



BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)

Bereich Infrastruktur

Bautechnische Anlagen Straßenbahn

Verkehrs- und Infrastrukturplanung

Straßenbahnnetzerweiterung Berlin

Straßenbahnneubaustrecke

Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße

Anlage 09a

Checkliste UVP-Vorprüfung

ersetzt:

Anlage 9 Vorhabenbezogene Einzelfallprüfung

26.08.2019



Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ein Unternehmen der BPRGruppe

Az.:

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB	
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?	
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenzüberschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja
<b>1</b>	<b>Merkmale des Vorhabens</b>														
1.1	<b>Größe des gesamten Vorhabens</b>	Streckenlänge etwa 2,2 km zwischen Hauptbahnhof Berlin und U-Bahnhof Turmstraße im Straßenzug Invalidenstraße – Alt-Moabit – Rathenower Straße - Turmstraße										<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Ausgestaltung des Vorhabens</b>	Neubau einer Straßenbahnstrecke einschließlich der erforderlichen Umbaumaßnahmen entlang des Straßenzuges, davon etwa 1.000 m straßenbündig und etwa 1.200 m im besonderen Bahnkörper mit Raseneindeckung, Errichtung von fünf Haltestellen, Errichtung von Fahrleitungsmasten und eines Unterwerks										<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Fallen Abrissarbeiten an?</b>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Abbruch- und Umbauarbeiten auf etwa 32.000 m² Verkehrsflächen und Verkehrsnebenflächen	infrastrukturell stark vorbelasteter Bereich, besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht	100 %	Abrissarbeiten erfolgen im Rahmen der Bauausführung, ihre Wirkungen sind dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer möglichst kurzen Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2	<b>Wirkt das Vorhaben mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten zusammen?</b>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Teil des Stadtentwicklungsplans Verkehr; die Straßenbahnplanung ist abgestimmt mit der Maßnahme „Aktive Zentren Turmstraße“ des Bezirks Mitte	eine besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht, das Projekt steht nicht im Widerspruch zu anderen Vorhaben	100 %	Straßenbahnplanung und Stadtplanung entfalten ihre Wirkung nach ihrer Realisierung; die Wirkungen sind dauerhaft und nur reversibel durch den unwahrscheinlichen Fall eines Rückbaus der Straßenbahn in dem beplanten Abschnitt	positives Zusammenwirken durch Verbesserung des ÖPNV und der Aufenthaltsqualität	nicht erforderlich	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3	<b>Werden natürliche Ressourcen genutzt?</b>														
	<b>Fläche</b>	<b>temporär</b>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Inanspruchnahme von Flächen für Arbeitsstreifen und Baulager im öffentlichen Straßenraum auf bereits versiegelten Flächen in einer Größenordnung von etwa 5.000 m²	die in Anspruch genommenen Flächen sind bereits versiegelt und anthropogen stark vorbelastet, eine besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht	100 %	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung, Rückbau nach Beenden der Bautätigkeit, vollständig reversibel	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Beschränkung der baubedingt beanspruchten Flächen auf das notwendige Minimum	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<b>dauerhaft</b>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	die Maßnahme findet innerhalb des Straßenraums statt und ist mit Umnutzungen verbunden; es werden ungewidmete Grünanlagen (begrünte Mittelstreifen) beansprucht	besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht, Entsiegelung durch Anlage von Gleisen mit Rasensaat vorgesehen	100 %	dauerhaft, vollständig reversibel durch Stilllegung und Rückbau des Straßenbahnabschnitts, ein derartiger Rückbau ist jedoch äußerst unwahrscheinlich	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer möglichst kurzen Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Boden</b>	<b>temporär</b>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Inanspruchnahme von Flächen für das Baufeld (Arbeitsstreifen und Baulager) im öffentlichen Straßenraum auf bereits versiegelten Flächen in einer Größenordnung von etwa 5.000 m²; baubedingter Eintrag von Kraft- und Schmierstoffen, im Bereich des Baufeldes, Verdichtung	betroffene Bodengesellschaft Lockersyrosen + Humusregosol + Pararendzina, verbreitet bis sehr häufig, Wert als Lebensraumfunktion gering, Grad der Naturnähe sehr gering, besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht	100 % unwahrscheinlich	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung, Rückbau nach Beenden der Bautätigkeit, vollständig reversibel	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Beschränkung der baubedingt beanspruchten Flächen auf das notwendige Minimum Bodenschutzmaßnahmen: Evtl. anfallender Oberboden wird einer umweltgerechten Weiterverwendung zugeführt. Die Baufahrzeuge und Maschinen werden mit biologisch abbaubaren Schmier- und Hydraulikölen betrieben. Da Verdichtungen nur schwer ausgeglichen werden können, werden freizuhalten Flächen vor Baubeginn eingezäunt und auf diese Weise als Tabubereiche	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB		
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?		
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja	
		dauerhaft	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Versiegelung von 4.720,5 m <sup>2</sup> Mittelstreifen, das entspricht bei einer humosen Auflagenstärke von 30 cm einem Volumen von 1.416 m <sup>3</sup> Oberboden, der tiefer anstehende Boden ist weitgehend anthropogen überprägt (Auffüllungen); Entsiegelung von 5.270,8 m <sup>2</sup> durch Herstellung des Gleisbetts mit Raseneinsaat mit den damit verbundenen Aushub- und Erdarbeiten, Verlegen von Kabeltrassen	betroffene Bodengesellschaft Lockersyrosen + Humusregosol + Pararendzina, verbreitet bis sehr häufig, Wert als Lebensraumfunktion gering, Grad der Naturnähe sehr gering, besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht	100 %	dauerhaft, vollständig reversibel durch Stilllegung und Rückbau des Straßenbahnabschnitts, ein derartiger Rückbau ist jedoch äußerst unwahrscheinlich	keine Wechselwirkungen zu erwarten	gekennzeichnet. Die Ablagerung von Baumaterialien und das Befahren der Flächen werden auf diese Weise wirksam verhindert.	Wahl einer möglichst kurzen Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein				
		temporär	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	baubedingte Beeinträchtigung des Grundwassers durch den Eintrag von Kraft- und Schmierstoffen	besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht, erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen durch Schutzmaßnahmen vermeidbar  keine Betroffenheit von Oberflächengewässern	unwahrscheinlich	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Beschränkung der baubedingt beanspruchten Flächen auf das notwendige Minimum. Grundwasserschutzmaßnahmen: Die Baufahrzeuge und Maschinen werden mit biologisch abbaubaren Schmier- und Hydraulikölen betrieben und regelmäßig fachgerecht gewartet, um Tropfverluste zu vermeiden. Wassergefährdende Flüssigkeiten und Treibstoffe werden im Bereich der Baustelle ordnungsgemäß gelagert.	nein					
	Wasser	dauerhaft	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Potenzielle Beeinträchtigung von Grundwasserqualität oder Grundwasserströmen durch Mastfundamente  Beeinträchtigung des Grundwassers durch den Eintrag von Schmierstoffen  Versiegelung von 4.720,5 m <sup>2</sup> Mittelstreifen, Entsiegelung von 5.270,8 m <sup>2</sup> durch	Durch die punktuellen Mastfundamente werden keine Grundwasserströme aufgestaut oder abgelenkt, die Qualität des Grundwassers wird nicht beeinträchtigt.  Ausgetretene Schmierstoffe können während ihrer Passage durch die belebte Oberbodenzone (Rasengleis), bevor sie das Grundwasser erreichen, manuell aufgenommen und entsorgt werden.  Anlagebedingt ist die	Keine Auswirkungen zu erwarten  unwahrscheinlich	Die zu erwartenden Wirkungen sind dauerhaft, aber vollständig reversibel durch eine Stilllegung und den Rückbau des Straßenbahnabschnitts, ein derartiger Rückbau ist jedoch äußerst unwahrscheinlich	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer möglichst kurzen Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse  Nutzung biologisch abbaubarer Schmierstoffe	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB			
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?			
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja		
					Herstellung des Gleisbetts mit Raseneinsaat	Maßnahme mit einer Erhöhung der Grundwasserneubildungsrate durch Entsiegelung verbunden.  keine Betroffenheit von Oberflächengewässern	100 %										
Tiere	temporär		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Beeinträchtigung der gesamten Tierwelt im Baufeld (Vögel, kleine Wirbeltiere, Wirbellose) durch den Baubetrieb	Die im Gebiet vorkommenden Tierarten werden nicht beeinträchtigt, es kommt lediglich zu individuellen Beeinträchtigungen einzelner Tiere im Baufeld, das bereits durch die aktuell bestehende Infrastruktur vorbelastet ist; eine besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht	100 %	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Baustelleneinrichtungen mit Lager- und Verkehrsflächen nur auf dafür ausgewiesenen Flächen Keine Arbeitsstreifen im Bereich angrenzender Freiflächen Gehölzeinschlag nur zwischen Oktober und Februar des nächsten Jahres Untersuchung zu rodender Bäume vor dem Fällen ggf. Aufhängen von Nist-/Fledermauskästen	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	dauerhaft		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Verlust von Habitatstrukturen für die im Baufeld ansässige Fauna Störung von Flugrouten durch Oberleitung, kein Kollisionsrisiko	Dauerhaft wird durch die verlorengehenden Habitatstrukturen keine der vorkommenden Arten beeinträchtigt, da sich im Umfeld ausreichend Ersatzstrukturen befinden. Das Baufeld wird nicht direkt durch Fledermäuse genutzt, die betroffenen Vogelarten sind häufig und ungefährdet	100 %  0 %	Die zu erwartenden Wirkungen sind dauerhaft, aber vollständig reversibel durch eine Stilllegung und den Rückbau des Straßenbahnabschnitts, ein derartiger Rückbau ist jedoch äußerst unwahrscheinlich	keine unerwünschten Wechselwirkungen zu erwarten	nicht erforderlich	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pflanzen	temporär		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Beeinträchtigung von Bäumen im Nahbereich des Vorhabens durch Tiefbauarbeiten	keine besondere Schwere oder Komplexität, erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen durch Schutzmaßnahmen vermeidbar	nicht auszuschließen	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung	keine unerwünschten Wechselwirkungen zu erwarten	Klare Abgrenzung von Baufeldern, Erhalt der bestehenden Vegetation außerhalb der Baufelder; während der Baumaßnahme werden Schutzmaßnahmen gem. DIN 18920 und RAS-LP 4 vorgesehen: ortsfeste Schutzzäune, die möglichst großen Teil des Wurzelbereiches der angrenzenden Bäume umfassen. Kronen dürfen nicht durch Bagger o.ä. beschädigt werden. In Wurzelbereich der Bäume ausschließlich mit kleinen Geräten bzw. in Handschachtung gearbeitet oder Saugergeräte eingesetzt. Freigelegte Wurzeln über 2 cm Durchmesser dürfen i. d. R. nicht entfernt oder beschädigt werden. Sofern Wurzeln	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB	
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?	
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja
										über 2 cm Durchmesser betroffen sind, werden diese glatt durchtrennt. Materialien, Geräte, Bauwagen u.ä. dürfen nicht im Wurzelbereich der Bäume aufgestellt werden. Lagerflächen nur auf bestehenden Pflaster- oder Plattenbelegen errichtet. Besonderes Augenmerk wird auf die Bäume gerichtet, zwischen denen Parkstände entstehen sollen (Turmstraße, südliche Seite). Die die Baumscheibe begrenzenden Borde sind in ihrer Form ggf. dem Wurzelverlauf anzupassen, um eine Durchtrennung von Starkwurzeln zu vermeiden. Wo Einzäunungen des Kronenbereiches nicht möglich, werden die Stämme durch Bohlenummantelungen geschützt.					
	dauerhaft		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Versiegelung bzw. Überplanung von 4.720,5 m² unversiegelter Biotope, Entfernung von 85 Gehölzen, Beeinträchtigung von sieben (nicht genutzten) Habitatbäumen für Vögel/Fledermäuse, Aufastung von Straßenbäumen	Beeinträchtigungen erheblich und nachhaltig, durch Kompensationsmaßnahmen gemäß Bundesnaturschutzgesetz vollständig ausgleichbar (Begründung, warum UVP nicht erforderlich in Anlage S.12)	100 %	Die zu erwartenden Wirkungen sind dauerhaft, aber vollständig reversibel durch eine Stilllegung und den Rückbau des Straßenbahnabschnitts, ein derartiger Rückbau ist jedoch äußerst unwahrscheinlich	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung (weniger Bäume betroffen) durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein				
	Biologische Vielfalt		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4	Werden Abfälle i.S.v. § 3 Abs. 1 und 8 KrWG erzeugt?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Es ist davon auszugehen, dass Abfälle erzeugt werden. Das Baugrundgutachten, in dem die zu erwartenden Mengen überschlägig ermittelt werden, liegt noch nicht vor. Daher sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen über Art und Menge der zu erwartenden Abfälle möglich. Es wird davon ausgegangen, dass etwa 10% des aufzunehmenden Straßenbelags (32.000 m²; Dicke 20 cm) als PAK-haltiger, die Grenzwerte überschreitender Abfall entsorgt werden müssen.	ggf. anfallende Abfälle werden den Regelwerken entsprechenden detektiert, analysiert und fachgerecht entsorgt	nicht auszuschließen	beim Aufnehmen des Straßenbelags (32.000 m² x 20 cm x 10% = 640 m³)	keine Wechselwirkungen zu erwarten	keine Vermeidung möglich, fachgerechte Entsorgung	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB			
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?			
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja		
					Da keine Altlasten (ehemalige Tankstellen, Gärtnereien, chemische Reinigungen) betroffen werden, ist von keinen darüber hinausgehenden Fällen auszugehen.												
1.5	Entstehen Umweltverschmutzungen und Belästigungen?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	siehe nachstehende Ausführungen zu den einzelnen Aspekten  temporäre Verschmutzungen und Belästigungen durch den Baubetrieb, abschnittsweiser Streckenbau mit veränderter Verkehrsführung während der Baumaßnahme	normale Folgen eines Straßenbahnbauprojektes, besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht	100 %	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung, Dauer der Baumaßnahme: etwa 1-2 Jahre	keine Wechselwirkungen zu erwarten	-	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Werden Luftverunreinigungen hervorgerufen bzw. Grenzwerte (Luftschadstoffe) überschritten?	temporär	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Beeinträchtigung durch Immission von Staub und Abgasen durch den Einsatz von Baufahrzeugen und Baugeräten während der Bauzeit	normale Wirkung von Straßenbahnbauprojekten, besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht, es werden keine großdimensionierten Ingenieurbauwerke errichtet	100 %	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung, Dauer der Baumaßnahme: etwa 1-2 Jahre, Bautätigkeit im Normalfall tagsüber (7-20), Ausführung in einzelnen Teilbauphasen mit einer Bauzeit von 3-6 Monaten je Teilbauphase	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Einsatz moderner Baufahrzeuge und -geräte, die den aktuellen Abgasvorschriften entsprechen, Einsatz von Nassschneidemaschinen	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		dauerhaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Werden Lärmemissionen hervorgerufen bzw. Grenzwerte überschritten?	temporär	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Überschreitung der Schallimmissionsrichtwerte während der Bauphase (in Abhängigkeit zum Arbeitsablauf und Abstand zur Schallquelle) durch Baulärm, v.a. beim Abbruch der vorhandenen Straße (bis 94 db(A) möglich) insgesamt 192 ein- bis dreizehnstöckige Gebäude betroffen, z.T. mit Außenwohnbereichen	Es handelt sich um bereits stark vorbelasteter Bereich (Lärmkataster 2005: Tagwerte Invalidenstraße Nordseite: 60-65 dB(A), Invalidenstraße Südseite, Alt-Moabit, Rathenower Straße, Turmstraße: 65-70 dB(A) Nachtwerte Invalidenstraße Nordseite: 55-60 dB(A), Invalidenstraße Südseite, Alt-Moabit, Rathenower Straße, Turmstraße: 60-65 dB(A)	100 %	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung Dauer der Gesamtbaumaßnahme: etwa 1-2 Jahre  Bautätigkeit im Normalfall tagsüber (07-20 Uhr), in einzelnen Teilbauphasen mit einer Bauzeit von 3-6 Monaten je Teilbauphase.	zusätzliche Schallbelastung durch Bautätigkeit bei < 20 m Entfernung zur Schallquelle  bei Entfernungen von Schallquelle und Anliegergebäude > 20 m keine baubedingte Überschreitung der Lärmpegel aus dem Straßenverkehr	Durchführung der geplanten passiven Schallschutzmaßnahmen vor Baubeginn, Baugeräte mit mind. Schallleistungspegel Stufe II bzw. Umweltzeichen „Blauer Engel“, grundsätzlich keine Nachtbaustelle, Limitierung von Nachtbauarbeiten auf streng limitierte Einzelfälle, die gesondert beantragt werden, einseitige Straßenspernung. Durch diese Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen soweit wie möglich minimiert. Bei Überschreitung von Grenzwerten nachts besteht die Möglichkeit, den betroffenen Parteien eine Hotelübernachtung anzubieten.	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
		dauerhaft	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	kritische Pegeländerung mit Überschreitung der Grenzwerte entlang großer Teile von Invalidenstraße, Alt-Moabit, Lehrter Straße, Lübecker	infrastrukturell stark vorbelasteter Bereich, Auswirkungen überschreiten die Vorbelastung nur in geringem Maße	100 %	Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn dauerhaft, vollständig reversibel durch Stilllegung und Rückbau des Straßenbahnabschnitts (unwahrscheinlich)	Erhöhung der Schallimmissionen des Schienen- und Gesamtverkehrs	Aktiver Lärmschutz: Ausgestaltung des Gleises in Abschnitten mit besonderen Bahnkörper als hochliegendes Rasengleis, zusätzlich besteht die Möglichkeit einer Laufflächenkonditionierung.	nein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der Pfb	
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?	
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja
		<p>Straße und Turmstraße durch Verkehrslärm von Straße und Schiene, Schallpegel bis 82 db(A) tags, 67 db(A) nachts möglich. Insgesamt besteht bei 68 ein- bis dreizehnstöckigen Gebäuden Anspruch auf Schallschutz, 16 dieser Gebäude weisen Außenwohnbereiche (Balkone) auf.</p> <p>Die umliegenden Außenbereiche des Bauvorhabens sind ebenfalls vom Lärm der künftigen Straßenbahn betroffen, insbesondere die anliegende Erholungs- und Grünanlage Kleiner Tiergarten. Die zu erwartenden Immissionswerte lassen sich mit den errechneten Werten für die gegenüberliegenden Wohnhäuser vergleichen.</p> <p>Kleiner Tiergarten (Turmstraße 10-33): Erhöhung des Luftschallpegels durch den Gesamtverkehr laut schalltechnischer Untersuchung um bis 1,8 db(A) auf maximal 72,1 db(A). Da die Schallpegel mit zunehmender Entfernung abnehmen, sind in den von der Straßenbahn weiter entfernten Bereichen geringere Beurteilungspegel zu erwarten. Der Maximalwert des Summenpegels steigt nur geringfügig. Die größte Steigerung fällt in Bereichen mit einer deutlich geringeren Vorbelastung aus Straßenverkehrslärm zusammen.</p> <p>Die Gesetzesgrundlage sieht keine Betrachtung der Außenbereiche vor. Daher gibt es keine</p>			<p>prognostizierte Fahrten tagsüber: 192 (Alt-Moabit/Turmstraße), 384 (Invalidenstraße); nachts: 192 (Alt-Moabit/Turmstraße), 192 (Invalidenstraße)</p>		<p>geplanter Betrieb M10: Mo-Fr: 06-22 Uhr: 5-min-Takt 22-06 Uhr: 10-min-Takt Sa-So: 10-20 Uhr: 5-min-Takt 20-10 Uhr: 10-min-Takt</p> <p>Zus. Fahrten M5/M8 in der Invalidenstraße.</p>		<p>Die Anordnung von Schallschutzwänden ist aus bautechnischen und verkehrlichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Passiver Schallschutz: Anordnung von Schallschutzfenstern und Einhausung von Balkonen. Durch diese Maßnahmen werden die Grenzwerte eingehalten.</p> <p>Um die Beeinträchtigungen des Außenbereichs zu reduzieren, sind keine weiteren Maßnahmen (zusätzlich zu Rasengleis und Laufflächenkonditionierung) möglich.</p> <p>In Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Außenbereichs durch Schallimmissionen bestehen zwischen den verschiedenen Varianten keine abwägungsrelevanten Unterschiede.</p>						

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB	
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?	
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja
	Werden zusätzliche Erschütterungen verursacht?	temporär	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	entsprechenden Grenzwerte, deren Über- oder Unterschreitung zu betrachten wäre. Die Bautätigkeit wird mit Erschütterungen verbunden sein. Diese betreffen nur die erste Gebäudereihe.	Die zu erwartenden Erschütterungen liegen unterhalb der relevanten Anhalts- und Richtwerte.	100%	beschränkt auf die Zeit der Bauausführung Dauer der Gesamtbaumaßnahme: etwa 1-2 Jahre  Bautätigkeit in der Regel tagsüber (07-20 Uhr), in einzelnen Teilbauphasen mit einer Bauzeit von 3-6 Monaten je Teilbauphase	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Die möglicherweise vereinzelt auftretende Überschreitung von Körperschallmissionen beim Abbruch der Straßenoberfläche ist verfahrensbedingt und kann durch Verwendung kleinerer Baufahrzeuge und Geräte (z.B. Abbruchmeißel) reduziert werden, Bautätigkeiten werden in der Regel auf die Zeit von 07 bis 20 Uhr beschränkt	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		dauerhaft	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Überschreitung der 1,5-fachen Anhaltswerte von Erschütterungen der DIN 4150-2 bis um das Dreifache ( $KB_{Fmax}$ bis 1.023), Überschreitung der Körperschallmissionen um bis zu 7 db(A) auf max. 46,9 db(A) [mittlerer Maximalpegel]	Es handelt sich um einen stark vorbelasteten Bereich, die Auswirkungen überschreiten die Vorbelastung. Daher werden minimierende Maßnahmen in Bereichen erforderlich, in denen die Anhalts- und Orientierungswerte überschritten werden. Dies betrifft folgende Bereiche: Weichenbereich in der Turmstraße, Weichenbereich in der Invalidenstraße, Kreuzung Invalidenstraße / Alt-Moabit	100%	mit Inbetriebnahme der Straßenbahn, dauerhaft, vollständig reversibel durch Stilllegung der Straßenbahn	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Durch die Anordnung von erschütterungsmindernden elastischen Oberbausystemen, Einbau von elastischen Schienenlagerungen im Rasengleis können die Grenzwerte eingehalten werden.	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	Elektromagnetische Felder?	temporär / dauerhaft?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Es entstehen niederfrequente elektrische und magnetische Felder durch Oberleitung, Bahnbetrieb und das Gleichrichterunterwerk. Gleichstromanlagen, wie z.B. die Oberleitungen mit Nennspannung < 2000 V fallen nicht in den Geltungsbereich der 26. BImSchV Das Gleichrichterwerk fällt unter dem Geltungsbereich der 26. BImSchV, weil die Stromversorgung über einen 10 kV AC Anschluss realisiert wird. Eine am elektrotechnisch vergleichbaren GW 209 (Seestraße) vorgenommene	rasche (quadratische) Abnahme mit zunehmendem Abstand keine besondere Schwere oder Komplexität	100 %	mit Inbetriebnahme der Straßenbahn dauerhaft, vollständig reversibel durch Stilllegung und Stilllegung der Straßenbahn (unwahrscheinlich)	keine Wechselwirkungen zu erwarten	nicht erforderlich	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PFB		
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?		
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja	
					Langzeitmessung ergab einen Maximalwert von 28,7µT (Messpunkt direkt an der Trafuzellentür). Dieser Wert liegt weit unter dem Grenzwert der 26. BImSchV (100 µT).											
1.6	Bestehen Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschl. der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zu folge durch den Klimawandel bedingt sind? Insbesondere mit Blick auf:	bezogen auf natürliche Ursachen, etwa dem Klimawandel (z.B. Hochwasserrisiken, Hitzeeinseln...)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.6.1	verwendete Stoffe		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.6.2	verwendete Technologien		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.6.2	Ist das Vorhaben für Störfälle i.S.d. § 2 Nr. 7 der Störfallverordnung anfällig? Wird es innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen i.S.d. § 3 Abs. 5a BImSchG verwirklicht?	Abstand zu Störfallbetrieben	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Störfallrelevanten Betrieben liegen in der Westhafenstraße und in der Quedlinburger Straße. Die angemessenen Sicherheitsabstände zu diesen Betrieben werden nicht unterschritten.							<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
1.7	Bestehen Risiken für die menschliche Gesundheit? z.B. durch die Verunreinigung		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	von Wasser?	temporär	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit wird durch Minimierungsmaßnahmen wirkungsvoll unterbunden (vgl. Zeile 1.3)							<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		dauerhaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
	von Luft?	temporär	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Von einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch den Baustellenbetrieb ist nicht auszugehen (vgl. Zeile 1.5)							<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		dauerhaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Von einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch den Straßenbahnbetrieb ist nicht auszugehen (vgl. Zeile 1.5)					durch passiven Schallschutz werden die Grenzwerte eingehalten						
2	<b>Standort des Vorhabens</b>															
2.1	Welche Nutzungskriterien liegen im Bestand vor?															
	Fläche für Siedlung und Erholung?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB	
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?	
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja
	land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	sonstige wirtschaftliche Nutzungen?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ca. 32.000 m <sup>2</sup> Verkehrs- und Verkehrsnebenflächen	infrastrukturell stark vorbelasteter Bereich, hoher Versiegelungsgrad	100 %	dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Liegt der Standort im Geltungsbereich einer Fachplanung?</b>															
	Planfeststellungsbeschluss?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Planfestsetzungsersetzender B-Plan?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Plangenehmigung?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Planverzicht?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Liegt der Standort im Geltungsbereich nach BauGB?</b>															
	FNP?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	vorhabenbedingt betroffene Flächen: übergeordnete Hauptverkehrsstraße (Invalidenstraße, Alt-Moabit), bestehende Straßenzüge entlang von Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und vereinzelt Gemeindeflächen (Turmstraße), angrenzend Grünfläche (Kleiner Tiergarten) (Stand: Dezember 2018)						<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	B-Plan?		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Die von dem geplanten Vorhaben beanspruchte Fläche erstreckt sich über eine Reihe von Bebauungsplänen (II-201b; ii-11; II-53; II-B2; II-151), es widerspricht keiner der in den B-Plänen formulierten Festsetzungen						<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	B-Plan während der Aufstellung?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	unbeplanter Innenbereich?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Außenbereich?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2	<b>Sind Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit (Qualitätskriterien) des Gebietes und seines Untergrunds betroffen?</b>														
	Fläche		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Die Maßnahme wird vollständig innerhalb des Straßenraums ohne zusätzlichen Flächenverbrauch umgesetzt (vgl. Zeile 1.3)							<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Boden		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Versiegelung von 4.720,5 m <sup>2</sup> Mittelstreifen, Entsigelung von 5.270,8 m <sup>2</sup> durch Herstellung des Gleisbetts mit Raseneinsaat (vgl. Zeile 1.3)	Boden mit geringer Lebensraumfunktion und sehr geringer Naturnähe	100 %	dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer möglichst kurzen Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Landschaft		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Entfernung von 85 Straßenbäumen und 4.426 m <sup>2</sup> Grünfläche (Scherrasen, Sträucher), Umgestaltung des Straßenraums mit Fahrleitung und Masten, Aufastung von Straßenbäumen	normale Folgewirkung eines Straßenbahnvorhabens, besondere Schwere oder Komplexität besteht nicht, es werden keine das Ortsbild prägenden Gehölze („Gerichts-Linde“) betroffen	100 %	dauerhaft	Verstärkung der Urbanität der Straßenzüge, keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Wasser		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Versiegelung von 4.720,5 m <sup>2</sup> Mittelstreifen, Entsigelung von 5.270,8 m <sup>2</sup> durch Herstellung des Gleisbetts mit Raseneinsaat	Ver- und Entsigelung vergleichbar hoch, voraussichtlich keine Auswirkungen auf das Grundwasser, Oberflächengewässer nicht betroffen	100 %	dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PfB	
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?	
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja
	<b>Tiere</b>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Beeinträchtigung der Habitatqualität für Vögel/Fledermäuse	keine direkte Nutzung durch Fledermäuse, betroffene Vogelarten häufig und ungefährdet	100 %	dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Pflanzen</b>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Entfernung von 85 Straßenbäumen und 4.426 m <sup>2</sup> Grünfläche (Scherrasen, Sträucher), Aufastung von Straßenbäumen	Verlust von Straßenbegleitgrün und Gehölzen, betroffenes Begleitgrün anthropogen stark vorbelastet, ohne besonderen Schutzstatus, Bäume teilweise geschützt	100 %	dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Wahl einer Vorzugsvariante mit der am besten geeigneten Trassenführung durch eine umfangreiche Variantenanalyse	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Biologische Vielfalt</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3	<b>Sind die folgenden Gebiete betroffen:</b>														
2.3.1	<b>Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG?</b>	Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und europäische Vogelschutzgebiete	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.2	<b>Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.3	<b>Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.4	<b>Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete nach den §§ 25 und 26 BNatSchG?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.5	<b>Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.6	<b>Geschützte Landschaftsteile, einschl. Aileen, nach § 29 BNatSchG?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.7	<b>Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.8	<b>Wasserschutzgebiete nach § 51 WHG</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.9	<b>Sind Gebiete betroffen, in denen die Vorschriften der von der EU festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind?</b>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Berlin gilt als Überschreitungsgebiet für NO <sub>2</sub>	Verringerung von Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr durch Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr	100 %	dauerhaft	positives Zusammenwirken durch Verbesserung des Umweltverbund	-	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3.10	<b>Sind Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbes. Zentrale Orte i.S.d. § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG betroffen?</b>	Die im ROG § 2, Abs. 2 Nr. 3 postulierte Konzentration von sozialen Einrichtungen in zentralen Orten und die Förderung ihrer Erreichbarkeit steht in keinem Widerspruch zu dem geplanten Straßenbahnprojekt. Berlin	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nr.	Inhalt der Anlage 3	Erläuterung	Nein	Ja	Wenn JA, dann weitere Ausführungen zur Nr. 3 der Anlage 3 zu Art und Merkmalen der möglichen Auswirkungen erforderlich							Einschätzung VHT		Beurteilung der PFB		
					3.1	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.2	Resultiert aus Nr. 3 eine UVP-Pflicht?		Resultiert eine UVP-Pflicht?		
					Art und Ausmaß	Schwere und Komplexität	Wahrscheinlichkeit des Eintretens	Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens, Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit	Zusammenwirkungen der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Möglichkeiten der wirksamen Verminderung von Auswirkungen?	Grenz-überschr. Charakter?	Nein	Ja	Nein	Ja	
		als Millionenstadt stellt in diesem Sinne – trotz seiner hohen Bevölkerungsdichte – keinen zentralen Ort dar.														
2.3.11	<b>Sind in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete ... betroffen?</b>															
	<b>Denkmäler?</b>	auch Baudenkmäler	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gartendenkmal: Kleiner Tiergarten  Baudenkmäler: „Untersuchungshaftanstalt Moabit“ „Kriminalgericht Moabit“ mit mehreren Gebäuden „Kaserne des 4. Garderegiments zu Fuß & Wohnhaus für unverheiratete Offiziere“ (Wohnhaus Rathenower Str. 9 & 10) Mietshaus Turmstr. 4 „Anne-Frank-Grundschule“ Gesamtanlage „Krankenhaus Moabit“ mit mehreren Baudenkmalen „Postamt NW 21 und Fernsprechamt 2“ (Turmstr. 23).	Kabeltrasse im unbefestigten Seitenstreifen des Parkweges  keine unmittelbare Betroffenheit		100 %	dauerhaft	keine Wechselwirkungen zu erwarten	Baudenkmäler: durch ein Beweissicherungsverfahren wird überprüft, dass weder durch die Baumaßnahmen noch durch den Betrieb der Straßenbahn Schäden an den Denkmalen entstehen; durch eine zurückhaltende Gestaltung der Fahrleitungsanlage werden Beeinträchtigungen der Außenwirkung der Baudenkmäler minimiert	nein	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Denkmalensembles?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Bodendenkmäler?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind?</b>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>Zusammenfassung der Auswirkungen auf die Schutzgüter:</b>	
<b>Menschen, menschliche Gesundheit</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 UVPG)	Das Vorhaben dient der Stärkung des ÖPNV bzw. des Umweltverbunds. Es findet in einem durch Verkehrslärm bereits stark vorbelasteten Bereich statt. Gemäß Schallgutachten werden durch den Betrieb der Straßenbahn an einer Reihe von Wohngebäuden die gültigen Grenzwerte (allgemeine Wohngebiete: 70 db(A) tags, 60 db(A) nachts, Mischgebiete: 75 db(A) tags, 65 db(A) nachts) überschritten. Dies betrifft vor allem die Straßen Alt-Moabit, Invalidenstraße, Lehrter Straße, Paulstraße sowie Teile der Turmstraße, wo Schallpegel bis 83 db(A) tags bzw. 67 db(A) nachts prognostiziert werden. In diesen Bereichen besteht ein Anspruch „dem Grunde nach“ auf passiven Schallschutz (z.B. Schallschutzfenster). Gemäß Erschütterungsgutachten ist eine Überschreitung der Grenzwerte (Schlafraum: 40 db(A), Wohnraum 45 db(A)) von Körperschallimmissionen zu erwarten. Insbesondere im Weichenbereich der Turmstraße und an den Straßenkreuzungen Invalidenstraße/Lehrter Straße und Invalidenstraße/Alt-Moabit sind mittlere Maximalpegel bis 46,9 db(A) zu erwarten. Ähnlich verhält es sich mit Erschütterungen, deren Grenzwerte um bis das dreifache überschritten werden. Dort sind Maßnahmen zur Minderung von Schallemissionen vorgesehen. Durch die Oberleitung und den allgemeinen Straßenbahnbetrieb ist mit dem Auftreten schwacher elektromagnetischer Felder zu rechnen.
<b>Tiere</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)	Im Nahbereich des Vorhabens wurde eine kleine Anzahl von ubiquitären Vogelarten nachgewiesen. Sie werden durch das Vorhaben nicht nachhaltig beeinträchtigt. Ferner wurden einige Fledermausarten nachgewiesen, die das Gebiet nur überfliegen. Das Gebiet besitzt nur eine geringe Bedeutung für Fledermäuse. Von einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist nicht auszugehen.
<b>Pflanzen</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)	Im Untersuchungsgebiet wurden keine gefährdeten Pflanzenarten nachgewiesen. Die Beeinträchtigungen beschränken sich auf die Entfernung von Bäumen (85 Expl.) und die Überbauung von Grünflächen (Scherrasen, Sträucher).
<b>biologische Vielfalt</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)	Die biologische Vielfalt wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt.
<b>Fläche</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)	Das geplante Vorhaben ist nicht mit einer Zunahme der Versiegelung verbunden (kein Flächenverbrauch). Vielmehr wird durch die vorgesehene Schaffung von Rasengleisen der Grad der Versiegelung vermindert. Insgesamt werden etwa 550 m <sup>2</sup> vorher versiegelter Fläche entsiegelt.
<b>Boden</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)	Durch das geplante Vorhaben wird vorrangig bereits versiegelter Boden in Anspruch genommen. Bei den nicht versiegelten Böden handelt es sich um anthropogen überprägte Stadtböden von naturschutzfachlich geringem Wert.
<b>Wasser</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)	Durch die Versiegelung von Boden wird die Grundwasserschutzfunktion beeinträchtigt. Insgesamt ist das Vorhaben jedoch mit einer Reduktion der Versiegelung verbunden.
<b>Luft</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)	Das Vorhaben dient der Reduktion von verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere der von Schadstoffen.
<b>Klima</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)	Das geplante Vorhaben ist nicht mit der Emission von klimatisch wirksamen Gasen verbunden. Es dient vielmehr der Reduktion von Verkehrsemissionen.
<b>Landschaft</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)	Das Ortsbild wird durch die unvermeidbare Entfernung von 85 Straßenbäumen beeinträchtigt. Dabei handelt es sich nicht um ortsbildprägende Solitäre („Gerichts-Linde“). Angesichts der vielen verbleibenden Bäume im Straßenrum und dem angrenzenden Kleinen Tiergarten werden diese Beeinträchtigungen als nicht erheblich eingestuft.
<b>Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG)	Im Seitenraum der geplanten Straßenbahn befinden sich einige als Baudenkmäler ausgewiesene Gebäude. Sie werden nicht beeinträchtigt. Durch eine zurückhaltende Gestaltung der Fahrleitungsanlage werden Beeinträchtigungen der Außerwirkung der Baudenkmäler minimiert. Der als Gartendenkmal ausgewiesene Kleine Tiergarten wird baubedingt durchschnitten. Langfristige Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.
<b>Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern</b> (§ 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG)	Bei dem geplanten Vorhaben gibt es keine speziellen Wechselwirkungen über das übliche Maß hinaus (Versiegelung von Boden → erhöhter Wasserabfluss, Reduktion der Grundwasserneubildungsrate) zu berücksichtigen.

Name des Vorhabens: Straßenbahnneubau Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße  
Az. :

<b>Gesamteinschätzung:</b>	Der Betrieb einer Straßenbahn in einer Hauptverkehrsstraße in einem großstädtischen Raum stellt einen Teil der urbanen Grundbelastung der Anwohner dar. Rein rechnerisch lässt sich die Zusatzbelastung durch die Straßenbahn nachweisen, im Alltag wird sich in dem von Verkehrslärm geprägten Raum für die Anwohner nichts Wesentliches ändern. Eine Trassenführung in einem anderen Straßenzug würde an den Betroffenen nichts ändern, hätte lediglich andere Betroffene zur Folge. Die nichtvermeidbaren verbleibenden Beeinträchtigungen an Pflanzen bestehen vorrangig in der Entfernung von 85 Straßenbäumen.
----------------------------	---

Vorhabenträger:

Umweltgutachter:



26.08.2019, Dr. Andreas Werner

Datum, Unterschrift des Vorhabenträgers

Datum, Unterschrift des Umweltgutachters

**Gesamteinschätzung der Auswirkungen des Vorhabens durch die Planfeststellungsbehörde**

	Nein	Ja
Besteht die Möglichkeit, dass von dem Vorhaben aufgrund der oben beschriebenen Auswirkungen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn <u>Nein</u> , besteht <u>keine</u> Pflicht zur Durchführung einer UVP. Wenn <u>Ja</u> , dann besteht <u>eine</u> Pflicht zur Durchführung einer UVP.		
In <u>beiden</u> Fällen ist dies schriftlich und schutzgüterscharf zu begründen.		

Anlage:

Begründung, warum trotz erheblicher und nachhaltiger Beeinträchtigungen keine UVP-Pflicht resultiert

Name des Vorhabens: Straßenbahnneubau Hauptbahnhof – U-Bahnhof Turmstraße  
Az. :

### **Begründung, warum trotz erheblicher und nachhaltiger Beeinträchtigungen keine UVP-Pflicht resultiert**

Aus einem Urteil des Verwaltungsgerichts Braunschweig vom 13.01.2016 (AZ: 6A 106/15)

*„Insbesondere hat er den Begriff der erheblichen nachteiligen Umwelteinwirkungen nicht falsch interpretiert. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in mehreren Entscheidungen mit dem Begriff der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen befasst.*

*Danach liegen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht erst dann vor, wenn die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung muss vielmehr durchgeführt werden, wenn Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorgenach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind. Maßgeblich ist insoweit das materielle Zulassungsrecht.*

*Allerdings steht es im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzgebers, wenn bei nahezu jedem der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c UVPG unterliegenden Fachplanungsvorhaben und bei nahezu jeder Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung allein deswegen bestünde, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein derartiges Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Bei einem solchen Verständnis des Begriffs der nachteiligen Umweltauswirkungen wird das Instrument der Vorprüfung die ihm zugeordnete verfahrenlenkende Funktion weitestgehend verlieren und darüber hinaus für die Plangenehmigung, die zur Voraussetzung hat, dass „nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben“ (§ 74 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 VwVfG), kaum noch ein Anwendungsbereich verbleiben. Es bedarf daher im Rahmen der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten vorhaben- und standortbezogenen Kriterien (BVerwG, Urt. vom 20.06.2014 - 9 A 1 . 13 -, juris), im Hinblick auf den Begriff der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen einschränkend gegenüber dem von dem Kläger zitierten Urteil vom 17.12.2013 - 4 A 1.14 -, juris). Der Beklagte hat das gesetzliche Tatbestandsmerkmal der erheblichen Umweltauswirkungen in diesem Sinn angewandt.“*

Für das geplante Bauvorhaben in Turmstraße gilt das oben Ausgeführte: „Es bedarf daher im Rahmen der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten vorhaben- und standortbezogenen Kriterien.“

Es werden Flächen versiegelt und Bäume gefällt. Naturschutzfachlich besonders wertvolle Biotope sind nicht betroffen. Es werden insgesamt mehr Flächen entsiegelt als versiegelt, die Anzahl der zu entfernenden gemäß Baumschutzsatzung geschützten Bäume ist überschaubar. Andere Trassenführungen wurden in Rahmen einer detaillierten Variantenabwägung untersucht, eine Öffentlichkeitsbeteiligung fand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens statt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung würde keine über die Ergebnisse der vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung hinausgehenden Erkenntnisse fördern. **Aus diesem Grund wird eine UVP für nicht erforderlich gehalten.**