

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Antragsgegenstand	2
3	Planrechtfertigung	4
3.1	Allgemeines	4
3.2	Betriebskonzept.....	5
3.3	Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	8
3.4	Haltestellen.....	11
3.5	Straßennetz	11
3.6	Zusammenfassung	11
4	Varianten und Variantenvergleich	13
5	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	14
5.1	Allgemeines	14
5.2	Straßenbahn- und Busanlagen	14
5.3	Straßenbauliche Anlagen.....	15
5.4	Lichtsignalanlagen (LSA)	15
5.5	Sonstige vorhandene bauliche Anlagen.....	15
6	Beschreibung des geplanten Zustandes	16
6.1	Straßenbahnanlagen	16
6.2	Haltestellen.....	17
6.3	Fahrleitung	18
6.4	Hochbauten	18
6.5	Ingenieurbauwerke.....	18
7	Tangierende Planungen	19
8	Temporär zu errichtende Anlagen	19
9	Erläuterung zur Kostentragung	20
9.1	Kosten	20
9.2	Kostenträger	20
10	Baudurchführung	21
10.1	Bauabschnitte	21
10.2	Zeitliche Abwicklung	21
10.3	Verkehrsregelung während der Bauzeit.....	21
10.4	Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit	21
11	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	23
11.1	Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen	23
11.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter.....	23
11.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	27
11.4	Kompensationsmaßnahmen.....	27

12	Weitere Rechte und Belange	28
12.1	Grunderwerb	28
12.2	Kabel und Leitungen	29
12.3	Straßen und Wege	29
12.4	Kampfmittel.....	30
12.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial	30
12.6	Gewässer	30
12.7	Land- und Forstwirtschaft.....	31
12.8	Brand- und Katastrophenschutz	31

Darstellungsverzeichnis

Darstellung 1 – Geplante Linien und Taktzeiten in der Gleis- und Buswendeschleife	6
Darstellung 2 – Betriebskonzept.....	7
Darstellung 3 – Umsteigewege	10

Abkürzungsverzeichnis

B 96a	Bundesstraße 96a
BaumSchVO	Baumschutzverordnung
BerlStrG	Berliner Straßengesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BPU	Bauplanungsunterlage
BVG – AöR	Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts
BWB	Berliner Wasserbetriebe
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
EÜ	Eisenbahnüberführung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
MobGBE	Berliner Mobilitätsgesetz
NO ₂	Stickstoffdioxid
NST	Nord-Süd-Tangente
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RiStWag	Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, bis 30.11.2011
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, seit 08.12.2016
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
v _E	Entwurfsgeschwindigkeit
zul v	Zulässige Geschwindigkeit
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

1 Einleitung

Im Bereich des Bahnhofes Schöneweide sind die bestehenden Verhältnisse hinsichtlich eines fahrgastfreundlichen, komfortablen und barrierefreien Zustandes optimierungsbedürftig. Zwischen den vier Verkehrsträgern Straßenbahn, Bus, Regional- und S-Bahn sind die Umsteigewege zu verkürzen. „Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote sollen zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, barrierefrei ... gestaltet werden.“ Diesem Grundsatz des §4 (2) des Berliner Mobilitätsgesetzes – MobGBE 2018¹ wird mit der hier vorliegenden Planung Rechnung getragen.

Die Berliner Verkehrsbetriebe – Anstalt des öffentlichen Rechts (BVG – AöR) und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII (SenStadt VII; seit 2016 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung IV (SenUVK IV)), haben 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.

Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass durch eine nahezu geradlinige Verlängerung der Straßenbahntrasse von der Brückenstraße mit einer neuen Eisenbahnüberführung (EÜ) über eine neue Straßenbahntrasse nordwestlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofes Schöneweide, verbunden mit der Schaffung von zwei neuen Zugängen in den vorhandenen Bahnhof, die Umsteigebeziehungen zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) wesentlich verbessert werden können.

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

Erläuterungsbericht Planfeststellung

2 Antragsgegenstand

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

Antragsgegenstand sind die folgenden Maßnahmen:

- 1) Straßenbahnmaßnahme in Berlin, Stadtbezirk Treptow-Köpenick, von Brückenstraße 2 bis Sterndamm 8 (angrenzend an das Planfeststellungsverfahren „Straßenbahnneubau Wissenschaftsstadt – Schöneweide, Sterndamm (Adlershof II)“, Straßenbau zwischen der EÜ Sterndamm und Sterndamm 8 als Folgemaßnahme der Gleisverlagerung im Sterndamm, Umbau der Gleis- und Buswendeschleife, Neubau der Haltestelle „S Schöneweide“
- 2) Rückbau der Gleisanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes Schöneweide zwischen Brückenstraße und Sterndamm einschließlich der Gleise unter der EÜ Sterndamm gemäß §31 (4) PBefG
- 3) Neubau einer EÜ in südwestlicher Verlängerung der Brückenstraße
- 4) Rückbau einer Trafostation der Deutschen Bahn Netz Aktiengesellschaft (DB Netz AG)
- 5) Neubau des südlichen Zugangsbereiches von der Gleis- und Buswendeschleife zu den Bahnsteigen des Bahnhofes Schöneweide

Der Straßenbau im Sterndamm zwischen Südostallee und Ecksteinweg regelt sich nach § 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG)³. Durch die Verlagerung der Gleisanlage in die Mitte der Fahrbahn des Sterndamm, den Abbruch der Gleisanlagen in der Seitenlage vor Sterndamm Nr. 8 und 10 sowie die Herstellung einer sogenannten Tramallee mit einer Breite von 12 m (analog Bestand im Sterndamm westlich Südostallee) folgt zwingend der Umbau von Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen und Gehwegen. Daher ist die gesonderte Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Folgemaßnahmen an Straßen, Radverkehrsanlagen und Gehwegen nicht erforderlich.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung nach §28 PBefG und der späteren Bauzustimmung nach §60 (3) der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)⁴ sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und andere Planfeststellungen nicht erforderlich.

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

³ <https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/> (Zugriff am 19.07.2018)

⁴ http://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/ (Zugriff am 08.11.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Weiterhin werden hiermit beantragt:

- a) die Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes nach §12 Berliner Straßengesetz (BerlStrG)⁵ in Verbindung mit §31 (1) PBefG
- b) der Verlust des Status einer Bahnanlage für die Gleisanlagen auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes entlang der Michael-Brückner-Straße und weiterführend in den Sterndamm bis zum westlichen Ende der EÜ Sterndamm zum Zeitpunkt der vollständigen Inbetriebnahme der Gleis- und Buswendeschleife.⁶
- c) Erteilung der wasserbehördlichen Genehmigung für Bauvorhaben in Wasserschutzgebieten nach §22a (1) des Berliner Wassergesetzes (BWG)⁷ in Verbindung mit §19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)⁸
- d) Fällgenehmigung nach §5 (1) Nr. 2 der Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO)⁹
- e) Erlaubnis nach §15 in Verbindung mit §17 (1) des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)¹⁰

Die Genehmigung der Nutzung der Gleisbereiche durch Omnibusse nach BOStrab §58 (3)¹¹ wird mit einem gesonderten Schreiben des Vorhabensträgers an die Technische Aufsichtsbehörde beantragt.

Der Forderung des § 25 Abs. 3 VwVfG nach einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch die im Jahr 2008 erfolgte erstmalige Auslegung der Unterlagen zur Verkehrslösung Schöneweide Rechnung getragen. In der hier vorliegenden neuen Unterlage ist ein zusätzliches Gleis in der Gleis- und Buswendeschleife für Straßenbahnen aus Adlershof vorgesehen.

⁵ <http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true> (Zugriff am 19.07.2018)

⁶ Der Vorhabensträger verbleibt bis zum Rückbau der genannten Gleisanlagen in der Verkehrssicherungspflicht.

⁷ <http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=WasG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true> (Zugriff am 24.11.2018)

⁸ https://www.gesetze-im-internet.de/whg_2009/ (Zugriff am 24.11.2018)

⁹ https://www.berlin.de/senuvk/natur_gruen/naturschutz/downloads/rechtsgrundlagen/landesvo/andere/baumschvo.pdf (Zugriff am 24.11.2018)

¹⁰ https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/ (Zugriff am 24.11.2018)

¹¹ http://www.gesetze-im-internet.de/strabbo_1987/ (Zugriff am 08.11.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

3 Planrechtfertigung

3.1 Allgemeines

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

- a) Verbesserung der (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.

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

Das Land Berlin, SenStadt, Abteilung VII hat mit Schreiben vom 26.05.2003 eine gesonderte Straßenbahnunterführung im Bereich des nördlichen Kopfes des Bahnhofes Schöneweide in Verlängerung der Brückenstraße (neue Kreuzung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn nach dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen - EKrG¹²) als Bestandteil der Verkehrslösung Schöneweide im Zusammenhang mit den Ersatzneubauten unter der EÜ Sterndamm bei der DB Netz AG bestellt¹³.

¹² <http://www.gesetze-im-internet.de/ebkrG/> (Zugriff am 19.07.2018)

¹³ Ergebnisvermerk SenStadt VII B31/VII C 33 vom 10.09.2003

Erläuterungsbericht Planfeststellung

3.2 Betriebskonzept

IST-Zustand

Die Gleis- und Buswendeschleife am Bahnhof Schöneweide ist momentan Endpunkt für die sechs Buslinien M11, X11, 163, 166, 265 und 160 sowie die vier Straßenbahnlinien M17, 21, 37 und 67. Zudem fährt die Straßenbahnlinie 60 an der Schleife vorbei.

Im Zuge der Michael-Brückner-Straße und Schnellerstraße verkehrt die Buslinie 165, welche auf Höhe des Haupteinganges zum Bahnhof Schöneweide hält. Im Nachtverkehr sind neben den Metrolinien die Linien N65 und N67 derzeit im Betrieb, wobei die N65 analog der Buslinie 165 nur in der Relation Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße verkehrt und ihren Haltepunkt auf Höhe des Haupteinganges zum Bahnhof Schöneweide besitzt. Die aus Nordosten über die Brückenstraße kommende Linie N67 endet momentan aufgrund der Arbeiten an der EÜ Sterndamm und der damit verbundenen Sperrung der Fahrbahn Richtung Johannisthal am Haupteingang zum Bahnhof Schöneweide und wendet über Fennstraße zurück nach Nordosten. Nach Freigabe der Fahrbahn im Sterndamm wird sie wieder die reguläre Linienführung bis zur Gleis- und Buswendeschleife aufnehmen.¹⁴

¹⁴ <https://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/stboard.bin/dn?ld=47.152&protocol=https:&input=900192701&start=1&view=STATIONINFO&> (Zugriff am 19.07.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

SOLL-Zustand

Zukünftig sind folgende Linien und Taktzeiten in der Gleis- und Buswendeschleife einschließlich der Bushaltestelle in der Michael-Brückner-Straße vorgesehen:

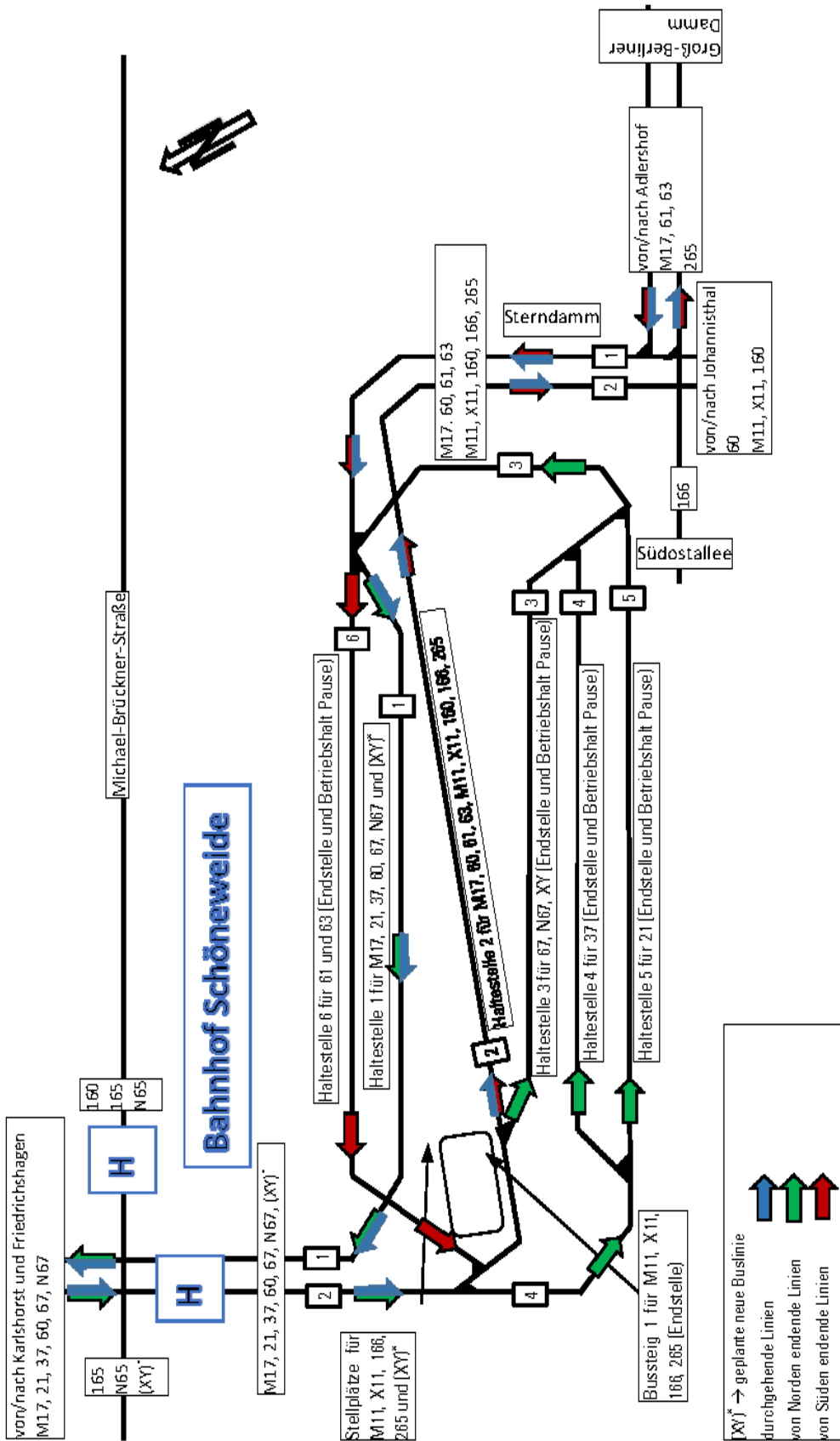
Linie	Prognose-Nullfall		Prognose-Planfall		Hinweise
	tags	nachts	tags	nachts	
Tram M17	96	29	96	29	1)
Tram 21	48	9	48	9	
Tram 37	42	-	42	0	
Tram 60	48	12	48	12	
Tram 61	0	0	24	3	2)
Tram 63	0	0	48	10	2)
Tram 67	75	2	75	2	
Bus M11	93	21	93	21	
Bus X11	49	11	49	11	
Bus 160	47	10	47	10	
Bus 163	47	10	0	0	3)
Bus 165	93	12	93	12	5)
Bus 166	47	10	47	10	
Bus 265	49	11	49	11	
Bus XY	0	0	71	10	4)
Bus N65	0	12	0	12	5)
Bus N67	0	12	0	12	
Summe	734	123	830	174	
Davon Buslinien	425	109	449	109	
Davon Busse in der Schleife	332	85	356	85	
	417		441		in 24 h

- 1) Die Tramlinie M17 wird nach Eröffnung der Strecke Adlershof II bis zur Haltestelle S Adlershof verlängert.
- 2) Die Tramlinien 61 und 63 werden nach Eröffnung der Strecke Adlershof II von der derzeitige Endstelle Karl-Ziegler-Straße bis zur Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ verlängert.
- 3) Die Buslinie 163 wird mit Eröffnung der Strecke Adlershof II voraussichtlich eingestellt.
- 4) Die Buslinie XY dient als neue Linie der Erschließung des sich entwickelnden Gebietes nördlich bzw. nordwestlich des Bahnhofs Schöneweide und verläuft von der Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ durch die geplante Unterführung zur Schnellerstraße.
- 5) Die Buslinien 165 und N65 werden nur der Vollständigkeit halber berücksichtigt. Sie verbleiben im Straßenzug Schnellerstraße / Michael-Brückner-Straße, fahren nicht durch die Unterführung und bedienen nicht die Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“

Darstellung 1 – Geplante Linien und Taktzeiten in der Gleis- und Buswendeschleife

Um Behinderungen zwischen den in der Gleis- und Buswendeschleife endenden oder hier mit Fahrgastwechsel durchfahrenden Linien weitestgehend auszuschließen, wurde das auf folgender Seite skizzierte Konzept von Haltestellen, Endstellen und Wartepositionen für Straßenbahnen und Busse entwickelt. Dabei fanden neben optimalen Betriebsabläufen und kurzen Umsteigewegen auch die aufgrund unterschiedlicher Zug- und Buslängen sowie Linienbelegung notwendige Nutzlängen aller (End-)Haltestellen Berücksichtigung.

Erläuterungsbericht Planfeststellung



Darstellung 2 – Betriebskonzept

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Die hier endenden Buslinien erhalten mit Ausnahme der Nachtlinie N67 und der geplanten Linie XY eine gemeinsame Haltestelle (Bussteig 1 im westlichen Bereich der Gleis- und Buswendeschleife). Die Länge dieses Bussteiges ist mit 40 m für das zeitgleiche Halten von zwei Bussen ausgelegt. Im Anschluss der Ausstiegshaltestelle sind versetzt angeordnete Busstellplätze vorgesehen, die Abfahrt der Busse nach Süden erfolgt von der gemeinsamen, diagonal in der Gleis- und Buswendeschleife eingeordneten Haltestelle mit der Straßenbahn.

Die von Norden kommenden Buslinien N67 und XY enden an der nördlichen Haltestelle 3 der Aufstellanlage, nehmen ihre Pausenzeit und fahren danach zur Haltestelle 1.

Straßenbahnen, welche aus Norden kommen und am Bahnhof Schöneweide enden, halten vor der neuen Straßenbahnunterführung an der Haltestelle „S Schöneweide“, um dann zu den Endhaltestellen in der Gleis- und Buswendeschleife zu fahren. Diese drei Straßenbahnlinien 21, 37 und 67 erhalten in der dreigleisigen Aufstellanlage der Gleis- und Buswendeschleife ihre Endstellen an den Haltestellen 3, 4 und 5. Die nördliche Haltestelle 3 der Aufstellanlage mit dem zugehörigen Gleis 3 dient regulär als Endstelle für die Buslinien XY und N67 und als Umfahrgleis bei havarierten und auf Gleis 4 oder 5 abgestellten Straßenbahnen. Schlussendlich dient diese Haltestelle als Endstelle für zusätzliche, langfristig geplante Straßenbahnlinien aus der nördlichen Richtung.

Die die Gleisschleife durchfahrenden Straßenbahnlinien M17 und 60 halten sowohl an der Haltestelle „S Schöneweide“ als auch innerhalb der Gleis- und Buswendeschleife an der diagonal angeordneten Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“, die auch von den Buslinien benutzt wird.

Die Straßenbahnlinien M17, 21, 37, 60 und 67 nach Norden erhalten eine gemeinsame Abfahrthaltestelle am neuen Zugang A zum Bahnhofsgebäude (Personentunnel). Diese Haltestelle wird auch durch die Buslinien XY und N67 bedient und erhält eine Nutzlänge von 82 m.

Die Straßenbahnlinien M17, 60, 61 und 63, welche aus Süden von Adlershof (Neubaustrecke Adlershof II) oder Johannisthal kommen, halten vor dem neuen Zugang A des Personentunnels. Die hier endenden Linie 61 und 63 nutzen die nördlichste Haltestelle 6 unmittelbar am Bahndamm. Gleichzeitig ist dies auch der Pausenbereich. Nach der Pausenzeit erfolgt die Weiterfahrt zur diagonal angeordneten Haltestelle 2 in der Mitte der Gleis- und Buswendeschleife.

Die beiden gesonderten Busbahnsteige für den Ausstieg im nordwestlichen Teil der Gleis- und Buswendeschleife werden in das vorliegende Planfeststellungsverfahren mit einbezogen, weil sie funktionell untrennbarer Bestandteil des Gesamtkonzeptes „Verkehrslösung Schöneweide“ sind.

3.3 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Mit der vorliegenden Planung wird das Umsteigen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln Straßenbahn, Bus, Regionalbahn und S-Bahn verbessert. Außerdem wird die Situation für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste durch die barrierefreie Gestaltung aller Haltestellenanlagen (niveaufreier Ein- und Ausstieg, Verwendung taktiler Elemente) verbessert.

Mit der endgültigen Öffnung des Personentunnels des Bahnhofes Schöneweide nach Südwesten (Zugang A, siehe Darstellung 1 dieser Unterlage) zur Gleis- und Buswendeschleife Schöneweide und der neuen Lage der Haltestelle „S Schöneweide“ auf der Nordwestseite des Bahnhofsgebäudes werden die Umsteigewege zwischen Bus / Straßenbahn und S-Bahn / Regionalbahn wesentlich verkürzt.

Im IST-Zustand stellte sich die Umsteigesituation wie folgt dar. Fahrgäste aus Richtung Norden kommend steigen an der Haltestelle „S Schöneweide“ an der Michael-Brückner-Straße aus und laufen unter Nutzung des vorhandenen Zuganges C zu den Bahnsteigen. Für Fahrgäste nach Norden besteht die gleiche Wegebeziehung. Die Entfernung zum mittleren Bahnsteig des Bahnhofes beträgt ca. 170 m.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Fahrgäste aus Süden kommend steigen an der Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ aus und benutzen die Treppen an der EÜ Sterndamm, um zu den Bahnsteigen zu gelangen. Die Entfernung beträgt ca. 135 m bei den Fahrgästen der Straßenbahn und 125 m bei den im Bus Mitfahrenden. Für Fahrgäste vom Bahnhof nach Süden besteht die gleiche Wegebeziehung. In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen fahren bis zu bzw. von der Haltestelle „S Schöneweide“ und nutzen den barrierefreien Zugang C.

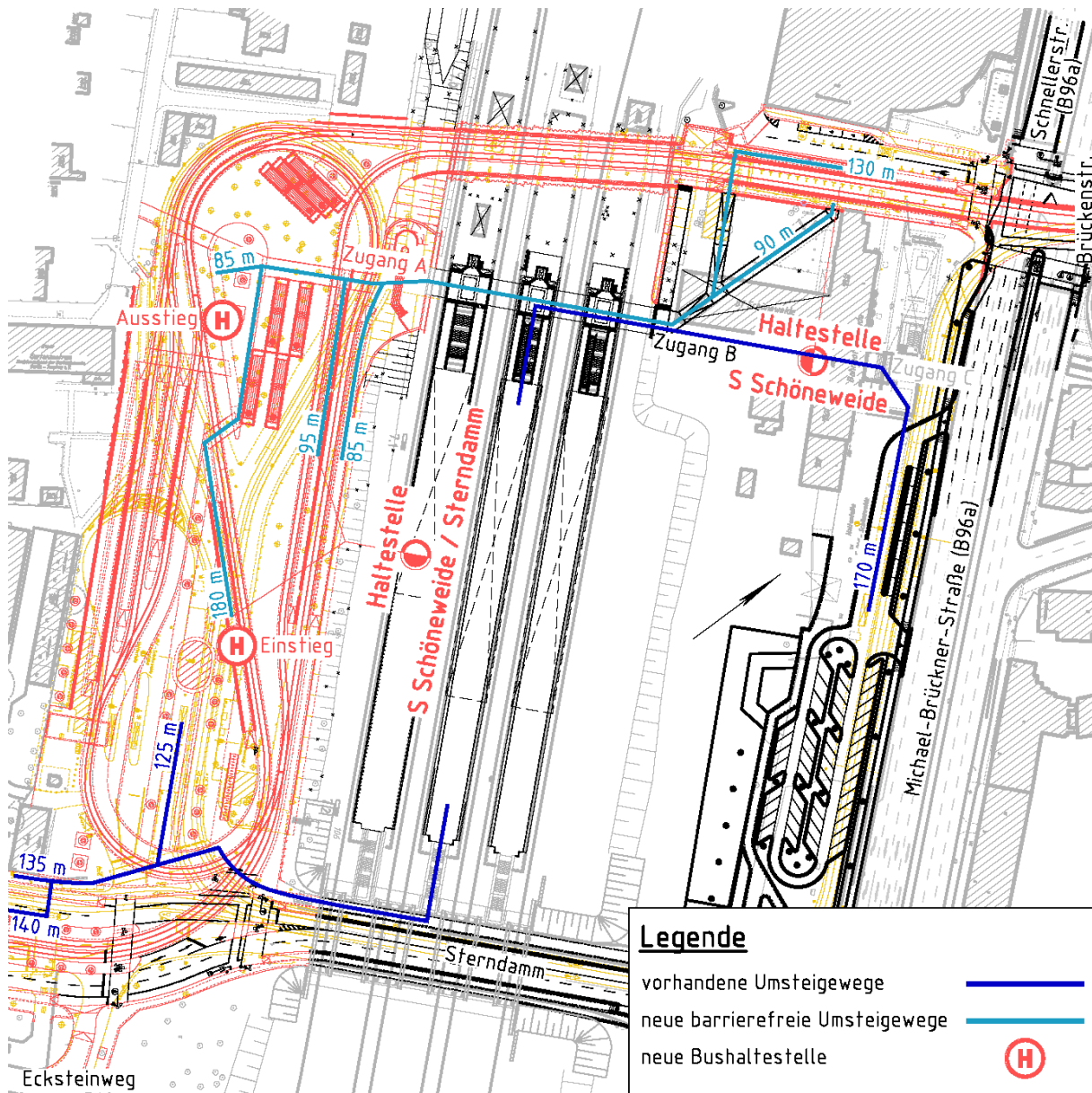
Nach der Umsetzung aller Baumaßnahmen ergeben sich folgende barrierefreien Umsteigewege:

Fahrgäste aus Norden kommend steigen an der neuen Haltestelle „S Schöneweide“ aus und gelangen über die neuen Wege zum barrierefreien Zugang B. Die Entfernung zum mittleren Bahnsteig des Bahnhofes beträgt ca. 130 m. Für Fahrgäste vom Bahnhof nach Süden besteht die gleiche Wegebeziehung, der Weg verkürzt sich aber auf ca. 90 m.

Fahrgäste aus Süden kommend steigen an der neuen Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ aus und nutzen den neu geschaffenen Zugang A zum Personentunnel und schließlich zu den Bahnsteigen des Bahnhofes. Die Entfernung beträgt ca. 85 m sowohl von der Straßenbahnhaltestelle als auch der Bushaltestelle. Fahrgäste nach Süden fahren entweder von der Haltestelle „S Schöneweide“ mit der Straßenbahn (Entfernung wie oben genannt ca. 130 m) oder von der Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ mit Straßenbahn oder Bus, Entfernung ca. 180 m. Für Fahrgäste der Straßenbahn nach Johannisthal ist dies im Vergleich zum jetzigen Zustand ein um 10 m längerer Umsteigeweg, wenn sie nicht die Haltestelle „S Schöneweide“ benutzen.

Das Umsteigen zwischen Straßenbahnen und Bussen erfolgt zum größten Teil am gleichen Bahnsteig, lediglich für Fahrgäste von Linien, die in der Gleis- und Buswendeschleife enden, ergeben sich Umsteigewege zur Weiterfahrt nach Süden von ca. 40 m.

Erläuterungsbericht Planfeststellung



Darstellung 3 – Umsteigewege

Erläuterungsbericht Planfeststellung

3.4 Haltestellen

Die in der Aufstellanlage geplanten Haltestellennutzlängen ergeben sich zum einen aus den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen und deren Kombinationen, zum anderen aus der gemeinsamen Nutzung einer Haltestelle durch zwei Linien.

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

Straßenbahnen

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

Busse

Standardbus	Fahrzeuglänge 12,00 m und 15,00 m
Gelenkbus	Fahrzeuglänge 18,00 m

Demnach ergeben sich Haltestellenlängen für die Straßenbahnen (auch in Kombination mit Bussen) von 42 m, 62 m und 82 m. Der Bussteig nordwestlich in der Gleis- und Buswendeschleife besitzt eine Nutzlänge von 40 m für zwei hintereinander haltende Gelenkbusse.

3.5 Straßennetz

Die vorhandene EÜ Sterndamm am Bahnhof Schöneweide stellt einen Engpass im Straßennetz dar. Der bestehende Brückenquerschnitt lässt neben der zweigleisigen Straßenbahntrasse und den beiden Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nur einen schmalen Gehweg auf der Südwestseite und einen breiten Gehweg auf der Nordostseite zu. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Die Straßenbahntrasse wird verlegt und künftig nicht mehr unter der vorhandenen EÜ Sterndamm verlaufen. Dies ermöglicht den Straßenraum innerhalb der vorhandenen lichten Weite des Bauwerkes neu aufzuteilen. Dadurch kann neben beidseitigen regelkonformen Gehwegen und Radverkehrsanlagen die Anlage von drei Fahrstreifen, wovon zwei Fahrstreifen zum Knotenpunkt mit der Michael-Brückner-Straße führen, eingerichtet werden.

3.6 Zusammenfassung

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

Das zu realisierende Vorhaben bindet die derzeit ebenfalls in der Planfeststellung befindliche Straßenbahnneubaustrecke Straßenbahnneubau Wissenschaftsstadt – Schöneweide, Sterndamm (Adlershof II) und die längerfristig geplante Neubaustrecke Johannisthal – Zwickauer Damm¹⁵ an das Straßenbahnnetz mit ein.

Die geplante Gleis- und Buswendeschleife ist auch für mittel- und langfristige Umsetzungen von Straßenbahnneubaustrecken in Berlin aus Richtung Süden nutzbar. Sie ist Bestandteil der Neu- und Ausbaumaßnahmen der „Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente (NST)“. Diese stellt die wichtigste Nahverkehrslinie im östlichen Außenbereich des Berliner Straßennetzes dar. Sie verbindet auf einer Länge von 15,2 km die Ortsteile Hohenschönhausen, Lichtenberg, Friedrichsfelde, Karlshorst und Schöneweide. Demnach gehört die Maßnahme Verkehrslösung Schöneweide zum Kernnetz der

¹⁵ http://www.spd.berlin/w/files/europaquiz/famob-27.02.2018-praesentation_sts_kirchner_vorhabenplanung_2018.pdf (Zugriff am 17.10.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Berliner Straßenbahn. Grundlage der öffentlich geförderten Grundinstandsetzung ist eine im September 2006 durchgeführte „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ gemäß den Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GvfG).

Im Rahmen der standardisierten Bewertung werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Effekte einer Maßnahme, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse dargestellt. Die standardisierte Bewertung aller Bauabschnitte der NST kommt zu dem Ergebnis, dass der Nutzen-Kosten-Indikator zur Beschreibung monetärer und monetarisierbarer Wirkungen 1,52 beträgt.¹⁶ Bei einem Wert über 1 liegt der Wert des Gesamtnutzens über dem der Investitionen und rechtfertigt daher den Einsatz von Fördermitteln des Bundes. Der konkrete Nutzen der Verkehrslösung Schöneweide basiert auf der Einsparung von Umsteigewegen und -zeiten zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und der S- sowie Regionalbahn, der Schaffung der Barrierefreiheit gemäß § 4 MobG BE 2018, der Reduzierung von Umweltauswirkungen durch den Verkehr und dem Bedarf aus der NST.

¹⁶ Standardisierte Bewertung für die Neu- und Ausbaumaßnahmen der Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente, Tischvorlage für die Ergebnispräsentation, Intraplan Consult GmbH, 10.08.2006

Erläuterungsbericht Planfeststellung

4 Varianten und Variantenvergleich

In Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen wurden mit der Bestellung des Landes Berlin, SenStadt VII an die DB Netz AG zur Herstellung einer neuen EÜ im Zusammenhang mit der Erneuerung der EÜ Sterndamm die Trassenführung der Straßenbahn untersucht¹⁷. Auch zur Gestaltung der Gleis- und Buswendeschleife mit der Optimierung der Umsteigewege wurde eine mit dem Vorhabenträger und SenStadt VII B Variantenuntersuchung durchgeführt¹⁸.

Die Entwurfsplanung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick mit Stand vom 15.12.2005 (Unterlage 13.1) für die Neugestaltung des Sterndamm und des Bahnhofsvorplatzes zeigt eine getrennte Ein- und Ausfahrt der Gleis- und Buswendeschleife mit geringem Abstand der Ausfahrt zum Knotenpunkt Sterndamm / Groß-Berliner Damm – Südostallee. Die Trennung von Einfahrt und Ausfahrt und der Abstand dazwischen führt zu langen Räumwegen bei der Signalisierung des Knotens und entsprechenden Fahrzeitverlusten.

Die BVG hat für die Trassierung innerhalb der Gleisschleife Varianten entworfen (Unterlage 13.2). Drei dieser Varianten zeigen eine getrennte Ein- und Ausfahrt mit unterschiedlicher Anordnung der Busaufstellflächen, eine vierte Variante sieht eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt vor. Die Varianten wurden mit den Referaten A, B und C der SenUVK Abteilung IV sowie der BVG – AöR am 24.05.2006 besprochen. Im Ergebnis wurde die Variante 4 als die für die Entwurfsplanung weiter zu entwickelnde Variante festgelegt.

Beurteilungsmatrix

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Verkehrsfluss Sterndamm	--	--	--	++
Lage der Bushaltestellen	++	+	-	+
Betriebsablauf Straßenbahn	+	+	-	++
Gesamt:	+	0	--	++

¹⁷ Siehe Ordner 2, beige stellte Unterlage 13.2

¹⁸ Siehe Ordner 2, beige stellte Unterlage 13.1

5 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

5.1 Allgemeines

Der Bahnhof Schöneweide im Berliner Stadtbezirk Treptow-Köpenick ist einer der wichtigsten Umsteigepunkte des ÖPNV im Südosten der Stadt. Hier treffen sich momentan fünf Linien der Straßenbahn sowie sieben Tages- und zwei Nachtlinien des Omnibusses, sechs S-Bahnlinien sowie eine Regionalbahnlinie. Seine frühere Bedeutung als Fernbahnhof hat der Bahnhof Schöneweide verloren.

Parallel zum Bahnhof Schöneweide verlaufen im Zuge der Bundesstraße 96a (B96a) in Nordwest-Südost-Relation die Schnellerstraße und Michael-Brückner-Straße. Aus nordöstlicher Richtung kommend mündet die Brückenstraße auf Höhe des S-Bahnhofes in den vorgenannten Straßenzug ein. In Südwest-Nordost-Relation stellt der Sterndamm zusammen mit dem Groß-Berliner Damm und der Stubenrauchstraße die Verbindung zwischen der A113 (Anschlussstelle Stubenrauchstraße), der B96a und dem Ortsteil Schöneweide her.

5.2 Straßenbahn- und Busanlagen

In der Brückenstraße verläuft straßenbündig eine Straßenbahnstrecke in Mittellage. Diese schwenkt über den Knotenpunkt Schnellerstraße – Michael- Brückner-Straße / Brückenstraße auf den Bahnhofsvorplatz. Hier befindet sich die Haltestelle „S Schöneweide“ mit zwei barrierefreien Bahnsteigen. Die Haltestelle für den stadtauswärtigen Bus auf der Fahrbahn der Michael-Brückner-Straße grenzt an die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle. In Gegenrichtung befindet sich die Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Seite der zweibahnigen (drei Fahrstreifen je Richtung) Michael-Brückner-Straße und ist nur mittels zurzeit geschlossenem Fußgängertunnel (mit Aufzug) oder über die nordwestlich der Brückenstraße vorhandene signalisierte Fußgängerquerung erreichbar.

Nach dem Bahnhofsvorplatz verlaufen die Gleise in Seitenlage. Unter der EÜ Sterndamm befindet sich ein temporäres Haltestellenkap für die aus Schöneweide kommenden Straßenbahnen, da hier aufgrund der baubedingten Sperrung des Personentunnels mit den Zugängen A und B (siehe Unterlage 5.1) der einzige Zugang zu den Bahnsteigen ist.

Südwestlich der Unterführung verzweigt die Strecke zum einen auf einen besonderen Bahnkörper in Seitenlage nach Johannisthal und zum anderen in Richtung vorhandener Gleis- und Buswendeschleife.

Zwischen dem Sterndamm und der Gleis- und Buswendeschleife ist an der Planfeststellungsgrenze eine Ausstiegshaltestelle vorhanden. Die Gleisschleife wird gegen den Uhrzeigersinn befahren und besitzt eine dreigleisige Aufstellanlage. Die Einstiegshaltestelle befindet sich nach der Aufstellanlage gegenüber dem Ausstieg. Innerhalb der Gleisschleife befinden sich auch die Haltestellen und Abstellflächen für den Bus (Pausenzeiten der Fahrer).

Die Bahnsteigkanten der Haltestellen vor der Gleisschleife werden durch einen Betonbord mit 12 cm Auftrittshöhe gebildet. Die Haltestellen für die Straßenbahnen und Busse sind voneinander getrennt. Ein Blindenleitsystem ist nicht vorhanden.

Die Fahrleitung in der Brückenstraße, am Bahnhofsvorplatz und im Sterndamm ist an Stahlprofilmasten befestigt. Innerhalb der Gleis- und Buswendeschleife stehen alte Stahlbetonmasten. An der Unterkonstruktion der EÜ Sterndamm sind Kunststoffplatten zur Isolierung des Fahrdrahtes gegen das Brückenbauwerk montiert.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

5.3 Straßenbauliche Anlagen

Die bituminöse Fahrbahn des Sterndamms zwischen Ecksteinweg und Südostallee besitzt eine Breite von ca. 13 m am Ecksteinweg und 18 m im Stauraum vor der Südostallee. Der südliche Gehweg ist 5 m und der nordwestliche Gehweg ist 4 m breit. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Zwischen der Fahrbahn und dem nordwestlichen Gehweg befindet sich der Bahnkörper der Straßenbahn. An den südwestlichen Gehweg grenzt eine Grünfläche.

5.4 Lichtsignalanlagen (LSA)

Innerhalb des planfestzustellenden Bereiches befinden sich folgende lichtsignalgeregelter Knotenpunkte:

- Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße
- Sterndamm / Ecksteinweg – Ein- und Ausfahrt Gleis- und Buswendeschleife

Die LSA an der Ein- und Ausfahrt der Gleis- und Buswendeschleife weist einen Herstellungszeitraum vor 1990 auf, die LSA Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße ist ein neuerer Ersatzneubau.

Tangierend dazu sind folgende LSA in die Betrachtungen mit einzubeziehen:

- Michael-Brückner-Straße – Sterndamm
- Sterndamm / Groß-Berliner Damm - Südostallee

5.5 Sonstige vorhandene bauliche Anlagen

Neben der Bus-Endstelle befinden sich ein Pausenheim der BVG - AöR, eine öffentliche Toilette der Wall AG und zwei Telekommunikationsstelen der Deutschen Telekom AG. An der Südostecke (Höhe Schleifenein- und -ausfahrt) steht ein Imbiss-Container.

Am Haupteingang des Bahnhofsgebäudes, welches sich im Eigentum der DB Station&Service AG befindet, beginnt die Fußgängerpassage unterhalb der Gleisanlagen. Diese Passage ist nach Westen zur Gleis- und Buswendeschleife Schöneweide hin geöffnet. Im Bahnhofsgebäude befinden sich nördlich der vorgenannten Passage die Verkaufsschalter mit dahinterliegenden Diensträumen der DB S&S AG. Nordwestlich des Bahnhofsgebäudes unmittelbar am Fuß des Bahndammes befindet sich eine Trafostation im Eigentum der DB Netz AG.

Südwestlich des Einkaufszentrums befindet sich an den Bahndamm angrenzend eine Trafostation der DB Netz AG.

In Verlängerung der aus Osten kommenden Brückenstraße befindet sich eine Zufahrt zum nordwestlich des Bahnhofsgebäudes befindlichen Einkaufszentrum. Auf der Südostseite dieser Straße sind die Stellplätze für das Taxigewerbe sowie weitere Parkplätze angeordnet. Auf der Nordwestseite dieser Zufahrt befinden sich ebenfalls Stellplätze, fünf davon sind Behindertenparkplätze.

Angrenzende Flächen eines ehemaligen Kindergartens (jetzt Sitz des Bezirksverbandes der Gartenfreunde) mit zum Teil bewirtschaftetem Kleingartengelände und PKW-Garagen befinden sich westlich der Gleis- und Buswendeschleife.

Neben dem ehemaligen Kindergarten erfolgte in 2014 und 2015 eine Wohnbebauung, die in diesem Zusammenhang geplanten Carports sind bisher nicht errichtet worden.

6 Beschreibung des geplanten Zustandes

6.1 Straßenbahnanlagen

Die neuen Straßenbahngleise werden von der Brückenstraße kommend mit einem leichten Linksbogen in Richtung der neuen Straßenbahnunterführung hergestellt. Nach der Querung der Michael-Brückner-Straße ist zwischen dem Einkaufszentrum und dem Bahnhof Schöneweide eine gemeinsame Straßenbahn- und Bushaltestelle vorgesehen.

Nach dieser Haltestelle beginnt die Straßenbahnunterführung unter den Gleisanlagen der S- und Regionalbahn. Neben den Gleisanlagen wird nördlich ein Dienstweg mit 1,00 m Breite und auf der Südseite ein 3,00 m breiter nichtöffentlicher Weg errichtet. Zur Verhinderung der unbefugten Benutzung wird am Beginn und Ende der vorgenannten Wege beidseitig eine Pendelsperre vorgesehen. Die Benutzung der Unterführung wird nur Straßenbahnen, Bussen, Einsatz- und BVG-Betriebsfahrzeugen gestattet. Am südwestlichen Ende der Unterführung verzweigt das stadtauswärtige Gleis zum einen in Richtung der dreigleisigen Aufstellanlage für die hier endenden Straßenbahnlinien, zum anderen in das durchlaufende Streckengleis in Richtung Johannisthal und Adlershof.

Die dreigleisige Aufstellanlage verläuft annähernd parallel zur westlichen Grenze der Gleis- und Buswendeschleife. Die Endhaltestellen sind zugleich als Aufstellanlage während der Pausenzeiten der Fahrer geplant. Die Fahrbahn an der Haltestelle des nordöstlichen Gleises 3 der Aufstellanlage ist mit einer Breite von 3,50 m auch für den Bus (Nachtlinie) und etwaigen Schienenersatzverkehr vorgesehen.

Das Streckengleis in Richtung Johannisthal und Adlershof durchquert die Gleis- und Buswendeschleife diagonal und hat eine gemeinsame Haltestelle für Straßenbahn und Bus. Das stadteinwärtige Gleis verläuft parallel zum Bahndamm der Gleisanlagen der DB Netz AG und hat unmittelbar am Durchbruch des Fußgängertunnels aus dem Bahnhofsgebäude eine gemeinsame Haltestelle mit den durchgehenden Buslinien.

An der Ausfahrt am Sterndamm, die sowohl von Straßenbahnen als auch von Bussen genutzt wird, verlaufen die beiden Gleise in einem Bogen in die Mitte des Sterndammes. Hier ist ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Das stadtauswärtige Gleis wird begrünt. Das stadteinwärtige Gleis ist zur Mitbenutzung durch den Bus vorgesehen und daher befahrbar gestaltet.

Die in den Sterndamm rechts ausfahrenden Busse befahren nicht den Gleiskörper in Mittellage, sondern gemeinsam mit dem MIV die Fahrbahn zum Knotenpunkt Sterndamm / Groß-Berliner Damm – Südostallee, an dem die Busse drei verschiedene Fahrbeziehungen haben (Groß-Berliner Damm linksabbiegend, Sterndamm Richtung Johannisthal geradeaus, Südostallee rechtsabbiegend). Die gemeinsame Führung mit dem MIV und nicht mit der Straßenbahn am vorgenannter Lichtsignalanlage ist darin begründet, dass vom Gleiskörper

- 1) in die Südostallee rechtsabbiegende Busse eine separate Signalphase erhalten müssen,
- 2) in den Sterndamm geradeausfahrende Busse und in den Groß-Berliner Damm linksabbiegende Busse gemäß der anschließenden Querschnitte ebenso zum Verschwenken von der Bahn-/Bus-Trasse auf die Fahrbahn und zum Einfädeln im Bereich des Knotenpunktes separate Signalphasen erhalten müssen.

Alle vorgenannten zusätzlichen Signalphasen würden im jetzigen Streckenausbau den Signalablauf an der LSA erheblich beeinträchtigen und somit die Leistungsfähigkeit der LSA wesentlich reduzieren, was bei einer Führung und Signalisierung mit dem MIV nicht der Fall ist.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Nähere Angaben zu den Berechnungen der Lichtsignalanlagen können der Unterlage 12 „Verkehrstechnische Untersuchung“ sowie der beigeestellten Unterlage 13.4 „Signallagepläne“ entnommen werden. Die Berechnungen fußen auf den Verkehrszahlen aus der „Objektkonkreten Verkehrsprognose für den Straßenbahnneubau Wissenschaftsstadt - Schöneweide, Sterndamm | Adlershof II in Berlin Treptow-Köpenick“ vom 06.04.2018, welche hier in Unterlage 13.5 zur Information beigeestellt wurde.

6.2 Haltestellen

Haltestelle „S Schöneweide“

Die Haltestelle besitzt eine Nutzlänge von 62 m. An beiden Enden der Haltestelle schließen Rampen und eine Gleisquerung für Fahrgäste an. Der nordöstliche Überweg ist in die Signalisierung des Knotenpunktes Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße eingebunden und barrierefrei. Der südwestliche Überweg wird in Richtung des neuen Eingangs zum Bahnhofsgelände (Zugang B) ebenfalls barrierefrei gestaltet. In Richtung Einkaufszentrum wird zur Überwindung des Höhenunterschiedes zur Fahrbahn eine Treppe vorgesehen. In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen nutzen den signalisierten Überweg nach der nordöstlichen Haltestellenrampe.

Die vorhandene Bushaltestelle am Bahnhofsvorplatz für die Buslinie 165 und den Nachtbus N65 im Verlauf der B96a sowie gegenüberliegend zwischen Spreestraße und Brückenstraße bleibt bestehen.

Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ stadtauswärts

Diese Haltestelle befindet sich in der Mitte der Gleis- und Buswendeschleife und ist die Haltestelle für die Straßenbahnen und Busse mit Fahrtrichtung Süden. Die Haltestellennutzlänge beträgt 62 m und ist somit für das gleichzeitige Halten von Straßenbahn und Bus ausreichend bemessen.

Haltestelle „S Schöneweide / Sterndamm“ stadteinwärts

Diese Haltestelle befindet sich am Gleis 1 im nordöstlichen Teil der Gleis- und Buswendeschleife. Sie ist sowohl Anfangs- als auch Durchgangshaltestelle für die Straßenbahn- und Buslinien nach Norden. Die Haltestelle besitzt eine Nutzlänge von 82,00 m und ermöglicht so das gleichzeitige Halten von Straßenbahnen in Doppeltraktion und Gelenkbussen. An der Haltestellenspitze befindet sich der Zugang A zum Personentunnel unter den Bahnsteigen der Regional- und S-Bahn.

Endhaltestellen der Straßenbahnlinien „S Schöneweide / Sterndamm“

Diese drei Haltestellen befinden sich im südwestlichen Teil der Gleis- und Buswendeschleife in der dreigleisigen Aufstellanlage. Die südlichste Haltestelle am Gleis 5 ist für zwei Linien vorgesehen und besitzt eine Nutzlänge von 82 m. Damit wird der gleichzeitige Halt von zwei Straßenbahnzügen gewährleistet.

Am Gleis 4 ist die Endstelle für eine Linie mit einer Nutzlänge von 62 m vorgesehen. Sie ist damit ausreichend bemessen für Niederflurfahrzeuge in Doppeltraktion.

Die nördlichste Haltestelle der Aufstellanlage am Gleis 3 ist für die Buslinie XY, den Nachtbus N67 und eine langfristig geplante Straßenbahnlinie vorgesehen. Sie besitzt eine Nutzlänge von 42 m und ist damit ausreichend bemessen für das Aufstellen eines Straßenbahnzuges.

Endhaltestelle der Buslinien „S Schöneweide / Sterndamm“

Die barrierefreie Doppelhaltestelle befindet sich im nordwestlichen Bereich der Gleis- und Buswendeschleife. Hier enden alle von Süden kommenden Buslinien. Die Nutzlänge des Bussteiges beträgt 2 x 20 m, die nachfolgend vorgesehenen sieben Stellplätze für die Pausenzeit der Fahrer sind jeweils 15 m lang. Ein zusätzlicher 15 m langer Stellplatz z.B. für havarierte Busse oder als zusätzlicher bei Schienenersatzverkehr ist am Pausenheim vorgesehen. Die vorgenannten Stellplätze sind nicht für den Fahrgastwechsel vorgesehen.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

6.3 Fahrleitung

Die Gleisanlagen im planfestzustellenden Bereich erhalten eine neue Fahrleitungsanlage einschließlich neuer Maste. Die Gründung der Fahrleitungsmaste erfolgt aus statischen Gründen mit ca. 6 m tiefen Rammrohren. Die Masten sind sowohl als Ausleger- als auch als Mittelmasten geplant.

Bei der Festlegung der Standorte der Fahrleitungsmaste wurden neben der fahrleitungstechnischen Notwendigkeit auch die Lage der unterirdischen Ver- und Entsorgungstrassen Dritter auf der Basis der eingereichten Bestandsunterlagen¹⁹- berücksichtigt.

6.4 Hochbauten

Das Pausenheim der BVG - AöR in der Gleis- und Buswendeschleife wird zweigeschossig an neuer Stelle auf dem Gelände errichtet.

Das südwestlich des Einkaufszentrum befindliche Gebäude der DB Netz AG mit einer Trafostation wird vorhabensbedingt abgebrochen, da es sich in der Trasse der neuen Gleise befindet.

6.5 Ingenieurbauwerke

In westlicher Verlängerung der Brückenstraße wird eine Straßenbahnunterführung zur Unterquerung der Gleisanlagen der Regional- und S-Bahn durch Straßenbahn und Busse errichtet. Bei dem Neubau der Straßenbahnunterführung handelt es sich um eine Maßnahme nach dem EKrG. Kreuzungsbeteiligte sind die DB Netz AG als Baulasträgerin der Eisenbahn und die BVG – AöR als Baulasträgerin der geplanten Straßenbahnanlagen einschl. des BVG-Busverkehrs. Zwischen diesen beiden Beteiligten wurde eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen. Die Straßenbahnunterführung ist nach § 14 des EKrG durch die DB Netz AG zu erhalten.

Die DB Netz AG führt im Einvernehmen mit der BVG - AöR die Planung dieses Bauwerkes durch. Die innerhalb des Bauwerkes erforderlichen Anlagen (Gleise, Nebenanlagen, Fahrdracht etc.) plant und baut die BVG - AöR selbst.

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. Eine Darstellung der Straßenbahnunterführung ist in der Unterlage 4, Schnitt C-C ersichtlich.

Die Höhe der Unterkante der neuen Straßenbahnunterführung ergibt sich aus den vorhandenen Höhen der Gleisanlagen der Regional- und S-Bahn abzüglich der Stärke des Oberbaus dieser Gleisanlagen und der Konstruktionsstärke der Straßenbahngleise. Der zwischen Haltestelle „S Schöneweide“ und Fahrbahn entstehende Höhenunterschied von ca. 80 cm wird durch ein Stützelement mit Absturzsicherung abgefangen. Der barrierefreie Zu- und Abgang der Bahnsteige wird durch entsprechende Rampen gewährleistet.

Für die gedrosselte Abgabe der Niederschlagswässer ist ein unterirdisches Regenrückhaltebecken mit einem Speichervolumen von ca. 250 m³ und einer äußeren Kubatur von 300 m³ geplant.

Vom vorhandenen Personentunnel des Bahnhofes Schöneweide wird eine direkte Verbindung zur Haltestelle „S Schöneweide“ vor dem Einkaufszentrum hergestellt. Dieser ist in Unterlage 05 mit Zugang „B“ bezeichnet. Ein zweiter Durchbruch in südwestlicher Verlängerung der Bahnhofspassage zur Gleis- und Buswendeschleife ist bereits vorhanden (Zugang „A“). Die neue Eingangssituation am Zugang A ist durch die BVG – AöR gestalterisch zu vollenden, die Planfeststellung erfolgt daher innerhalb dieses Verfahrens.

¹⁹ Siehe Unterlage 13.4 „Lageplan Raumverteilung“ dieser Planfeststellungsunterlagen

Erläuterungsbericht Planfeststellung

7 Tangierende Planungen

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick plant die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes einschließlich der südlichen Seitenbereiche der B96a²⁰. Der Sterndamm zwischen der Michael-Brückner-Straße und der EÜ Sterndamm (einschließlich) wird grundhaft erneuert.

Die BVG – AöR plant den Straßenbahnneubau Wissenschaftsstadt – Schöneweide, Sterndamm (Adlershof II). Das Planfeststellungsverfahren zu dieser Maßnahme wurde mit Antrag der BVG – AöR vom 16.04.2018 eingeleitet, die Bekanntmachung erfolgte im Juni 2018²¹.

Durch die DB Station&Service AG wird mit dem Zugang B (siehe Unterlage 05) die Möglichkeit einer barrierefreien Verbindung zwischen der Haltestelle „S Schöneweide“ und dem Bahnhof geschaffen.

8 Temporär zu errichtende Anlagen

Es ist nicht vorgesehen, Anlagen temporär zu errichten.

²⁰ Unterlage 13.1

²¹ http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/planfeststellungen/de/oePNV/bekanntmachung.shtml (Zugriff am 25.06.2018)

9 Erläuterung zur Kostentragung

9.1 Kosten

Für das Bauvorhaben „Verkehrslösung Schöneweide“ wird nach positivem Planfeststellungsbeschluss eine Bauplanungsunterlage (BPU) einschließlich Kostenberechnung erstellt. Für den Straßenabschnitt „Sterndamm“ liegt bereits eine eigene Teil-BPU für den Straßenbau des Bezirksamtes Treptow-Köpenick vor.

9.2 Kostenträger

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

Die Kostentragung von vorhabensbedingten Leistungen Dritter (siehe Unterlage 5.2, Bauwerksverzeichnis) regelt sich nach dem BerlStrG²², §12 (11) in Verbindung mit 12 (5). Hierzu heißt es:

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

und

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

²² <http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true> (Zugriff am 19.07.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

10 Baudurchführung

10.1 Bauabschnitte

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

- 1) Neubau der Straßenbahnunterführung
- 2) Neubau der Gleisanlagen vor dem Einkaufszentrum und in der Straßenbahnunterführung ohne Beeinträchtigung des Straßenbahn- und Busverkehrs.
- 3) Neubau der Gleisanlagen in der Gleis- und Buswendeschleife Sterndamm, die Linien der Straßenbahn fahren bis zur Gleisschleife Johannisthal oder kehren vor dem Bahnhof Schöneweide.
- 4) Neubau der Anschlüsse im Knotenpunkt Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße unter Vollsperrung der Straßenbahn.
- 5) Neubau der Fahrbahnen, Gehwege und Gleisanlagen im Sterndamm einschließlich Leitungsbau.
- 6) Neubau der Gleisanschlüsse über den Knotenpunkt Sterndamm / Groß-Berliner Damm – Südostallee.

10.2 Zeitliche Abwicklung

Ein Baubeginn ist erst nach der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für dieses Bauvorhaben möglich. Über einen Zeitraum von etwa zwei Jahren werden sich die Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofes Schöneweide erstrecken. Geplant ist, mit den Bauarbeiten in 2021 zu beginnen.

10.3 Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Durchführung der Baumaßnahme ist im engen Zusammenhang mit den angrenzenden Maßnahmen zu sehen. Insbesondere für die Querung der Gleise über den Knotenpunkt Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße wird es zu Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs durch Spurreduzierungen im Baustellenbereich kommen.

Der Neubau der Verkehrsanlagen im Sterndamm zwischen der EÜ Sterndamm und der Südostallee soll unter Vollsperrung der EÜ Sterndamm erfolgen. Auf die Behinderung ist durch gezielte Hinweise im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung zur Baumaßnahme gegenüber dem Auftragnehmer der BVG - AÖR bereits auf der A113 hinzuweisen. Es werden mögliche Umfahrungen, wie sie bereits für die Arbeiten der DB Netz AG an der EÜ Sterndamm erfolgten, während der Bauzeit angeboten.

10.4 Erschließung der Baustelle, Auswirkungen während der Bauzeit

Die Baustelle ist verkehrstechnisch erschlossen. Notwendige Baustelleneinrichtungsflächen stehen innerhalb der Gleis- und Buswendeschleife zur Verfügung. Für die Herstellung der Straßenbahnunterführung wird eine Fläche innerhalb des Geländes der DB Netz AG genutzt. Vom Tiefbauamt Treptow-Köpenick wird darüber hinaus eine Teilfläche auf dem Parkstreifen zwischen Bahndamm und der Lieferstraße Einkaufszentrum Schöneweide sowie eine weitere Teilfläche auf den Parkplätzen zwischen Giebel des Empfangsgebäudes und der Trafostation bereitgestellt.

Für den Gleis- und Haltestellenneubau zwischen Michael-Brückner-Straße und der neuen Gleis- und Buswendeschleife ist eine Unterbrechung des Straßenbahnverkehrs nicht erforderlich. Selbst für den Neubau an der jetzigen Ein- und Ausfahrt der Gleis- und Buswendeschleife muss der Straßenbahnverkehr nicht unterbrochen werden, da die Gleisschleife Johannisthal und ggf. die Neubaustrecke im Groß-Berliner Damm bis dahin zur Verfügung steht. Nur für die Anbindungen der

Erläuterungsbericht Planfeststellung

neuen Gleise an den Bestand sind Unterbrechungen des Straßenbahnverkehrs mit Schienenersatzverkehr notwendig.

Die Aufrechterhaltung des Busverkehrs unter Benutzung der Gleis- und Buswendeschleife ist während des Neubaus der Gleisschleife nur bedingt möglich. Es sind Einschränkungen bzgl. der Anzahl der Busstellplätze hinzunehmen.

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

Im Schalltechnischen Bericht Nr. 304.3 sind Hinweise zum Baulärm gegeben. Diese werden während der Baudurchführung gemäß Planfeststellungsbeschluss beachtet.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

11 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

11.1 Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen

Eine aktive Schallschutzmaßnahme (wie z.B. Lärmschutzwände) verbietet sich aufgrund der städtischen Lage mit umfangreicher Wohnbebauung und angrenzenden Kleingärten in einem attraktiven Landschaftsbild.

Sowohl die angrenzenden Gehölzbiotope als auch die Einzelbäume werden während der Baumaßnahmen geschützt (Schutzmaßnahmen S1 und S2²³).

Folgende Vermeidungsmaßnahmen²⁴ sind vorgesehen:

Maßnahmen - Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Umfang	Zeitpunkt
V1	Bauzeitlicher Bodenschutz / Schutz des Grundwassers / Rekultivierung beanspruchter Flächen	nicht quantifizierbar	während der Bauphase
V _{AsB} 2	Bauzeitenregelung / Überwachung der Baumfällungen bzw. Gebäudeabriss	nicht quantifizierbar	während der Bauphase
V _{AsB} 3	Bauzeitlicher Schutzzaun zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der im Eingriffsbereich vorkommenden Zauneidechse / Abfang vor Baubeginn	ca. 40 lfd. m	während der Bauphase
V _{AsB} 4	Ökologische Baubegleitung / Kontrolle der zu fallenden Alt-Bäume / der Abrissgebäude	nicht quantifizierbar	während der Bauphase

11.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

Schutzgut „Mensch“

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

Im Ergebnis des „Schalltechnischen Berichtes Nr. 302.3“ wird festgestellt, dass nach Fertigstellung der geplanten Maßnahme eine wesentliche Änderung entsteht. Damit liegen die Maßnahmen im Geltungsbereich der 16. BImSchV, es entstehen Anspruchsberechtigungen auf Maßnahmen der Lärmvorsorge. Nachfolgend wird aus Unterlage 10.1 zitiert:

„Nach dem Ergebnis der durchgeführten Untersuchung entsteht an folgenden Objekten innerhalb des Planungsbereiches der VL Schöneweide Anspruchsberechtigung auf Kostenerstattung für passiven Schallschutz beziehungsweise auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen dem Grunde nach:

- Nordflügel Bahnhofsgebäude
- Sterndamm 8b-h
- Sterndamm 8/8a
- Sterndamm 10
- Ecksteinweg 2 und Sterndamm 7

²³ Unterlage 9 „UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan“ Seite 38

²⁴ ebenda Seite 40 Tabelle 7

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Die Anspruchsberechtigung dem Grunde nach bezieht sich nicht auf die Gebäude in Gänze, sondern nur auf bestimmte Fassaden, einzelne Geschosse oder bestimmte Beurteilungszeiten (teils nur nachts, teils tags und nachts). Die Gebäudeseiten mit Anspruchsberechtigung dem Grunde nach sind im Schalltechnischen Lageplan Bild 1 fett markiert.“

Eine Summenpegelbetrachtung liefert Kapitel 6.5 des schalltechnischen Berichtes 302.3. Die Summenpegel werden vorwiegend durch den MIV bestimmt, der Einfluss des ÖPNV ist in der Regel nachrangig.

Der „Schwingungstechnische Bericht 303.3“ kommt zu dem Ergebnis, dass in keinem der in Trassennähe befindlichen Gebäude werden wesentliche Erhöhungen der gegenwärtigen Körperschall- und Erschütterungsimmissionen auftreten. In der Mehrheit der Wohnhäuser tritt sogar eine Verbesserung ein. Detaillierte Angaben zu den schall- und schwingungstechnischen Untersuchungen sind der Unterlage 10.2 zu entnehmen.

Die für das Vorhaben durchgeführte Baulärmprognose ist in Unterlage 10.3 als „Schalltechnischer Bericht Nr. 304.3 Baulärmprognose“ enthalten. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte für die Innenschallpegel in allen Räumen mit schutzbedürftiger Nutzung während der Baulärmeinwirkungen eingehalten werden. Dieses Ziel kann allerdings beim Nordflügel des historischen Bahnhofsgebäudes (sofern dort eine schutzbedürftige Nutzung vorliegt) und beim Wohnhaus Sterndamm 8 / 8a nur erreicht werden, wenn die Maßnahmen zur Verbesserung des passiven Schallschutzes, die sich aus der Schalltechnischen Untersuchung zur Lärmvorsorge ergeben, bereits vor Beginn der Bautätigkeiten durchgeführt werden.

Zusätzlich ist für alle Schneidarbeiten an Borden, Steinen und Gehwegplatten ein zentraler Platz festzulegen, der einzuhausen ist. Die Schneidarbeiten sind unter Zugabe von staubbindendem Wasser auszuführen.

Für die Kleingartenanlagen wird eine Beeinträchtigung der kleingärtnerischen Nutzung gesehen. Hier wird vorgeschlagen, dem Grunde nach eine Minderung der Pacht als Entschädigung festzulegen. Einzelheiten dazu sind einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

Die Immissionsberechnungen aus der Luftschadstoffuntersuchung²⁵ zeigen, dass in der Umgebung der geplanten Haltestellenanlage die Luftschadstoffbelastungen durch die Hintergrundbelastung und die betrachteten Hauptstraßen (Michael-Brückner-Straße, Schnellerstraße und Sterndamm) geprägt werden.

„Der seit dem Jahr 2010 geltende Grenzwert für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ wird unter Berücksichtigung der angesetzten Hintergrundbelastung von 18 µgNO₂/m³ im Analysefall 2017, Prognose-Nullfall 2022 und Planfall 2022 an der Randbebauung Michael-Brückner-Straße 2-6 sowie im Analysefall 2017 in Straßenschluchten der Schnellerstraße (Höhe Einkaufszentrum), einem weiteren Abschnitt in der Michael-Brückner-Straße 11-13 sowie an einzelnen Punkten am Straßenrand in der Michael-Brückner-Straße zwischen Sterndamm und Fennstraße überschritten. In der Michael-Brückner-Straße werden keine baulichen Maßnahmen durchgeführt. Derzeitige Messungen in der Michael-Brückner-Straße 5 bestätigen diese Überschreitungen des Grenzwertes des NO₂-Jahresmittelwertes.

Im Bereich der geplanten Haltestellen und Gleisschleife „S Schöneweide / Sterndamm“ wird je nach Lage der Immissionsorte zur derzeitigen Streckenführung bzw. der geplanten Streckenführung der Linienbusse eine Zunahme oder eine Abnahme der NO₂-Immissionen im Planfall 2022 gegenüber dem Prognose-Nullfall 2022 prognostiziert. Die Veränderungen liegen bei 1 µg/m³. Insgesamt liegen in diesem Bereich die berechneten NO₂-Immissionen deutlich unter dem Grenzwert.

²⁵ Unterlage 11 „Luftschadstoffgutachten“

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Beurteilungsrelevant ist die Grenzwertüberschreitung in der Michael-Brückner-Straße 2-6. Dort werden im Prognose-Nullfall und Planfall deutliche Grenzwertüberschreitung ($49 \mu\text{g}/\text{m}^3$) prognostiziert, wobei dort keine planungsbezogene Erhöhung berechnet wird.

Der seit dem Jahr 2005 geltende Grenzwert der 39. BImSchV für PM10-Jahresmittelwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten. Im Bereich der Haltestellen und Gleisschleife „S Schöneweide / Sterndamm“ werden Konzentrationen von max. $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet.“²⁶

Der gemäß 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) vorgeschriebene Grenzwert der magnetischen Flussdichte von 100 mT wird weit unterschritten. Eine am elektrotechnisch vergleichbaren GRW 209 (Seestraße, Berlin-Wedding) vorgenommene Messung ergab nach vier Tagen Messdauer einen erfassten Maximalwert von 28,7 mT unmittelbar an der Trafosellentür gemessen. In einer Entfernung von 25,00 m waren keine Wechsel-Magnetfelder nachweisbar. Die Einhaltung der Anforderungen der 26. BImSchV ist aufgrund dieses Sachstandes als gegeben zu betrachten.

Mit dem Neubau der Gleis- und Buswendeschleife verbessert sich auch das Erscheinungsbild der Betriebsanlage, eine visuelle Beeinträchtigung ist nicht gegeben.

Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“

„Der Untersuchungsraum wird u.a. durch die innerstädtische Lage von Berlin geprägt. Die Bus- und Wendeschleife, der angrenzende Straßenraum und die S-Bahnstrecke sowie die Siedlungsflächen selber werden aufgrund ihres hohen Versiegelungsanteils und ihrer Zerschneidungswirkung als Vorbelastung für das Schutzgut Biotop und Arten bewertet, sie besitzen eine geringe bis sehr geringe Bedeutung.

Der Vorhabensraum bietet nur siedlungsangepassten und störungsunempfindlichen Vogelarten einen Lebensraum. Störungsempfindliche sehr seltene Arten kommen aufgrund fehlender Habitatstrukturen und der Siedlungsnähe nicht vor.

Als Bereiche mit einer mittleren Bedeutung für Biotop und Arten sind innerhalb des Untersuchungsgebietes vor allem der gehölzbestandene Bahndamm und die gehölzbestandenen Flächen innerhalb der Wendeschleife mit Altbäumen herauszustellen. In diesen Biotopflächen ist mit einer mittleren Artenvielfalt zu rechnen. Im Zuge der aktuellen Bautätigkeiten an der Bahn sind bereits Gehölze auf dem Bahndamm im eingriffsnahen Bereich gerodet worden.

Siedlungs- und straßenbegleitende Bäume, Sträucher, Gehölzgruppen, Grünanlagen und private Haus- und Ziergärten besitzen als Lebensräume für siedlungsangepasste Tierarten nur eine geringe – mittlere Bedeutung.“²⁷

„Von den 184 vermessenen Bäumen sind im Rahmen des hier betrachteten Vorhabens 131 Stück zu fällen. Von den 131 Bäumen fallen 95 Baume (K1) aufgrund ihres Stammumfanges unter die Berliner Baumschutzverordnung (BaumSchVO Berlin). Drei Jungbäume Nr. 04, Nr. 05 und Nr. 06 müssen ebenfalls ersetzt werden (K1), da es sich um Ersatzbäume nach BaumSchVO handelt, die im Zusammenhang mit dem Bau des Einkaufszentrums gepflanzt wurden. Eine ausführliche Baumliste ist im Anhang zu finden. Der Eingriff ist als hoch zu bewerten.“²⁸

Schutzgut „Fläche“

„Die Ausprägung der Flächen im Untersuchungsraum ergibt sich in erster Linie aus den Nutzungen. Die geplante Gestaltung einer neuen Straßenbahnführung und die Umgestaltung der Straßenbahndendstelle

²⁶ ebenda Seite 4

²⁷ Unterlage 9 „UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan“, Seite 20

²⁸ ebenda Seite 29

Erläuterungsbericht Planfeststellung

(Gleisschleife) am Verkehrsknotenpunkt Schöneweide erfolgt innerhalb des vorhandenen Verkehrsraums einschließlich der Nebenanlagen.

Es sind keine land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen betroffen.“²⁹

Schutzgut „Boden“

„Es handelt sich um Böden mit einer geringen Funktion und geringen Leistungsfähigkeit innerhalb siedlungsgeprägter Standorte. Sie besitzen eine geringe Schutzwürdigkeit. Die Empfindlichkeit der Böden gegenüber Veränderungen ist als gering einzustufen. Es sind keine Böden mit besonderer Funktionsausprägung im Untersuchungsraum vorhanden.“³⁰

Schutzgut „Wasser“

„Das Grundwasser im Untersuchungsgebiet ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen als nicht geschützt eingestuft. Das Grundwasser besitzt demnach eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit. Das Untersuchungsgebiet liegt in der Schutzzone III A des Trinkwasserschutzbereiches des Wasserwerks Johannisthal.“³¹

Schutzgut „Klima, Luft“

„Durch Versiegelung oder Beseitigung von Gehölzstrukturen kann grundsätzlich die Funktion der Gehölzbestände hinsichtlich ihrer Filterwirkung / Frischluftproduktion für die angrenzenden Siedlungsbereiche beeinträchtigt werden. Im Untersuchungsgebiet werden zwar Gehölzstrukturen mit Filterwirkung innerhalb der Gleisschleife entfernt, jedoch erfüllen diese im Stadtgefüge keine bedeutende Funktion zur Frischluftversorgung, da ihre Wirkung auf Grund der geringen Ausdehnung der Bestände und ihrer Lage auf die unmittelbare Nachbarschaft beschränkt bleibt. Hieraus wird eine geringe Empfindlichkeit in Bezug auf das geplante Vorhaben hinsichtlich seiner Funktion für die Frischluftproduktion abgeleitet. Relevante Kaltluftentstehungsgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht zu verzeichnen.“³²

Schutzgut „Landschaft“

Durch das Vorhaben kommt es nicht zum Verlust von landschaftsprägenden Elementen und damit zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen. Visuelle Beeinträchtigungen ergeben sich durch den Umbau des Verkehrsknotenpunktes Schöneweide nicht.

Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Schöneweide, die Bahnsteige und das Stellwerk sind unter der Nummer 09045209 in der Denkmalliste des Landes Berlin³³ aufgeführt. Durch den Umbau der Gleisanlagen erfolgt keine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Allgemein besteht die Möglichkeit des Auftretens von Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Pflanzen, Tiere und Wasser, wenn eine wesentliche Änderung des Bodens zu Verschiebungen im Pflanzenbestand führt, was wiederum Auswirkungen auf den Lebensraum der Tiere hat. Dies ist im Fall der „Verkehrslösung Schöneweide“ nicht gegeben.

²⁹ ebenda Seite 11

³⁰ ebenda Seite 11

³¹ ebenda Seite 12

³² ebenda Seite 14

³³ https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/_assets/pdf-und-zip/denkmale/liste-karte-datenbank/denkmalliste.pdf (Zugriff am 08.11.2018)

Erläuterungsbericht Planfeststellung

11.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

„Ausgehend von einer geringen Wertigkeit des Schutzgutes Boden und einer hohen Belastung im Rahmen der Baumaßnahme ist das vorhabensbedingte Risiko mittel zu bewerten (vgl. Tab. 1 Kap. 4).“³⁴

„Ausgehend von einer mittleren Bewertung des Schutzgutes Wasser und geringer Belastungen im Zuge der Baumaßnahme ist das vorhabensbedingte Risiko durch das Bauvorhaben gering zu bewerten.“³⁵

Ausgehend von einer geringen Güte des Schutzgutes Luft / Klima und der vernachlässigbaren Auswirkungen durch die Baumaßnahme ist das vorhabensbedingte Risiko durch das Bauvorhaben gering zu bewerten.³⁶

Ausgehend von einer mittleren Bewertung der Flora und einer mittleren-hohen Beeinträchtigung durch die Baumaßnahme ist das vorhabensbedingte Risiko durch das Bauvorhaben hoch zu bewerten.³⁷

„Da planungsrelevante Arten gefährdet sind, ist das vorhabensbedingte Risiko durch das Bauvorhaben hoch zu bewerten.“³⁸

„Für das Vorhaben wurde ein separater Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. In der Unterlage wurden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt. Insgesamt werden für die Gruppe der ungefährdeten Vögel, Fledermäuse und die Zauneidechse die Schädigungs- und Störungstatbestände verhindert.“³⁹

Durch das Vorhaben sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die in Anlage 3 UVPG genannten wesentlichen Kriterien unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der ggf. erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu prognostizieren. Eine weitergehende Prüfung der Umweltverträglichkeit wird vor diesem Hintergrund aus fachgutachtlicher Sicht nicht für erforderlich gehalten.⁴⁰

11.4 Kompensationsmaßnahmen

Als Gestaltungsmaßnahme G1 erfolgt auf 1.712 m² die Ansaat neu ausgeformter Grünstreifen und Nebenfläche unmittelbar nach Fertigstellung der Baumaßnahme.

Die Kompensation der gefälltten Bäume erfolgt zum einen durch die Neupflanzung von 42 Bäumen, zum anderen zahlt der Vorhabensträger einen Ausgleich an die Landeskasse.⁴¹

Weiterhin erfolgt die Anpflanzung von Gehölzen auf 240 m² an der Südseite der Grünfläche vor der Wohnbebauung am Sterndamm.⁴²

Mit der Maßnahme ACEF3 erfolgt die „Aufwertung von Eidechsenhabitaten durch Struktur-anreicherung auf gleisnahen Flächen in einem Umfang von insgesamt 500 m².“⁴³

³⁴ Unterlage 9 „UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan“ Seite 26

³⁵ ebenda Seite 27

³⁶ ebenda Seite 29

³⁷ ebenda Seite 30

³⁸ ebenda Seite 32

³⁹ ebenda Seite 31

⁴⁰ Unterlage 9.1 „Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls“

⁴¹ Unterlage 9 „UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan“ Seite 44

⁴² ebenda Seite 45

⁴³ ebenda Seite 45

12 Weitere Rechte und Belange

12.1 Grunderwerb

Für den Neubau der Gleisanlagen zwischen dem Bahnhof Schöneweide und dem Einkaufszentrum einschließlich der Haltestelle „S Schöneweide“ mit den Rampen, dem westlichen Überweg und der damit verbundenen Verlagerung der Fahrbahn und Veränderung des Gehweges südlich des Einkaufszentrums werden Grundstücke bzw. Teile davon durch die BVG - AöR erworben und an das Land Berlin, Bezirk Treptow-Köpenick übertragen. Die neuen Anlagen der BVG – AöR in diesem Bereich stellen eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenlandes dar.

Nicht behandelt werden in der Planfeststellung alle Entschädigungsfragen (z.B. Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme von Grundstücken, Tauschgrundstücke usw.) Die Fragen der Entschädigung werden außerhalb der Planfeststellung durch privat-rechtliche Vereinbarungen (Kaufvertrag etc.) mit den Betroffenen bzw. in einem förmlichen Enteignungsverfahren geregelt. Welche Grundstücke betroffen sind, kann dem Grunderwerbsverzeichnis mit zugehörigem Grunderwerbsplan 44 entnommen werden. Im Einzelnen sind dies:

Betroffen von diesem Grunderwerb sind die Flurstücke 238, 236 und 231 in der Gemarkung Treptow, Flur 132. Diese Flurstücke sind Teil des Vorplatzes vom Einkaufszentrum. Die Mindestbreiten für die Haltestellen und den Gleisbereich zur gleichzeitigen Nutzung durch den Omnibus verlagert die vorhandene Verkehrsfläche für den MIV nach Nordwesten und reduziert sie auf die notwendigen Mindestbreiten von 3,00 m je Fahrspur. Der öffentliche Gehweg vor dem Einkaufszentrum wird mit der Mindestbreite von 2,50 m hergestellt. Dies führt zu einer Inanspruchnahme von privatem Grund und einer Änderung der im B-Plan XV 64a vom 01.04.2004 festgesetzten Straßenbegrenzungslinie.

Am beiden Enden der neuen Unterführung ist zur Errichtung der Haltestellen (Ostseite) und Führung der Gleisanlagen (Westseite) der Erwerb von Teilen des Flurstückes 220 in der Gemarkung Treptow, Flur 132, und der Flurstücke 225 und 226 in der Gemarkung Treptow, Flur 131 notwendig. An der Westseite der Unterführung wurden bei der Gleistrassierung die Mindeststradien angesetzt, um auf die BVG-eigenen Flurstücke zu gelangen.

Für den Neubau der Gleise 1 und 6, die dazugehörigen Haltestellen und die Zuwegung vom Sterndamm entlang des westlichen Bahndammes bis zum Zugang C erwirbt die BVG – AöR den Grund für sich selbst. Der zusätzliche Flächenbedarf ergibt sich aus den zusätzlichen Gleisen und Haltestellen für die aus Süden kommenden und teilweise hier endenden Straßenbahnen.

Weiterer Grunderwerb durch die BVG - AöR erfolgt in einem Streifen an der nordwestlichen Grenze der Gleis- und Buswendeschleife für die Herstellung der dreigleisigen Aufstellanlage mit Haltestellen. Betroffen sind die Flurstücke 41 und 23/1 der Gemarkung Johannisthal, Flur 9.

Der Erwerb von weiteren Teilen des Flurstückes 23/1 der Gemarkung Johannisthal, Flur 9 ist dem südwestlichen Bogengleis geschuldet, welches hier mit einem Mindestradius von 25 m zur gegenüberliegenden nordöstlichen Seite der Gleis- und Buswendeschleife verläuft.

Der erforderliche Grunderwerb ist in der Unterlage 8.1 dargestellt und in Unterlage 8.2 zahlenmäßig aufgeführt.

⁴⁴ Unterlage 8 dieser Planfeststellungsunterlagen

Erläuterungsbericht Planfeststellung

12.2 Kabel und Leitungen

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

Berliner Wasserbetriebe

- Sanierung von Teilabschnitten des Entwässerungsnetzes
- Umverlegung Trinkwasserleitung im Sterndamm
- Erneuerung der Straßenentwässerung

Versatel Berlin GmbH

- Umverlegung von Kabeltrassen und -schächten

Deutsche Telekom AG

- Umverlegung von Kabeltrassen und -schächten

Kabelanlagen der Deutschen Bahn

- Umverlegung der Kabeltrassen im westlichen Bahndamm nicht erforderlich

Netzgesellschaft Berlin Brandenburg

- keine Arbeiten an Gasleitungen

Berliner Verkehrsbetriebe - Straßenbahn

- Neuplanung im Gesamtvorhaben

IT-Dienstleistungszentrum Berlin

- Umverlegung von Kabeltrassen und -schächten

Alliander Stadtlicht

- Ersatzneubau LSA, Abbruch / Neubau Straßenbeleuchtung

Vattenfall Europe

- Umverlegungen von Kabelanlagen
- Neuplanung 1 kV-Kabel für Straßenbeleuchtung
- keine Fernwärmeleitungen vorhanden

COLT Telekom, Landespolizeiverwaltungsamt, Berliner Feuerwehr

- keine Anlagen vorhanden

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

12.3 Straßen und Wege

Der Sterndamm wird zwischen Ecksteinweg und Südostallee einen symmetrischen Querschnitt mit beidseitigem Geh- und Radweg, zwei Fahrstreifen je Richtung und dem mittig angeordneten Bahnkörper erhalten. Zwischen Bahnkörper und Fahrbahn sind beidseitig Grünstreifen vorgesehen, in denen neue Bäume gepflanzt werden.

Es ist vorgesehen, neue Beleuchtungsmasten innerhalb der Gleis- und Buswendeschleife und am Sterndamm aufzustellen. Teilweise sind diese Masten als Kombimasten gemeinsam mit der Lichtsignalanlage und / oder Fahrleitungsmasten vorgesehen.

Erläuterungsbericht Planfeststellung

Für die vorhandene Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße wird der Signalzeitenplan angepasst und die Anlage umprogrammiert. Die Maststandorte ändern sich im südwestlichen Knotenpunktbereich. Für die Lichtsignalanlage an dem Knotenpunkt Sterndamm / Ecksteinweg erfolgt ein Ersatzneubau mit angepassten Signalzeitenplänen. Die an den vorgenannten Lichtsignalanlagen erforderlichen Änderungen werden durch die Neutrassierung der Straßenbahngleise verursacht.

12.4 Kampfmittel

Ein unmittelbarer Verdacht auf Kampfmittel besteht nicht.

12.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die abzubrechenden Materialien und überschüssiger Bodenaushub werden gemäß Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)⁴⁵ einer Wiederverwertung zugeführt.

Für den Neubau der EÜ für die Straßenbahn und die beidseitig notwendigen Rampen zum Bauwerk ist mit ca. 9.000 m³ Bodenaushub aus dem Bahndamm und dem anstehenden Gelände zu rechnen, der nicht am gleichen Ort wieder eingebaut werden kann.

12.6 Gewässer

Die Baumaßnahme befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III B. Die Planung und Bauausführung erfolgt unter Berücksichtigung der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag), Ausgabe 2016⁴⁶. Dazu gehört unter anderem, dass Niederschlagswässer von versiegelten Flächen gefasst und über druckwasserdichte Rohrleitungen und Schächte der Vorflut zugeführt werden.

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 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 Schlammammelräume 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.

⁴⁵ <https://www.gesetze-im-internet.de/krwg/> (Zugriff am 08.11.2018)

⁴⁶ Die Richtlinie kann nur käuflich erworben werden

Erläuterungsbericht Planfeststellung

12.7 Land- und Forstwirtschaft

Belange der Land- und Forstwirtschaft sind nicht betroffen.

12.8 Brand- und Katastrophenschutz

Von SenUVK, IV E3 wurde dem Vorhabensträger BVG – AöR VBF.BS2 am 25.09.2017 eine Aufstellung und ein Kartenausschnitt mit den störfallrelevanten Betrieben in der mittelbaren Nachbarschaft des Vorhabens übergeben. Die Überprüfung der angemessenen Abstände zu den nächstgelegenen Betrieben in der Straße 3A und in der Schnellerstraße hat ergeben, dass diese nicht unterschritten werden.