| L_N | (Seite 60) |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| LWA_{eq} | Schallleistungspegel an der Schallquelle |
| | |
| m | Meter |
| m² | Quadratmeter |
| m³ | Kubikmeter |
| mg | Milligramm |
| Mio. | Million |
| MISKAM | Mikroskaliges Klima- und Ausbreitungsmodell |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| MKW | Mineralölkohlenwasserstoffe |
| MobGBE | Berliner Mobilitätsgesetz |
| MP | Mischproben |
| m.w.Nachw. | mit weiteren Nachweisen |
| mWv | Mit Wirkung vom |
| | |
| NatSchGBln | Berliner Naturschutzgesetz |
| NBS | Neues Berliner Straßenbahngleis |
| NKI | Nutzen-Kosten-Indikator |
| NKU | Nutzen-Kosten-Untersuchung |

| | |
|---------------------|---|
| Nr., Nrn. | Nummer, Nummern |
| NVP | Nahverkehrsplan |
| NVwZ | Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht |
| ÖPNV | Öffentlicher Personen Nahverkehr |
| PAK | polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| PF, PFV | Planfeststellung, Planfeststellungsverfahren |
| pH-Wert | Maßzahl für die Konzentration der Wasserstoffionen in einer Lösung |
| Pkt. | Punkt |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| PM10, PM2,5 | Feinstaub mit aerodynamischem Durchmesser |
| PN 98 | Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und bio-logischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung / Beseitigung von Abfällen |
| PW | Pumpwerk |
| RAS-Ew | Richtlinien für die Anlage von Straßen. Teil: Entwässerung |
| RAS-LP4 | Richtlinie zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen |
| RASt 06 | Richtlinie für Anlagen im Straßenverkehr, Ausgabe 2006 |
| RC | Recycling |
| RiStWag | Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten |
| Rn. | Randnummer |
| RW-Kanal | Regenwasser-Kanal |
| S1 | Schutzmaßnahme |
| Schall 03 | Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Anlage 2 zur 16. BImSchV) |
| SBB | Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin |
| S-Bahn | Schnellbahn |
| SenStadtUm | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt |
| SenStadtWohn | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen |
| SenUVK | Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz |
| SGA | Straßen- und Grünflächenamt |
| SGT | Ingenieurbüro SGT-Plan (Straßen-, Gleis- und Tiefbau) |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr, Schienengebundener Personennahverkehr |
| SoAbfEV | Sonderabfallentsorgungsverordnung |
| StEP | Stadtentwicklungsplan |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| SZ | Schutzzone |
| t | Tonne |
| TA Lärm | Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm |
| TAB | Technische Aufsichtsbehörde |
| Tel. | Telefonnummer |
| TÖB | Träger öffentlicher Belange |
| TR | technische Richtlinie |
| TU | Technische Universität |
| U5 | U-Bahnlinie mit Nummer der Linie |

| | |
|-------------------------|---|
| UBA | Umweltbundesamt |
| U-Bahn | U-Grundbahn |
| U-Bhf. | U-Bahnhof |
| UL | Unterlage |
| UPR | Zeitschrift für Umwelt und Planungsrecht |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPG-BIn | Berliner Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| V1 | Vermeidungsmaßnahme |
| v.a. | vor allem |
| VDI | Verein Deutscher Ingenieure |
| VGebO | Verwaltungsgebührenordnung |
| vgl. | vergleiche |
| VHT | Vorhabenträger/-in |
| VLärmSchR | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes |
| VLB | Verkehrslenkung Berlin |
| Vorbem. | Vorbemerkung |
| VTU | verkehrstechnische Untersuchung |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz |
| VwVfG Bln | Verwaltungsverfahrensgesetz Berlin |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz |
| Z0, Z1, Z2 | Materialklassifizierung nach LAGA |
| z.B. | zum Beispiel |
| zeHGW | zu erwartender höchster Grundwasserstand |
| z.T. | zum Teil |
| ZustKatOrd | Zuständigkeitskatalog Ordnungsaufgaben |
| zzgl. | zuzüglich |
| § | Paragraf |
| € | Euro |
| µg/m³ | Mikrogramm je Kubikmeter |

G

Fassungs- und Fundstellennachweis

| | |
|----------------------------|---|
| 16. BImSchV | 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) |
| 24. BImSchV | 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, S. 1253), zuletzt geändert durch Art. 3 Magnet-schwebebahnverordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) |
| 26. BImSchV | 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266) |
| 32. BImSchV | 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 der Verordnung vom 27. Juli 2020 (BGBl. I S. 3146) |
| 39. BImSchV | 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065), zuletzt geändert durch Art. 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) |
| 41. BImSchV | 41. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bekanntgabeverordnung - 41. BImSchV) vom 2. Mai 2013 (BGBl. I S. 973, 1001, 3756), zuletzt geändert durch Artikel 15 der Verordnung vom 10. August 2020 (BGBl. I S. 3436) |
| ASOG Bln | Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz - ASOG Bln) in der Fassung vom 11. Oktober 2006 (GVBl. S. 930), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 22. März 2021 (GVBl. S. 318) |
| AV Geh- und Radwege | Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch § 8 des Gesetzes vom 04. Dezember 2008 (GVBl. S. 466; Berichtigung ABI. Nr. 27/2013 S. 1206; Änderung Abl. Nr. 29/2014 S. 1349) |
| AVV Baulärm | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm , Beilage zum Bundesanzeiger Scherz. – Nr. 160 vom 01. September 1970) |
| BauGB | Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939) |
| BaumSchVO | Verordnung zum Schutze des Baumbestandes in Berlin (Baumschutzverordnung - BaumSchVO) vom 11. Januar 1982 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert durch Art. 1 Fünfte Änderungsverordnung vom 08. Mai 2019 (GVBl. S. 272) |
| BauNVO | Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) |

| | |
|--------------------|--|
| BauO Bln | Bauordnung für Berlin (BauO Bln) vom 29. September 2005 (GVBl. S. 495), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes zur Anpassung datenschutzrechtlicher Bestimmungen in Berliner Gesetzen an die Verordnung (EU) 2016/679 (Berliner Datenschutz-Anpassungsgesetz EU – BlnDSAnpG-EU) vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) |
| BBodSchG | Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) |
| BBodSchV | Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598); V aufgehoben durch Art. 5 Abs. 1 Satz 2 V v. 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598) mWv 1. August 2023 |
| Bln BodSchG | Berliner Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Berliner Bodenschutzgesetz - Bln BodSchG) vom 24. Juni 2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.09.2019 (GVBl. S. 554) |
| BerlStrG | Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Art. 27 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) |
| BGG | Gesetz zur Gleichstellung behinderte Menschen - Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1468), zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1387) |
| BlmSchG | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BlmSchG), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) |
| BlmSchV | Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen vom 26. Januar 2010 (BGBl. I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 105 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) |
| BlnDSG | Gesetz zum Schutz personenbezogener Daten in der Berliner Verwaltung (Berliner Datenschutzgesetz - BlnDSG) vom 13. Juni 2018 (GVBl. S. 418), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12.10.2020 (GVBl. S. 807) |
| BNatSchG | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908) |
| BOStrab | Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 01. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410) |
| BWG | Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005 (GVBl. S. 357, ber. 2006, S. 248 und 2007, S. 48), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung in Berlin vom 25. September 2019 (GVBl. S. 612) |
| DSchG Bln | Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) vom 24. April 1995 (GVBl. S. 274), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 12.10.2020 (GVBl. S. 807) |
| | |
| FStrG | Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) |
| GG | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (GG) (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048) |

| | |
|----------------------|---|
| KrWG | Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) |
| KrW-/AbfG Bln | Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen in Berlin (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz Berlin - KrW-/AbfG Bln) vom 21. Juli 1999 (GVBl. S. 413), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 02.12.2020 (GVBl. S. 1444) |
| LImSchG Bln | Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 05. Dezember 2005 (GVBl. S. 735, ber. 2006 S. 42), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 03. Februar 2010 (GVBl. S. 38) |
| MessEG | Gesetz über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt, ihre Verwendung und Eichung sowie über Fertigpackungen (Mess- und Eichgesetz - MessEG) vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2722, 2723), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1663) |
| MessEV | Verordnung über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt sowie über ihre Verwendung und Eichung (Mess- und Eichverordnung - MessEV) vom 11. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2010, 2011), zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 12. Mai 2021 (BGBl. I S. 1087) |
| MobGBE | Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22.03.2021 (GVBl. S. 318) |
| NatSchG Bln | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchG Bln) vom 29. Mai 2013 (GVBl. S. 140), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung in Berlin vom 25. September 2019 (GVBl. S. 612) |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) |
| PlanSiG | Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie* (Planungssicherstellungsgesetz - PlanSiG) vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353) |
| StPO | Strafprozessordnung (StPO) in der Fassung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, ber. S. 1319), zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. August 2021 (BGBl. I S. 3544) |
| StVO | Straßen-Verkehrsordnung (StVO) vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) |
| UmwRG | Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/E (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz - UmwRG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540) |
| UVPG-Bln | Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Berlin (Berliner Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG-Bln) vom 07. Juni 2007 (GVBl. S. 222), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Änderung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung in Berlin vom 25. September 2019 (GVBl. S. 612) |
| VGebO | Verwaltungsgebührenordnung (VGebO) in der Fassung vom 24. November 2009 (GVBl. S. 707, ber. S. 894), zuletzt geändert Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Ausführungsgesetzes zum Glücksspielstaatsvertrag und anderer Rechtsvorschriften vom 18. März 2020 (GVBl. S. 226) |

| | |
|------------------|---|
| VermGBIn | Gesetz über das Vermessungswesen in Berlin vom 9. Januar 1996 (GVBl. S. 56), zuletzt geändert durch Art. 41 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt durch Artikel 3a des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) |
| VwVfG BIn | Gesetz über das Verfahren der Berliner Verwaltung (VwVfG BIn) vom 21. April 2016 (GVBl. S. 218), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17.12.2020 (GVBl. S. 1485) |
| VwVG | Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz (VwVG) vom 27. April 1953 (BGBl. I S. 157), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 1 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) |
| WHG | Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3901) |

