Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Az.: 51101.51103 Pap/1693

Planfeststellungsbeschluss

zu dem Plan der

DB Netz AG

für das Bauvorhaben

„Nordkreuz(a) - Karow“

Streckenabschnitt km 4,200 bis km 8,790

[EÜ Maximilianstraße(a) bis EÜ Rhönstraße(a)]

und Stellwerksgebäude km 10,56

Strecke 6081 Bln Gesundbrunnen-Eberswalde-Stralsund (Fernbahn)

Strecke 6002 Bln Nordbahnhof-Bernau (S-Bahn)

Land: **Berlin**
Bezirke: **Pankow**
Mitte (LBP-Ersatzmaßnahmen)

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst die Seiten 1 bis 194

Inhaltsverzeichnis Seite

A. Verfügender Teil ... 1

1. Feststellung des Plans ... 1

2. Planunterlagen ... 2

2.1 Festgestellte Planunterlagen ... 2

2.2 Planunterlagen "Nur zur Information" ... 3

2.3. Änderung der Planunterlagen ... 5

3. Wasserrechtliche Erlaubnisse ... 5

4. Nebenbestimmungen ... 6

4.1 Bautechnische Sicherheit ... 6

4.2 Sicherung von Leitungen ... 6

4.3 Verhalten beim Auffinden von Kampfmitteln ... 7

4.4 Behandlung von Abfall- und Reststoffen ... 7

4.5 Baulärm ... 7

4.6 Schallschutz ... 8

4.6.1 Aktiver Schallschutz ... 8

4.6.1.1 Lärmvorsorge ... 8

4.6.1.2 Grundrechtsgefährdung ... 8

4.6.2 Passiver Schallschutz und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches ... 9

4.6.3 Sonstige Entschädigung für Beeinträchtigungen durch Lärm ... 10

4.7 Erschütterungsschutz ... 10

4.8 Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen ... 11

4.9 Umverlegung des Schmöckpfuhlgrabens ... 12

4.10 Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders (LFA) ... 12

B. Begründung ... 13

1. Rechtsgrundlagen; Zuständigkeit ... 13

2. Planrechtfertigung ... 16

3. Gegenstand des Plans ... 17

3.1 Gegenstand des festgestellten Plans ... 17

3.1.1 Technischer Plan ... 17

3.1.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) ... 19

3.2 Änderungen des ausgelegten Plans ... 20

3.2.1 Technischer Plan ... 20

3.2.2 UVS / LBP ... 21

4. Verfahrensgang ... 22

5. Entscheidungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände sowie zu den Einwendungen 24
5.1 Träger öffentlicher Belange und Stellen, die keine Bedenken äußerten 24
5.2 Entscheidungen zu Einzelthemen (insbes. Leitungs- u. Versorgungsbetriebe) 25
5.2.1 DB Telematik GmbH 25
5.2.2 Berliner Feuerwehr 26
5.2.3 Berliner Wasserbetriebe 27
5.2.4 GASAG Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft 29
5.2.5 Bewag, Netzbetrieb 34
5.2.6 Deutsche Telekom AG, T-Com 36
5.2.7 Straßenbeleuchtungs- und Signalanlagen 38
5.2.8 Kampfmittelbergung 39
5.2.9 Barrierefreiheit von Betriebsanlagen 40
5.3 Entscheidungen zu Gemeinschaftsthemen 41
5.3.1 Verfahrensfragen 41
5.3.2 Planrechtfertigung 42
5.3.3 Stilllegung des Rbf. Pankow und eines Gleisabschnittes der Niederbarnimer Eisenbahn 43
5.3.4 Stellwerksgebäude Karower Kreuz 45
5.3.5 Eisenbahn- und Straßenüberführungen 46
5.3.6 Rückbau der EÜ Betriebsstraße 49
5.3.7 Grunderwerb 55
5.3.8 Prognose, Betriebsprogramm 60
5.3.9 Lärmschutz 67
5.3.10 Erschütterungsschutz 94
5.3.11 Sekundärer Luftschall 113
5.3.12 Gesamtbelastung (Schall, sekundärer Luftschall, Erschütterungen) 116
5.3.13 Elektromagnetische Felder 117
5.3.14 Unfallgefahren, Sicherung der Bahnanlagen 120
5.3.15 Bauzeitliche Beeinträchtigungen 121
5.3.15.1 Baulärm, Erschütterungen 121
5.3.15.2 Baubedingter Verkehr, Verkehrsführung 129
5.3.15.3 Staubbelastung 133
5.3.16 Wasser- und Grundwasserschutz 134
5.3.17 Bodenschutz, Altlasten 138
5.3.18 Denkmalschutz 140
5.3.19 Landschafts- und Stadtbild 141

5.3.20 Naturschutz, UVS und LBP ... 144
5.3.20.1 Flora ... 144
5.3.20.2 Fauna ... 146
5.3.20.3 Avifauna ... 147
5.3.20.4 Aquatische Fauna ... 150
5.3.20.5 Amphibien, Reptilien ... 151
5.3.20.6 Eingriffsregelung ... 155
5.3.20.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ... 159
5.3.20.8 Klima, Luft, Mensch, ... 166
6. Begründung der Nebenbestimmungen gemäß Teil A., Ziffer 4 ... 169
6.1 Bautechnische Sicherheit ... 169
6.2 Sicherung von Leitungen, Verhalten beim Auffinden von Kampfmitteln, Behandlung von Abfall- und Reststoffen ... 169
6.3 Baulärm ... 170
6.4 Schallschutz ... 170
6.4.1 Aktiver Schallschutz ... 170
6.4.1.1 Lärmvorsorge ... 170
6.4.1.2 Grundrechtsgefährdung ... 172
6.4.2 Passiver Schallschutz und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches ... 175
6.4.3 Sonstige Entschädigung für Beeinträchtigungen durch Lärm ... 176
6.5 Erschütterungsschutz ... 178
6.6 Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen ... 178
6.7 Umverlegung des Schmöckpfuhlgrabens und Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders (LFA) ... 178
7. Bewertung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange ... 179
7.1 Planerische Bewertung ... 179
7.2 Abschnittsbildung ... 181
7.3 Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen ... 182
7.3.1 Belange des Immissionsschutzes ... 182
7.3.2 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege ... 186
7.3.3 Belange der Kultur- und sonstigen Sachgüter ... 187
7.4 Gesamtabwägung ... 188
8. Kostenentscheidung ... 193
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 194

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Az.: 51101.51103 Pap/1693

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

1. Feststellung des Plans

Auf Antrag der DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, vom 05.05.2003 i.V.m. den ergänzenden Antragsschreiben vom 09.02./03.06.2005 wird der Plan für das Vorhaben

„Nordkreuz(a) - Karow“

im Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 8,790 [EÜ Maximilianstraße(a)-EÜ Rhönstraße(a)], für das Stellwerksgebäude in km 10,56 und für die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme E10 („Parkanlage am Nordbahnhof“) mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen, Ergänzungen, Erlaubnissen und Nebenbestimmungen festgestellt.
Das mit der Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 30.06.2000, Az. 1011.1035 Pap/339, erteilte Planrecht für den nachfolgenden Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 9,039 und die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme E8 im „Pankepark“ Berlin-Buch wird aufgehoben.
Bedenken gegen den Plan, die die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzverbände geäußert haben, und die Einwendungen werden, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie nicht zurückgenommen wurden, zurückgewiesen.
Einwendungen, die sich auf den nicht mehr gegenständlichen Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 11,600 beziehen, sind grundsätzlich nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses und haben damit ihre Erledigung gefunden.

Der Beschluss ist sofort vollziehbar.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin.

2. Planunterlagen

2.1 Festgestellte Planunterlagen

Bezeichnung der Planunterlage	Band	Anlagen-Nr. Bl.-Nr.	Seitenzahl Maßstab	Planunterlage geändert bzw. neu eingefügt
Erl.-bericht der Planänderungen	1	0	S. 1-5	x
Gesamtverzeichnis Unterlagen	1	1	4 Seiten	x
Erläuterungsbericht	1	2	S. 1-30	x
Lagepläne	1	4		
km 4,200 – km 4,547		Bl. 1/7	1:1.000	x
km 4,547 – km 5,450		Bl. 2/7	1:1.000	x
km 5,450 – km 6,300		Bl. 3/7	1:1.000	x)
km 6,300 – km 7,157		Bl. 4/7	1:1.000	x
km 7,157 – km 8,060		Bl. 5/7	1:1.000	x
km 8,060 – km 8,963		Bl. 6/7	1:1.000	x
km 9,867 – km 10,769		Bl. 7/7	1:1.000	x
Höhenpläne	1	5		
km 6,300 – km 7,157		5.1, Bl. 1/2	1:1.000/100	x
km 7,157 – km 8,060		5.1, Bl. 2/2	1:1.000/100	x
Querprofile	1	6		
km 4,474; km 6,606		Bl. 1-2/6	1:100	x
km 7,069		Bl. 3/6	1:100	
km 7,192; km 7,230; km7,800		Bl. 4-6/6	1:100	x
Bauwerksverzeichnis	1	8	S.1-8	x
Grunderwerb	1	9		
Grunderwerbsverzeichnis		9.1	S. 1-3	x
Grunderwerbspläne		9.2		
km 6,300 – km 7,157		Bl. 1/2	1:1.000	x
km 7,157 – km 8,060		Bl. 2/2	1:1.000	x
Landschaftspfleg. Begleitplan	2	11		
Erläuterungsbericht		11.1	S. 1-89 Anhänge 1 und 2	x

x) Geändert bzw. ergänzt auf Grund
des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.Sep.2005

Planunterlagen		11.3-11.4		
Bestands- und Konfliktpläne Maßnahmenpläne		11.3, Bl. 2-4/4 11.4.1, Bl. 2-4/4	1:1.000 1:1.000	x x
Baustellenerschl., Zuwegung	3	12		
Erläuterungsbericht		12.1	1 Seite	x
Lagepläne		12.2		
km 6,300 – km 7,157 km 7,157 – km 8,060		Bl. 1/2 Bl. 2/2	1:1.000 1:1.000	x
Wasserrechtliche Unterlagen	3	13.3		
Lagepläne Entwässerung		13.3.2		
km 6,300 – km 7,157 km 7,157 – km 8,060 km 8,060– km 8,963		Bl. 1/3 Bl. 2/3 Bl. 3/3	1:1.000 1:1.000 1:1.000	x x

2.2 Planunterlagen "Nur zur Information"

Bezeichnung der Planunterlage	**Band**	**Anlagen-Nr.** **Bl.-Nr.**	**Seitenzahl** **Maßstab**	**Planunterlage geändert bzw. neu eingefügt**
Verzeichnis der Planänderungen	1	-	S. 1-8	x
Übersichtslagepläne	1	3		
km 4,200 – km 7,829 km 7,829 – km 9,544		Bl. 1/2 Bl. 2/2	1:5.000 1:5.000	 x
Bauwerkspläne	1	7		
Anprallschutz SÜ Prl. Pr. (km 6,6)		7.0		
Draufsicht		Bl. 1/1	1:100	x
Schmöckpfuhlgraben (km 7,2)		7.1		
Draufsicht Längsschnitt		Bl. 1/2 Bl. 2/2	1:100 1:100	
Umweltverträglichkeitsstudie	2	10		
Erläuterungsbericht Anhang		10.1	S. 1-194 S. 195-201	x

Planunterlagen		10.2		
Bestandskarten		10.2.1-10.2.7		
Mensch/Realnutzung Pflanzen und Tiere/Vegetation Boden/Bodengesellschaften Wasser/Grundwasser Wasser/Oberflächengewässer Klima/Luft Landschaft/ Landschaftsbild Kultur- und Sachgüter		10.2.1, Bl. 1-2 10.2.2, Bl. 1; 1-2 10.2.3, Bl. 1; 1-2 10.2.4a, Bl. 1-2 10.2.4b, Bl. 1-2 10.2.5, Bl. 1-2 10.2.6, Bl. 1-2 10.2.7, Bl. 1-2	1:5.000 o.M.; 1:5.000 o.M.; 1:5.000 1:5.000 1:5.000 1:5.000 1:5.000 1:5.000	
Konfliktkarte		10.2.8, Bl. 1	1:5.000	x
Landschaftspfleg. Begleitplan	2	11		
Planunterlagen		11.2-11.4		
Lagepläne Sicherheitsabstände und Eingriffsbereiche		11.2, Bl. 1-3/3	1:1.000	x
Bestands- u. Konfl.pläne (Legende)		11.3, Bl. 1/4	o.M.	x
Maßnahmenpläne (Legende)		11.4.1, Bl. 1/4	o.M.	x
Schalltechnische Untersuchung	3	13.1		
Erläuterungsbericht Anlagen Anhang		 13.1.1-13.1.5 13.1A	S. 1-16	x x x
Erschütt.-techn. Untersuchung	3	13.2		
Erläuterungsbericht 95192/6 Anlagen Ergänz. Erl.-bericht 95192/7 Anlagen Ergänz. Erl.-bericht 95192/9 Anlagen		 I-VI Bericht 29609/54 I-VI I-IV	S. 1-29 S. 1-13 S. 1-9 S. 1-6	 x x x x
Wasserrechtliche Unterlagen	3	13.3		
Hydrotechnische Berechnung Anhänge (Rigolenbemessung)		13.3.1	S. 1-5 S. 1-10	x x

2.3. Änderung der Planunterlagen

Die aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Planänderungen sind in den Plänen und Texten mit Blaudruck dargestellt. Die geänderten Pläne haben entsprechende Änderungsvermerke im Planspiegel, die zugehörige spezifische Plan-Nr. wurde um die Kennzeichnung „a“ erweitert.

3. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Gemäß § 14 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) wird der DB Netz AG nach §§ 2, 3, 4 und 7 WHG in Verbindung mit § 16 Berliner Wassergesetz (BWG) die

Erlaubnis

erteilt, Niederschlagswasser aus dem Bereich der Bahnanlagen über gleisseitig angeordnete Kiesrigolen bzw. über Bahndammseitenmulden wie folgt in das anstehende Erdreich zu versickern :

Bahnanlagen	**Einleitort**
Entwässerungsbereich	
km 7,039 – km 7,500	Kiesrigole zwischen dem östlichen S-Bahngleis und dem westlichen Fernbahngleis sowie Bahndammseitenmulde neben dem östlichen Fernbahngleis.
km 7,500 – km 7,829	Kiesrigolen zwischen dem östlichen S-Bahngleis und dem westlichen Fernbahngleis und neben dem östlichen Fernbahngleis.

<u>Hinweis</u>
Die Dämme und Entwässerungsmulden im Streckenabschnitt von km 7,039 bis km 7,829 sind aus Standsicherheitsgründen und landschaftsgestalterischen Aspekten zu begrünen. Damit kann das über die Böschung abfließende und zu versickernde Niederschlagswasser über eine belebte Bodenzone geleitet werden. Die Mutterbodenschicht der zu begrünenden Dammböschungen und zugehörigen Entwässerungsmulden ist gemäß Besprechung vom 07.07.2005 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Wasserbehörde, mit einer Stärke von ≥ 20 cm auszubilden.

4. Nebenbestimmungen

Hinweis:
An dieser Stelle werden Auflagen von grundsätzlicher Bedeutung für diesen Beschluss verfügt. Auflagen, die sich aufgrund einer Stellungnahme oder Einwendung ergeben haben, sind der jeweiligen Entscheidung im Teil B., Ziffer 5 dieses Beschlusses zu entnehmen.

4.1 Bautechnische Sicherheit

Die planfestgestellten Betriebsanlagen sind entsprechend den Vorschriften der Eisenbahngesetze und -verordnungen sowie unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik sicher herzustellen.
Zu diesem Zweck sind dem Eisenbahn-Bundesamt als Bauaufsichtsbehörde nach § 3 Abs. 1 Ziffer 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) vor der Ausführung des Vorhabens geeignete Unterlagen unter Beachtung der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (BAU) bzw. der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (BAU-STE) zur Prüfung vorzulegen.
Für einzelne Baustoffe, Bauarten oder Bauteile, für die noch keine Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt vorliegt, ist diese Zulassung oder eine entsprechende Zustimmung im Einzelfall beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.
Die bautechnische Prüfung von baulichen Anlagen im Kreuzungsbereich mit den Betriebsanlagen der Eisenbahn, die sicherheitsrelevante Belange des Eisenbahnbetriebes berühren, ist durch Prüfingenieure mit entsprechender Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes durchzuführen.
Die Antragstellerin darf erst nach Freigabe der Unterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt mit der Durchführung des Vorhabens beginnen.

4.2 Sicherung von Leitungen

Vor Beginn von Gleis-, Abbruch-, Tief- und Erdarbeiten sind Lage, Art und Zustand vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen oder Kabeltrassen im Baufeldbereich festzustellen. Nicht mehr genutzte Leitungen sind stillzulegen und mindestens so zu sichern, dass Gefahren oder unzumutbare Umstände nicht eintreten können.

4.3 Verhalten beim Auffinden von Kampfmitteln

Bei der Durchführung von Gleis-, Abbruch-, Tief- und Erdarbeiten sind bei Auffinden von munitionsverdächtigen Gegenständen (z.B. Kampfmittel) die Arbeiten sofort einzustellen, der Fundort zu sichern und die nächstgelegene Polizeidienststelle oder das zuständige Ordnungsamt zu benachrichtigen.

4.4 Behandlung von Abfall- und Reststoffen

Werden bei Abbruch-, Tief- oder Erdarbeiten Bodenverunreinigungen festgestellt, sind diese unverzüglich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, obere Abfallwirtschaftsbehörde, bzw. den Ordnungsämtern der jeweiligen Bezirke anzuzeigen.
Die Verwendung und Verwertung aller Abfall- und Reststoffe, die bei Bau-, Abbruch- und Erdarbeiten anfallen, hat gemäß den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln" (LAGA-TR) zu erfolgen.
Zur Wiederverwendung nicht geeignetes kontaminiertes Abbruch- und Aushubmaterial ist ordnungsgemäß der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen anzudienen.

4.5 Baulärm

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger zu gewährleisten, dass die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen" vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) und die Verordnung des Landes Berlin zur Bekämpfung des Lärms (LärmVO) vom 23.03.2004 (GVBl. S. 148) beachtet wird. Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.
Soweit Bauarbeiten in den nach §§ 1, 2 LärmVO besonders geschützten Zeiten durchgeführt werden sollen, ist hierzu die Feststellung nach § 7 LärmVO bzw. Genehmigung nach § 8 LärmVO bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu beantragen.

4.6 Schallschutz

4.6.1 Aktiver Schallschutz

4.6.1.1 Lärmvorsorge

Der Plan sieht im Rahmen der Lärmvorsorge eine gleisseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand im Bereich des Wohn- bzw. Mischgebietes Dolomitenstraße/Mühlenstraße östlich des äußeren Fernbahn-Gleises von km 4,365 – km 4,530 (Bw.-Nr. 7.1, Länge 165 m, Höhe 2,0 m üSO) einschließlich Abtreppung auf jeweils einer Länge von 15 m an beiden Wandenden vor.
Ergänzend zum Plan des Vorhabenträgers wird die Lärmschutzmaßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) für beide Fernbahngleise (Strecke 6081) und beide S-Bahngleise (Strecke 6002) jeweils von km 4,365 bis km 4,530 (Gesamtlänge 660 m) festgesetzt.

4.6.1.2 Grundrechtsgefährdung

Zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung wegen Überschreitung von Beurteilungspegeln von 62 dB(A) in der Nacht bei Fehlen des Kriteriums wesentliche Änderung wird als aktive Lärmschutzmaßnahme das BüG in folgenden Bereichen festgesetzt:

- beide Fernbahn- (Str. 6081) und beide S-Bahngleise (Str. 6002) jeweils von km 4,530 bis km 5,2 (Gesamtlänge 2680 m) und jeweils von km 5,6 bis km 6,3 (Gesamtlänge 2800 m),
- linkes (stadteinwärtsführendes) Fernbahngleis (Str. 6081) von km 8,7 bis km 8,81 (Länge 110 m).

Die Regelungen zum Verfahren BüG ergeben sich aus der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes - Pr.1110 Rap/Rau 98 - vom 16.03.1998 (VkBl. Amtlicher Teil, Heft 7, 1998). Darüber hinaus sind gem. Ergänzungsverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 23.01.2003 – Pr.1110 Rap/Rau 98 zum Lärmschutz an Schienenwegen die genannten BüG-Abschnitte vor Inbetriebnahme der Fernbahnstrecke mittels eines anerkannten Verfahrens akustisch zu schleifen. Alternativ besteht die Möglichkeit, dem Eisenbahn-Bundesamt vor Inbetriebnahme der Fernbahnstrecke messtechnisch nachzuweisen, dass die BüG-Abschnitte einen Fahrflächenzustand aufweisen, der einem akustischen Schliff äquivalent ist. Hierzu sind entsprechende Schallmesswagenfahrten durchzuführen. Die Gleichwertigkeit zu einem akustischen Schliff ist dann gegeben, wenn der Schallmesswagenpegel einen Wert von 45 dB(A) nicht überschreitet. Die entsprechenden Messprotokolle sind dem Eisenbahn-Bundesamt vor Streckeninbetriebnahme unaufgefordert vorzulegen.

4.6.2 Passiver Schallschutz und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Für bauliche Anlagen, die bei der Auslegung der Pläne in diesem Planfeststellungsverfahren bereits vorhanden oder bauaufsichtlich genehmigt waren, besteht für die Eigentümer Anspruch auf Erstattung der Kosten für erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge.

Ansprüche auf verbleibende passive Schallschutzmaßnahmen für den geplanten Endzustand der Gleisanlagen bestehen dem Grunde nach für das oberste Geschoss des Gebäudes Mühlenstraße 25 sowie für die 2. bis 4. Etage des Gebäudes Berliner Straße 13B. Die den Fassaden zugeordneten Immissionsorte sowie –pegel für die Mühlenstraße 25 sind der Schalltechnischen Untersuchung im Band 3, Anlage 13.1.4, S. 5, Tab. „Mühlenstraße, M 3 mit BüG“ zu entnehmen. Für die Berliner Straße 13B wird dazu auf Anlage 13.1.3.1, S. 3 der Schalltechnischen Untersuchung verwiesen. Die dort ausgewiesenen Pegel vermindern sich auf Grund des festgesetzten BüG zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung (vgl. Ziffer 4.6.1.2), wobei die Ansprüche infolge der verbleibenden Grenzwertüberschreitungen dem Grunde nach erhalten bleiben. Diese Pegelminderung ist bei der Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen hat der Vorhabenträger unter Beachtung der jeweiligen Raumnutzung nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - zu bestimmen. Über die Erstattung der Aufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen ist eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Eigentümer der Anlage zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beantragen.

Bei Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Tag sind ggf. zusätzlich Entschädigungen für die Lärmbeeinträchtigung schutzbedürftiger Außenwohnbereiche vom Vorhabenträger zu leisten. Die Höhe der Entschädigung ist unter entsprechender Anwendung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434 zu ermitteln und mit dem Eigentümer zu vereinbaren.

Passive Schallschutzmaßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung bei Fehlen des Kriteriums wesentliche Änderung und verbleibenden Beurteilungspegeln von mehr als 62 dB(A) in der Nacht sind nicht erforderlich.

4.6.3 Sonstige Entschädigung für Beeinträchtigungen durch Lärm

Der Eigentümer der Kleingartenparzellen 50 und 51 in der KGA „Feuchter Winkel - West“ hat Anspruch auf Entschädigung für Lärmbeeinträchtigung von Teilfreiflächen seines Grundstückes. Die Höhe der Entschädigung ist unter entsprechender Anwendung der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“ (bekanntgegeben mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) Amtlicher Teil 1997, S. 434) zu ermitteln und zwischen Eigentümer und Vorhabenträger zu vereinbaren.
Als maßgebender Immissionsgrenzwert gem. Ziffer 51.1 der VLärmSchR 97 sind 64 dB(A) am Tage heranzuziehen. Die der Ermittlung der Beeinträchtigung am Tage zu Grunde zu legenden Beurteilungspegel ergeben sich aus der Schalltechnischen Untersuchung (Band 3, Anlage 13.1.3.2, Seite 4) und betragen nach den Kriterien der 16. BImSchV ganzzahlig aufgerundet:
71 dB(A) für Parzelle 50 (lfd. Nr.154, Immissionsort KGA-F34-M),
70 dB(A) für Parzelle 51 (lfd. Nr.158, Immissionsort KGA-F36-M).

4.7 Erschütterungsschutz

Der Vorhabenträger hat zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, dass die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3, Ausgabe Februar 1999 überschritten werden. Insbesondere dürfen Rammarbeiten in der Nähe von erschütterungsgefährdeten Bauwerken erst nach Durchführung von Rammversuchen ausgeführt werden. Vor Beginn und während der Bauarbeiten ist der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken zu kontrollieren.
Für den geplanten Umbau der Bahnanlagen hat der Vorhabenträger eine Prognose der Erschütterungsimmissionen in der Nachbarschaft des Verkehrsweges aufgestellt und dazu mehrere erschütterungstechnisch relevante Immissionsorte messtechnisch untersucht.
Nach der Eingrenzung des Planfeststellungsabschnittes waren nur noch die im Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 8,790 befindlichen Immissionsorte IP 23 und IP 24 im Hinblick auf eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen als Folge der baulichen Änderungen zu beurteilen. Im Ergebnis dieser Untersuchung werden unter Einbeziehung des geänderten Betriebsprogramms (Prognose 2015) für die beiden Immissionsorte die unteren Anhaltswerte A_u der DIN 4150, Teil 2, für Mischgebiete im Tag- und Nachtzeitraum sowohl für den Istzustand als auch für den Prognosezeitraum eingehalten. Damit besteht für die untersuchten Immissionsorte kein Anspruch auf erschütterungstechnische Schutzmaßnahmen infolge der baulichen Änderungen der Betriebsanlagen der Eisenbahn.

Der Vorhabenträger hat die Erschütterungstechnische Untersuchung um Aussagen zum Bereich Mühlenstraße auf der Grundlage von Messungen ergänzt. Diese ergänzende Erschütterungstechnische Untersuchung weist aus, dass die Anhaltswerte nach Tab. 1 der DIN 4150, Teil 2 überschritten werden. Jedoch nimmt die Beurteilungsschwingstärke um nicht mehr als 5 % zu. Dieser Wert liegt deutlich unter dem unter Berücksichtigung der Rechtsprechung als „wesentlich“ zu erachtenden Wert einer Zunahme um mehr als 25 % und löst keinen Anspruch auf Erschütterungsschutzmaßnahmen aus.
Eine Überprüfung der Prognose mittels Messungen nach Abschluss der Baumaßnahmen ist nicht erforderlich, da das Vorhaben zu keinen Immissionskonflikten führt.

4.8 Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen

Als Kompensation für die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind die Schutzmaßnahmen S1-S2, die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen A4, A6, A/G8, A9 und die Ersatzmaßnahme E10 geplant.
Die geänderte Ersatzmaßnahme E10 (Landschaftspflegerische Maßnahmen in der „Parkanlage am Nordbahnhof“ anstelle des „Pankeparkes“ in Berlin-Buch) schließt anteilig die noch nicht realisierte Ersatzmaßnahme E8 aus der Plangenehmigung vom 30.06.2000 für den Planungsabschnitt 5 (Entsiegelung, Rekultivierung sowie Baum- und Gehölzpflanzungen auf 1.500 m^2 Fläche des „Pankeparkes“ in Berlin-Buch) mit ein. Der Standort der Ersatzmaßnahmen wurde in Übereinstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geändert, weil die Fläche für den „Pankepark“ in Berlin-Buch für die Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen mittelfristig nicht mehr zur Verfügung steht.
Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die Ausführungsplanung für die in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, obere Naturschutzbehörde, und die Ausführungsplanung für die trassennahen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Bezirkes Pankow abzustimmen.
Bei der Ausführungsplanung für Gehölzpflanzungen (Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen im Trassennahbereich) ist ein Pflanzabstand von 1,0 m x 1,5 m grundsätzlich nicht zu unterschreiten. Soweit dichtere Pflanzraster geboten sind, ist dies entsprechend zu begründen.
Die geplanten Schutzmaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme zu veranlassen. Bei der Bauausführung ist darauf hinzuwirken, dass baubedingte Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf ein Mindestmaß beschränkt und ggf. unverzüglich wieder beseitigt werden. Die DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) ist durch die bauausführenden Firmen einzuhalten.

Die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen im Trassennahbereich sind bis Ende des Jahres 2007 abzuschließen. Die Ersatzmaßnahme E10 ist zeitgleich mit der Durchführung des Bauvorhabens zu beginnen und ebenfalls bis Ende des Jahres 2007 abzuschließen. Der Abschluss der Maßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt und der oberen bzw. unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.

4.9 Umverlegung des Schmöckpfuhlgrabens

1. Die Grabensohle und das Profil des Grabens ist bündig an den neu zu verlegenden Abschnitt anzupassen.
2. Das Gefälle im neuen Grabenabschnitt ist mit 3 ‰ (Sohlbereich) einzuhalten.
3. Das Einleitbauwerk am Beginn der Verrohrung ist entsprechend dem natürlichen Verlauf des Grabens anzupassen.
4. Die Grabenneuverlegung bedarf nach § 70 Abs. 1 BWG der Bauabnahme. Die Abnahme ist schriftlich bei der Wasserbehörde zu beantragen.

Hinweis:
Einzelheiten zur baulichen Gestaltung der Anpassung des Einlaufbauwerkes sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Wasserbehörde abzustimmen.

4.10 Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders (LFA)

Die in der Stellungnahme des Bezirksamtes Pankow unter Teil B., Ziffer 5.3.17 genannten Auflagen bezüglich des LFA-Rückbaues in Höhe Bahn-km 7,1 sind bei der Planung und Durchführung der Maßnahme einzuhalten.

B. Begründung

1. Rechtsgrundlagen; Zuständigkeit

Maßgebliche Rechtsgrundlagen dieses Planfeststellungsbeschlusses sind:

- Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz -ENeuOG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378), zuletzt geändert durch Art. 259 Siebente Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I S. 2785, 2842), u.a. mit

  - Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Art. 3 Abs. 49 des Gesetzes vom 07.07.2005 (BGBl. I S. 1970, 2017),

  - Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2396), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 03.08.2005 (BGBl. I S. 2270),

- Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchwAG) vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 27.04.2005 (BGBl. I S. 1138, 1147),

- Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz-VerkPBG) vom 16.12.1991 (BGBl. I S. 2174), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.12.2004 (BGBl. I S. 3644),

- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Art. 106 des Gesetzes vom 21.06.2005 (BGBl. I S. 1818, 1836),

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz-EKrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.03.1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.04.2005 (BGBl. I S. 1128, 1137),

- Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 25.05.1976 (BGBl. I S. 1253) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), geändert durch Art. 4 Abs. 8 des Gesetzes vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718, 833),

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1865),

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036),

- 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172), berichtigt mit Berichtigung vom 16.05.1997 (BGBl. I S. 1253), geändert durch Art. 3 der Magnetschwebebahnverordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329, 2344),

- 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) vom 16.12.1996 (BGBl. I S. 1966),

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 12.02.1990 (BGBl. I S. 205) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1757), geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 24.06.2005 (BGBl. I S. 1794, 1796),

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz-BNatSchG) vom 25.03.2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Art. 40 des Gesetzes vom 21.06.2005 (BGBl. I S.1818, 1827),

- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.08.2002 (BGBl. I S. 3245), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 21.06.2005 (BGBl. I S. 1666, 1667),

- Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz - KrW-/AbfG) vom 27.09.1994 (BGBl. I S. 2705), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 21.06.2005 (BGBl. I S. 1666),

- Verwaltungskostengesetz (VwKostG) vom 23.06.1970 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Art. 4 Abs. 9 des Gesetzes vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718, 833),

- Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) vom 05.04.2001 (BGBl. I S. 562), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 03.06.2005 (BGBl. I S. 1566, 1576),

- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 03.03.1989 (GVBl. S. 605) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.06.2005 (GVBl. S. 357),

- Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vom 13.07.1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Art. VII des Gesetzes vom 24.06.2004 (GVBl. S. 253, 255),

- Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) vom 24.04.1995 (GVBl. S. 274), zuletzt geändert durch Art. XLVI des Gesetzes vom 16.07.2001 (GVBl. S. 260),

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchGBln) vom 30.01.1979 (GVBl. S. 183) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.10.2003 (GVBl. S. 554), zuletzt geändert durch Art. I des Gesetzes vom 23.03.2005 (GVBl. S. 194),

- Verordnung zum Schutze des Baumbestandes in Berlin (Baumschutzverordnung - BaumSchVO) vom 11.01.1982 (GVBl. S.250), zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 04.03.2004 (GVBl. S. 124),

- Verordnung zur Bekämpfung des Lärms (LärmVO) vom 23.03.2004 (GVBl. S. 148),

- Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen in Berlin (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz Berlin – Krw/AbfG Bln) vom 21.07.1999 (GVBl. S. 413), zuletzt geändert durch Art. I des Gesetzes vom 16.09.2004 (GVBl. S. 397),

- Verordnung über die Andienung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle und die Sonderabfallgesellschaft Berlin Brandenburg (Sonderabfallentsorgungsverordnung – SoAbfEV) vom 11.01.1999 (GVBl. S. 6), zuletzt geändert durch Verordnung vom 14.10.2002 (GVBl. S. 317).

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 18 Abs. 1 AEG.
Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Planfeststellung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ergibt sich aus § 3 Abs. 1 Ziff. 1 des BEVVG.
Die Zuständigkeit für die Entscheidung über die notwendigen Folgemaßnahmen des Vorhabens beruht auf § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.

2. Planrechtfertigung

Die geplanten Baumaßnahmen für den 2-gleisigen Wiederaufbau in Verbindung mit der Wiederinbetriebnahme der sogenannten Stettiner Bahn im Streckenabschnitt zwischen Nordkreuz und Karow sind Teil des Gesamtvorhabens „Ausbau Eisenbahnknoten Berlin“. Der Ausbau des Eisenbahnknotens Berlin ist Bestandteil des aktuellen Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 des BSchwAG) und dort als vordringlicher Bedarf unter der lfd. Nr. 27 ausgewiesen. An diese gesetzliche Bedarfsfeststellung ist die Planfeststellung gebunden (§ 1 Abs. 2 BSchwAG).

Der Wiederaufbau der 2-gleisigen Fernbahn in diesem Streckenabschnitt trägt zusammen mit der noch in Bau befindlichen Nord-Süd-Achse über den Bahnhof Papestraße und den neuen Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) dazu bei, dass die Verkehrsanbindung für die Hauptstadt Berlin eine deutliche Verbesserung erfahren wird und das Regional- und Fernbahn-Netz in Berlin zu erhöhter Funktionstüchtigkeit gelangt. Um diese Zielstellung zu erreichen, ist die vorliegende Planung objektiv notwendig und dringend erforderlich.

Der Streckenabschnitt zwischen Nordkreuz und Karower Kreuz ist derzeit die einzige vorhandene Zulaufstrecke aus Richtung Norden, da die Fernbahngleise der weiter westlich verlaufenden Nordbahn über Schönholz, Frohnau, Birkenwerder reparations- bzw. teilungsbedingt zurückgebaut und der Betrieb eingestellt wurde. Insofern kommt der Wiederherstellung des 2-gleisigen elektrifizierten Streckenabschnittes zwischen Nordkreuz und Karow in Verbindung mit dem Ausbau auf 160 km/h eine erhöhte Bedeutung als wichtigste direkte Regional- und Fernbahnverbindung für den nordostdeutschen Raum zu. Im Zusammenhang mit den Ausbaumaßnahmen sind die Herstellung regelgerechter größerer Gleisabstände, geringe Trassierungsänderungen und der Umbau der Oberleitungsanlagen erforderlich.

Der Vorhabenträger hat aus zeitlich-konzeptionellen Gründen den zunächst von km 4,200 bis km 11,600 geplanten Streckenausbau auf den hier vorliegenden Abschnitt von km 4,200 bis km 8,790 reduziert, ohne die angedachte Planung im nachfolgenden Streckenabschnitt einschließlich Karower Kreuz endgültig aufzugeben. Der Ausbau dieses Streckenabschnittes bleibt einem nachfolgenden Verfahren vorbehalten, zunächst erfolgt hier lediglich die Instandsetzung der Gleisanlagen im Bestand zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung.

Mit der vorliegenden Planung wird die beabsichtigte Zielstellung erreicht, innerhalb des Eisenbahnknotens Berlin eine direkte durchgehende Nord-Süd-Fernbahnverbindung mit Verlauf über den neuen Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) zu realisieren.

3. Gegenstand des Plans

3.1 Gegenstand des festgestellten Plans

Gegenstand des festgestellten Planes ist der Streckenabschnitt der Fernbahn von km 4,200 bis km 8,790 (Strecke 6081, Bln Gesundbrunnen-Eberswalde-Stralsund), der Streckenabschnitt der S-Bahn von km 7,039 bis km 7,420 (Strecke 6002, Bln Nordbahnhof - Bernau), das Stellwerksgebäude Karow in Höhe km 10,56 und die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme E10 im Bereich der „Parkanlage am Nordbahnhof".
Für den Bereich von km 4,200 bis km 7,039 und von km 7,829 bis km 8,536 wird dabei mit Ausnahme des Anprallschutzes in Höhe km 6,6 und der Zufahrtsstraße in Höhe km 7,0 ausschließlich über Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen unter Einbeziehung einer zwischenzeitlich aktualisierten Gleislageplanung entschieden.
Zur Erläuterung der planungsrechtlich unterschiedlichen Behandlung der einzelnen Streckenabschnitte wird auf die Ausführungen unter Teil B., Ziffer 3.2, 4. bzw. 7.2 hingewiesen.

3.1.1 Technischer Plan

Im Einzelnen ist der Plan für die Änderung folgender Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich daraus resultierender Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses:

- Rück- und lagegeänderter Wiederaufbau der Gleisanlagen der Fernbahn und teilweise der S-Bahn mit Oberbau, Tiefbau, Entwässerung und zugehörigem Kabeltiefbau sowie Erneuerung bzw. Um- und Neubau der zugehörigen Bahnstrom-, Oberleitungs-, Elektro-, Signal- und Telekommunikationsanlagen (Bw.-Nr. 1).
- Rückbau von ca. 100 m des Güterzugzuführungsgleises für den außer Betrieb befindlichen Rangierbahnhof Pankow (Bw.-Nr. 1.1).
- Neubau eines Stellwerksgebäudes in Modulbauweise im Karower Kreuz in Höhe km 10,56 (Bw.-Nr. 2.1).
- Abschnittsweise Dammverbreiterungen auf der östlichen Bahnseite (Bw.-Nr. 3.1, 3.2, 3.4).
- Rückbau der EÜ Betriebsstraße in km 7,2 und ersatzweiser Neubau eines Dammbauwerkes als Lückenschlussmaßnahme (Bw.-Nr. 5.1, 3.3).
- Neubau von 2 Stützwänden, davon 1 Stützwand als Anprallschutz im Bereich der SÜ Prenzlauer Promenade (Bw.-Nr. 4.1, 4.3).
- Rückbau eines Leichtflüssigkeitsabscheiders im Bereich der rückzubauenden EÜ Betriebsstraße (Bw.-Nr. 4.2).

- Rückbau des Kreuzungsbauwerkes mit der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde in km 7,590 (Bw.-Nr. 5.2).
- Neubau Rohrdurchlass DN 700 als Ersatz für den rückzubauenden Rechteckdurchlass „Schmöckpfuhlgraben“ in km 7,203 (Bw.-Nr. 6.1).
- Neubau einer 2 m hohen, gleisseitig hochabsorbierenden Lärmschutzwand von km 4,365 bis km 4,530 (Bw.-Nr. 7.1).
- Neubau einer Zufahrtstraße in Höhe Bahn-km 7,0 als Ersatz für die rückzubauende EÜ Betriebsstraße (Bw.-Nr. 8.1).
- Rückbau diverser einzelner Hochbauten (Bw.-Nr. 9.1-9.3).
- Rückbau von ca. 200 m Anschlussgleis der Niederbarnimer Eisenbahn (Bw.-Nr. 9.4).
- Sicherung bzw. Umverlegung und Neubau diverser Ver- und Entsorgungsleitungen verschiedener Leitungsträger (Bw.-Nr. 10.1-10.3, 10.17, 10.18).

Der Erläuterungsbericht und das Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 2 bzw. 8) enthalten eine detaillierte Beschreibung aller geplanten Einzelmaßnahmen mit ergänzenden Angaben zur technischen Lösung.

3.1.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Gegenstand des Plans ist neben dem Technischen Plan der LBP, der auf der Grundlage durchgeführter Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (UVS) und der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt wurde. Im LBP werden ökologische und landschaftliche bzw. städtebauliche Gegebenheiten des Untersuchungsraumes, getrennt nach Schutzgütern, vorhabenbezogen dargestellt und bewertet, sowie Art und Umfang der Beeinträchtigungen infolge der geplanten Baumaßnahmen beschrieben und die erforderlichen Maßnahmen für die Kompensation von bau-, anlage- bzw. betriebsbedingten Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter dargestellt. Art und Umfang der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sind den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplänen (Band 2, Anlage 11.3, Bl. 1-4) bzw. dem zugehörigen Erläuterungsbericht (Band 2, Anlage 11.1, Kap. 4 und 7) zu entnehmen.
Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Natur und des Landschaftsbildes werden durch landschaftspflegerische Maßnahmen vermieden, wieder ausgeglichen bzw. ersetzt. Im Einzelnen sieht der LBP dazu folgende Maßnahmen vor:

a) Schutzmaßnahmen S1-S2
- Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 zum Erhalt von Einzelbaumbeständen (S1).
- Einrichtung von Schutzzäunen etc. zum Erhalt von Gehölzbeständen (S2).

b) Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen A4, A6, A/G8 und A9
- 679 m^2 standortgerechte Gehölzpflanzungen heimischer Arten (A4).
- 200 m^2 Flächenentsiegelung und -rekultivierung (A6).
- 3.038 m^2 Ansaat von Landschaftsrasen; Anpflanzung von 12 Solitärbäumen (A/G8).
- 811 m^2 Böschungsbepflanzung mit heimischen Gehölzarten (A9).

c) Ersatzmaßnahme E10
- Kompensationsmaßnahmen im Umfang von 56 Auhagen-Wertpunkten im Bereich der geplanten vorhabenübergreifenden „Parkanlage am Nordbahnhof“ (Bauvorbereitung und Erschließung, Anlage von Rasen-, Wiesen- und Sukzessionsflächen, Baum- und Gehölzpflanzungen, Pflege- und Qualifizierungsmaßnahmen, sonstige naturschutzfachliche Maßnahmen); davon anteiliger Kompensationswert von 37 Auhagen-Wertpunkten für die zu verlagernde Ersatzmaßnahme E8 aus dem Plangenehmigungsabschnitt 5.

Eine detaillierte Beschreibung der geplanten Einzelmaßnahmen einschließlich Quantifizierung enthält das Maßnahmenverzeichnis mit den einzelnen Maßnahmeblättern als Bestandteil des Erläuterungsberichtes zum LBP (Planunterlage 11.1, Ziffer 6.5).

3.2 Änderungen des ausgelegten Plans

Aufgrund aktualisierter Planungsvorgaben des Vorhabenträgers und geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen sowie der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen wurde der Plan gemäß ergänzender Anträge des Vorhabenträgers in der Hauptsache wie folgt geändert:

3.2.1 Technischer Plan

- Aufhebung des mit Plangenehmigung vom 30.06.2000 bereits erteilten Planrechtes für den Planungsabschnitt 5 im Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 9,039 und Herausnahme des Streckenabschnittes von km 9,039 bis km 11,600 aus der Planfeststellung mit Ausnahme des Stellwerksgebäudes im Karower Kreuz in Höhe km 10,56 (in den genannten Streckenabschnitten erfolgt zunächst die Instandsetzung der Gleisanlagen der Fernbahn im Bestand).
- Lageanpassung der Fernbahngleise von km 8,536 bis km 8,790 im Übergangsbereich von der plangenehmigten Gleislage zur Bestandsgleislage ab km 8,790.
- Durchgehende Aktualisierung der Gleisgeometrie entsprechend fahrdynamischer Prüfung (geringfügige Gradienten- und Gleislagekorrekturen).
- Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung (Datum 17.02.2005) und der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Datum 01.12.2004) unter Berücksichtigung der geänderten Planfeststellungsgrenzen, der Aktualisierung der Gleisgeometrie und des Betriebsprogramms 2015.
- Erneute Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung (Datum 15.07.2005) unter Berücksichtigung korrigierter Rechenansätze des Betriebsprogramms der S-Bahn und Ergänzung der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Datum 08.08.2005) für die Bebauung im Bereich Mühlenstraße.
- Einkürzung der Lärmschutzwand im Bereich Dolomitenstraße/Mühlenstraße auf eine Länge von 165 m.
- Lage- und Konstruktionsänderung für den Anprallschutz im Bereich der SÜ Prenzlauer Promenade.
- Lageänderung der Ersatzzufahrtstraße in Höhe km 7,0 einschließlich ergänzender Sicherungs- und Umverlegemaßnahmen von Ver- bzw. Entsorgungstrassen.
- Änderung der Böschungsneigung im Bereich km 7,2 bis km 7,3 zur Sicherung einer Wegeführung im Bereich der KGA „Feuchter Winkel“.

- Entfallen des Wendehammers für das Stellwerksgebäude in Höhe km 10,56 im Karower Kreuz.
- Durchgehende Anpassung aller Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Übersichts-, Lage- und Höhenpläne, Querprofile, Bauwerkspläne, Bauwerks- und Grunderwerbsverzeichnis, Grunderwerbspläne, Baustellenerschließung, Wasserrechtliche Unterlagen) an die geänderte Abschnittsbildung.

3.2.2 UVS / LBP

- Anpassung bzw. durchgehende Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie und des Landschaftspflegerischen Begleitplanes unter Berücksichtigung der geänderten Abschnittsbildung bzw. der geänderten Planfeststellungsgrenzen.
- Entfallen der zunächst geplanten Minderungsmaßnahme M3, der Ausgleichsmaßnahme A5 und der Wiederherstellungsmaßnahme W7.
- Ergänzung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahme A/G8 um die Anpflanzung von 12 Solitärbäumen.
- Änderung der Maßnahmenplanung für die Ersatzmaßnahme E11 (Standortänderung vom „Pankepark“ Berlin-Buch zur „Parkanlage am Nordbahnhof“, Anpassung der Art der Maßnahmenplanung, geänderte neue Bezeichnung E10).
- Ergänzung der Maßnahmenplanung für die Ersatzmaßnahme E10/neu um den Kompensationswert von 37 Auhagen-Wertpunkten als Ersatz für die bisher im „Pankepark“ geplante Ersatzmaßnahme E8 aus dem Plangenehmigungsabschnitt 5.

Im Übrigen wird auf die tabellarische Darstellung der Planunterlagen unter Teil A., Ziffer 2 mit der jeweiligen Änderungskennzeichnung hingewiesen.

4. Verfahrensgang

Die DB Projekt Verkehrsbau GmbH (seit 01.01.2003 DB ProjektBau GmbH) hat mit Schreiben vom 05.05.2003 im Auftrag der DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Nordkreuz - Karow“ im Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 11,600 beantragt. Für die Streckenabschnitte von km 4,200 bis km 7,039 und von km 7,829 bis km 9,039 war dabei gemäß Antrag des Vorhabenträgers mit Ausnahme des Anprallschutzes in Höhe km 6,6 und der Zufahrtsstraße in Höhe km 7,0 ausschließlich über Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen zu entscheiden, da für die übrigen baulichen Maßnahmen in diesem Bereich (Planungsabschnitt 5) bereits eine Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes, Ast Berlin, vom 30.06.2000 vorlag, unter Berücksichtigung des Urteils BVerwG 11 A 31.00 vom 14.11.2001 über die Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen aber neu zu entscheiden war.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, hat die von dem Vorhabenträger überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin (Anhörungsbehörde) mit Schreiben vom 12.07.2003 zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Die Anhörungsbehörde hat mit der öffentlichen Bekanntmachung über die beabsichtigte Auslegung der Planunterlagen für den Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 11,600 gleichzeitig bekanntgegeben, dass die noch anhängigen Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Nordkreuz - Karow“ (Planfeststellungsabschnitt 2 von km 7,039 bis km 7,829 und Planfeststellungsabschnitt 4 von km 9,093 bis km 11,600) mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.06.2003 eingestellt wurden und die im Rahmen dieser Verfahren eingebrachten Einwendungen damit ihre Erledigung gefunden haben. Der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen haben nach erfolgter Bekanntmachung in der Zeit vom 01.09.2003 bis 30.09.2003 im Stadtplanungsamt des Bezirksamtes Pankow von Berlin und im Bürgeramt Pankow zu jedermanns Einsicht ausgelegen (§ 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG).

Die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, sowie die anerkannten Naturschutzverbände haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

In dem Anhörungsverfahren wurden Stellungnahmen von den Trägern öffentlicher Belange und Stellen abgegeben und Einwendungen erhoben. Auf die Bedenken und Hinweise in den Stellungnahmen sowie auf die Einwendungen hat der Vorhabenträger schriftlich erwidert. Diese Erwiderungen wurden den Behörden und Stellen sowie den Einwendern durch die Anhörungsbehörde zur Kenntnis gegeben. Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden in dem Erörterungstermin vom 29.-31.03.2004 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Württembergische Straße 6, nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung erörtert.

Der Vorhabenträger hat die Stellungnahmen und Einwendungen, aktualisierte eigene Planungsvorgaben und geänderte rechtliche Rahmenbedingungen zum Anlass genommen, den Plan nach Durchführung des Erörterungstermines zu ändern. Diese beabsichtigten Planänderungen wurden dem Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 09.02.2005 mitgeteilt.

In der Hauptsache betraf die Planänderung die beabsichtigte Aufhebung des Planrechtes für den Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 9,039 im genehmigten Planungsabschnitt 5 und die Rücknahme des Antrages auf Planfeststellung für den Streckenausbau im Abschnitt von km 9,039 bis km 11,600. In diesen Streckenabschnitten soll zunächst aus zeitlich-konzeptionellen Gründen der Anlagenbestand nicht geändert werden, so dass es hierfür keines Planrechtes mehr bedarf. Im verbliebenen Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 8,790 wurde insbesondere die Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung unter Beachtung der zwischenzeitlich aktualisierten Gleislage und der Betriebsprognose 2015 überarbeitet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die geänderte Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung mit Schreiben vom 22.02.2005 der Anhörungsbehörde zugeleitet. Diese hat gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG den durch die Planänderung Betroffenen den geänderten Plan übersandt und ihnen erneut Gelegenheit zur Einwendung gegeben. Zu dem geänderten Plan wurden Einwendungen erhoben.

Das Anhörungsverfahren wurde mit der Stellungnahme der Anhörungsbehörde zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens vom 28.04.2005 abgeschlossen (§ 73 Abs. 9 VwVfG).

Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabenträger weitere Änderungen des Planes (Ersatzzufahrtstraße, Ersatzmaßnahmenplanung) beantragt und in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt die Stellungnahmen der von dieser Planänderung Betroffenen eingeholt. Die Schalltechnische Untersuchung vom 17.02.2005 wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung korrigierter Rechenansätze des Betriebsprogramms der S-Bahn nochmals überarbeitet und liegt mit entsprechenden Änderungen vor (Datum 15.07.2005). Ebenfalls auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde die Erschütterungstechnische Untersuchung um zusätzliche Aussagen für den Bereich der Mühlenstraße auf der Grundlage durchgeführter Messungen ergänzt (Datum 08.08.2005). Neue Anspruchsberechtigungen auf Lärmvorsorge und Erschütterungsschutzmaßnahmen ergaben sich nicht. Die Planfeststellungsbehörde hat daher keine Veranlassung gesehen, zu der geänderten Schalltechnischen Untersuchung und der ergänzenden Erschütterungstechnischen Untersuchung eine erneute Beteiligung durchzuführen.

5. Entscheidungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände sowie zu den Einwendungen

Vorbemerkungen:

Die Stellungnahmen und Einwendungen werden unter Beachtung der geänderten Abschnittsbildung z.T. in einer auf die Schwerpunkte eingekürzten Form wiedergegeben. Auf eine wörtliche Wiedergabe wird in diesen Fällen verzichtet. Die Reihenfolge der Themen entspricht weitgehend der Abfolge in der Stellungnahme der Anhörungsbehörde zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens und ist in Bezug auf die Einwender-Nr. identisch mit der Untergliederung des von der Anhörungsbehörde verwendeten Einwendererfassungssystems.

Aufgrund der geänderten nördlichen Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes (km 8,790/neu in Höhe Rudelsburgstraße 1b anstelle km 11,600/alt und damit Entfallen des anschließenden Streckenabschnittes von km 8,790 bis km 11,600 einschließlich Änderung des Karower Kreuzes) sind folgende Einwender nicht mehr in eigenen Belangen betroffen:

Einwender-Nr. 11, 13, 15-18, 22, 24-36 (vertreten durch RA Sommer), 38-67 (vertreten durch RA Sommer), 69-133 (vertreten durch RA Sommer), 135-144 (vertreten durch RA Sommer), 151, 152. Über diese Einwendungen wird im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens daher grundsätzlich nicht mehr entschieden, soweit von den Einwendern nicht übergreifende Belange von allgemeiner Bedeutung geltend gemacht wurden.

Die Einwender-Nr. 156 und 157 haben ihre Einwendungen erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben und sind damit nach § 20 Abs. 2 Satz 1 AEG ausgeschlossen. Im Übrigen wäre auch über diese Einwendungen nicht mehr zu entscheiden, da die Einwender ebenfalls in dem entfallenen Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 11,600 ansässig sind.

5.1 Träger öffentlicher Belange und Stellen, die keine Bedenken äußerten

5.1.1 Blockheizkraftwerks- Träger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin (für EAB Fernwärme GmbH); Schreiben –Kh/Wa– vom 11.08.2003

5.1.2 Wehrbereichsverwaltung Ost; Schreiben –III 5 / 45-60-00/592(03)– vom 05.08.2003

5.1.3 Oberfinanzdirektion Berlin; Schreiben –V 532-VV 2012– vom 04.08.2003

5.1.4 BerliKomm Telekommunikationsgesellschaft mbH; Schreiben –o.Az.– vom 24.07.2003

5.1.5 Bewag Aktiengesellschaft (Wärme); Schreiben –W-BPS PK– vom 05.08.2003

5.1.6 Der Polizeipräsident in Berlin, LPVWA; Schreiben –III A 12/1-08104/DB– vom 09.09.2003

5.1.7 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, LEB; Schreiben – VII F 316– vom 14.10.2003

5.1.8 Industrie- und Handelskammer zu Berlin; Schreiben –o.Az.– vom 14.10.2003

5.2 Entscheidungen zu Einzelthemen (insbes. Leitungs- u. Versorgungsbetriebe)

5.2.1 DB Telematik GmbH
Schreiben KOR-NO-B ug 03/1116 vom 11.08.2003

Stellungnahme:

1.

Im Auftrag der DB AG wird mitgeteilt, dass umfangreiche Telekommunikationsanlagen von der Planfeststellung betroffen sind. Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke ist auch die Anpassung umfangreicher Telekommunikationsanlagen für den Bahnbetrieb erforderlich. Hierfür ist umgehend ein Fernmeldeprojekt zu erstellen. Dabei ist zu beachten, dass insbesondere im Bereich Karower Kreuz vielfältige Projekte der F-Bahn, S-Bahn sowie GSM-R beachtet werden müssen. Es ist ein Abgleich dieser Projekte anzustreben. Die erforderlichen Leistungen sind mit DB Telematik GmbH, Region Nordost, Bereich Vertrieb, Attilastr. 61-67, 12105 Berlin abzustimmen.

2.

Durch die Veränderungen am Bahnnetz kommt es zu veränderten Bedingungen der elektromagnetischen Beeinflussung. Es ist der Nachweis der Einhaltung der Forderungen bezüglich elektromagnetischer Beeinflussung zu erbringen.

Entscheidung:

Zu 1.

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die bestehenden Telekommunikationsanlagen erfasst und im Rahmen der Entwurfsplanung ein Fernmeldeprojekt für die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Zuge des zweigleisigen Streckenausbaus erstellt wurde.

Ein Abgleich der Projekte im Karower Kreuz ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, da dieser Bauabschnitt nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist (nördliche Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes jetzt bei km 8,790 mit Übergang zur Bestandsgleislage).

Zu 2.

Die Einhaltung der Forderungen seitens DB Telematik bezüglich Begrenzung der elektromagnetischen Beeinflussungen der LST-Anlagen ist gemäß Ril 819.0801-0806 im Rahmen der Ausführungsplanung der elektrotechnischen Anlagen nachzuweisen.

5.2.2 Berliner Feuerwehr

Stellungnahme:

a) Schreiben W316-5430/00-625/03 vom 11.08.2003

1.

Bei der Prüfung der eingereichten Unterlagen ergaben sich keine weiteren brandschutztechnischen Anregungen und Hinweise, sofern die Zugänglichkeit zu den Gleisanlagen durch die Lärmschutzwände (Türen) min. alle 200 m bis max. 300 m jederzeit gewährleistet wird.

Detaillierte Anforderungen zum Bauvorhaben werden im Baugenehmigungsverfahren gestellt, wenn eine Beteiligung erforderlich ist.

b) Schreiben W316-5430/00t vom 26.05.2005

2.

Gegen die Straßenführung (blau, wie im Lageplan dargestellt), bestehen keine Bedenken. Die Straßenführung gilt für Rettungs- und Löschfahrzeuge der Berliner Feuerwehr.

Entscheidung:

Zu 1.

In dem hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt wird infolge der Planänderungen nur noch eine 2,0 m hohe Lärmschutzwand im Bereich des Wohn- bzw. Mischgebietes Dolomitenstraße/Mühlenstraße mit einer Länge von 165 m errichtet. Bei dieser Baulänge (< 200 m) werden keine gesonderten Türöffnungen erforderlich.

Die Aussage, dass sich aus Sicht der Berliner Feuerwehr keine weiteren brandschutztechnischen Anregungen und Hinweise zum Plan ergeben, wird zur Kenntnis genommen. Eine Beteiligung der Berliner Feuerwehr im Rahmen der Freigabe der Ausführungsplanung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, weil sich in dem planfestzustellenden Streckenabschnitt keine geänderten Bahnsteiganlagen oder andere besonders gefährdete bauliche Anlagen befinden.

Zu 2.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Berliner Feuerwehr gegen die geänderte Straßenführung der neuen Betriebszufahrtstraße keine Bedenken bestehen.

5.2.3 Berliner Wasserbetriebe
Schreiben TK/Tri vom 29.08.2003

Stellungnahme:

1. Hausanschlüsse

Für die im Erläuterungsbericht unter Ziffer 3.3.3 geplanten Einleitungen von Niederschlagswasser sind bei den BWB entsprechende Anträge für die Herstellung von Hausanschlüssen zu stellen. Für diese Einleitungen sind jeweils gesonderte Anschlüsse an die Regenwasserkanäle herzustellen. Ein Anschluss an vorhandene Straßenabläufe, wie z.B. im Bauwerksplan 7.7 eingetragen, ist grundsätzlich nicht möglich.

2. Erläuterungsbericht, Ziffer 3.7

a) Lfd. Nr. 1 bei km 7,188

Die hier vorhandene Trinkwasserleitung muss in eine andere Trasse im Schutzrohr verlegt werden.

b) Lfd. Nr. 2 bei km 7,193

Außerhalb des Brückenbereiches sind beide Abwasserdruckleitungen aufgrund der Brückenaufgabe trassenmäßig zu verändern. Im jetzigen Brückenbereich wird die vorhandene Abwasserdruckleitung DN 1400 als Schutzrohr verwendet, jedoch ist diese zu verlängern und ein Betriebsrohr einzuziehen. Die Abwasserdruckleitung DN 1200 ist hierbei auch im Brückenbereich auszuwechseln.

Ergänzend wird mitgeteilt, dass im Bereich der parallel zur Bahn verlaufenden Straßen teilweise Entwässerungs- und Trinkwasseranlagen vorhanden sind. Bestehende Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen dürfen weder berührt, beschädigt noch überbaut werden. Einzuhaltende Mindestabstände der projektierten Anlagen sind den „Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe" (Anlage zur Stellungnahme) zu entnehmen. Auch bei der Anordnung von Maststandorten sind die Anlagen der BWB entsprechend zu berücksichtigen.

3. Grunderwerbspläne

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Regenentwässerung des Landes Berlin im Bereich der geplanten Erschließungsstraße ein Flächenbedarf für ein Regenrückhaltebecken erforderlich wird. Für das Regenwassereinzugsgebiet Heinersdorf wird hier nördlich der Romain-Rolland-Straße eine Fläche für Regenwasserrückhaltung vom Land Berlin benötigt. Nach ersten Einschätzungen beträgt der Flächenbedarf ca. 6.000 m^2. Für die BWB erhebt sich die Frage, ob diese Fläche künftig südlich der ehemaligen Reichsbahntrasse oder auch direkt in der Bahntrasse zur Verfügung gestellt werden könnte.

Die BWB legen hierfür den Planausschnitt mit Eintragung einer Fläche im Reichsbahntrassenbereich bei. Die Lage dieser Fläche kann nach örtlicher oder rechtlicher Situation angepasst werden. Die erforderliche Fläche wäre vom Land Berlin zu erwerben und den BWB entsprechend zur Verfügung zu stellen. Es wird um Eintragung dieser Fläche zugunsten des Landes Berlin gebeten.

Entscheidung:

Zu 1.

Die genannten Hausanschlüsse betreffen die Planung von Brückenbauwerken, die nicht mehr Bestandteil dieses Planfeststellungsabschnittes sind. Im Übrigen wird auf die Ausführungen des Vorhabenträgers, dass es sich hierbei um die Änderung bereits bestehender Entwässerungsanschlussleitungen handelt, hingewiesen.

Zu 2.

Die erforderlichen Änderungen der Trinkwasserleitung DN 100 und der Abwasserdruckleitungen DN 1200 bzw. DN 1400 als Folgemaßnahme des Bauvorhabens sind bereits im Bauwerksverzeichnis unter den Bw.-Nr. 10.1 (Neubau im Dammquerungsbereich in neuer Lage mit Schutzrohr) und 10.2 (Anpassung beider Leitungen einschließlich Schutzrohrausbildung im Dammquerungsbereich) ausgewiesen.

Bei der Ausführungsplanung für die Leitungsverlegungen bzw. –sicherungen sind die Belange der BWB in Bezug auf Versorgungssicherheit der Leitungen und Einhaltung der Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen zu beachten.

Zu 3.

Die Forderung nach Aufnahme einer Planungsfläche in die Grunderwerbspläne für ein Regenrückhaltebecken für die Fassung der Regenentwässerung des Landes Berlin im Bereich der neuen Zufahrtsstraße wird zurückgewiesen. Diese prognostisch angedachte Maßnahme der BWB steht nicht in direktem Zusammenhang mit dem Vorhaben Nordkreuz-Karow und ist auch keine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens. Darüber hinaus liegt für ein derartiges Regenrückhaltebecken noch keinerlei verfestigte Planung vor, wie die ausgewiesenen Alternativlösungen belegen. Auch im aktuellen FNP des Landes Berlin (Neubekanntmachung vom Januar 2004) ist eine solche Anlage nicht erkennbar als geplantes Sondergebiet ausgewiesen.

5.2.4 GASAG Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft

Stellungnahme:

a) Schreiben PA 2957/03 vom 11.09.2003 (OT Niederschönhausen)

1.

Diese Stellungnahme verliert nach 12 Monaten ihre Gültigkeit. Eine Neubeantragung ist nach Ablauf der Frist obligatorisch.

Die im Straßenbereich und in anderen Flächen liegenden Gasversorgungsleitungen können den beigefügten Bestandsplankopien entnommen werden. Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den Plänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Deshalb ist die genaue Lage der Gasversorgungs- und Anschlussleitungen, einschließlich FM-/KKS-Kabel sowie Hydraulikleitungen und Elektro-Kabel im Bereich von Armaturen, durch Suchgräben (Probeschlitze) festzustellen. In Bereichen von Potentialmessstellen (PM) sind Kabelanlagen der GASAG vorhanden, die zu Messschränken bzw. Messpfählen führen. Diese Kabel sind nicht dokumentiert, so dass in diesen Bereichen mit Handschachtung zu arbeiten ist.

Bei Bauausführung sind die „Technische Vorschriften zum Schutz der Gasrohrnetzanlagen bei Bauarbeiten" – jeweils neueste Fassung - zu beachten. Die Ausführungen der Arbeiten ist der GASAG mindestens 10 Tage vor Baubeginn schriftlich per Fax an die Abteilung T-BR-RR anzuzeigen.

Hochdruck-Gasleitungen mit einem Betriebsdruck größer 5 bar

Im angefragten Baubereich befinden sich Gasleitungen mit einem Betriebsdruck größer 5 bar. Werden Baumaßnahmen im Nahbereich dieser Leitungen durchgeführt, ist vor Baubeginn ein Vertreter der GASAG, Abt. T-BR-R, zur Einweisung auf die Baustelle einzuladen.

Sicherung der Gasleitungen gegen Überbauung

Ein Errichten von Gebäuden über Gasleitungen oder jedes andersartige Überbauen, das den Zugang zur Leitung beeinträchtigt, ist unzulässig. Das Lagern von Materialien sowie das Pflanzen von Bäumen über Gasleitungen ist ebenfalls unzulässig, wenn hierdurch die Betriebssicherheit und die Reparaturmöglichkeit der Gasleitung beeinträchtigt werden.

Der zulässige Mindestabstand zu den Leitungen und Fernmeldekabeln der GASAG beträgt bei der Verlegung von Rohrleitungen, Kanälen, Kabeln und der Errichtung sonstiger Anlagen 0,40 m, im Bereich der Rohrverbindungen (Muffen, Flansche) 0,50 m und bei Kreuzungen ohne Sondermaßnahmen 0,20 m. Straßenkappen dürfen nicht überbaut, überlagert oder entfernt werden. Für Bauwerke, die eine Fundamentgründung erfordern, ist ein Sicherheitsabstand von ≥1,5 m einzuhalten. Abweichungen in Bezug auf Gründungen tiefer als die Rohrsohle und geringere horizontale Abstände sind gesondert mit der GASAG abzustimmen.

Gussrohrleitungen

Über bruchgefährdeten, gusseisernen Gasleitungen darf nicht mit schweren Baugeräten bzw. Verdichtungsmaschinen gearbeitet werden. Bei Schachtarbeiten ist darauf zu achten, dass unter Einhaltung eines Böschungswinkels von max. 45° die gusseisernen Gasrohrleitungen eine Deckung von mindestens 0,40 m haben. Sollte die Gussrohrleitung freigelegt werden oder in den Böschungswinkel des Baugrabens fallen, so muss der betreffende Leitungsabschnitt gegen Stahlrohr bzw. PE-Rohr zu Lasten der DB ausgewechselt werden. Dies ist vor Ort mit dem Beauftragten der GASAG abzustimmen.

Außer Betrieb befindliche Gasleitungen

Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, sind zusätzlich an Colt Telekom GmbH zu richten, da diese Leitungen möglicherweise mit Kabeln belegt sind oder eine Belegung geplant ist (Tel. 88 44 23 11, Fax 88 44 23 00). Die von Colt-Telekom nicht mehr benötigten, außer Betrieb befindlichen Gasleitungen können in den entsprechenden Baubereichen demontiert werden.

Um die weitere Verfahrensweise abzustimmen, ist mit dem Rohrnetzkontrolleur der GASAG Kontakt aufzunehmen. Die Restgasprüfung und der Ausbau der Gasleitungen erfolgt durch die GASAG bzw. deren Auftragnehmer. Dabei geht die GASAG davon aus, dass die Tiefbauarbeiten im Rahmen des Bauvorhabens der DB erfolgen. Darüber hinaus wird gebeten, die ausgebauten Gasleitungsabschnitte zu dokumentieren (Aufnahmeskizze/Aufmaß) und an den Bereich Dokumentation (GASAG, T-BX-D, Reichpietschufer 60, 10785 Berlin) zwecks Übernahme in das Bestandsplanwerk zu schicken.

2.

Die dargestellten Planungsabschnitte werden in den Bereichen der geplanten Baumaßnahmen von folgenden Gasleitungen gequert:

a) Hochdruckgasleitung H 400 bei km 7,198

Diese Gasleitung muss aufgrund des Abbruchs der EÜ umgelegt werden. Die dafür notwendigen gastechnischen Maßnahmen wurden der BPI-Consult GmbH mit der Stellungnahme der GASAG -WE 0806/03- vom 02.04.2003 mitgeteilt (als Anlage beigefügt).

b) Niederdruckgasleitung DN 150 bei km 9,317

c) DN 150 bei km 10,050 und DN 155 km 11,508

d) DN 200 bei km 11,513

3.

Kosten für die Beseitigung aller Schäden, die an den Anlagen der GASAG im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen entstehen, gehen zu Lasten des Verursachers.

b) Schreiben WE 3471/03 vom 01.09.2003 (OT Blankenburg)

4.

Die Niederdruckgasleitung DN 150 im südlichen Gehweg des Brückenbereiches befindet sich noch in Betrieb. Aufgrund der geplanten Maßnahmen am Brückenbauwerk (u.a. Einbringen von Spundwänden) ist diese Gasleitung gefährdet. Nach netztechnischer Prüfung kann die DN 150 außer Betrieb genommen, d.h. vor und hinter dem Brückenbauwerk getrennt werden. Die Schätzkosten betragen 4.500 € ohne Mehrwertsteuer und gehen zu Lasten des Verursachers. Um einen schriftlichen Auftrag, einschl. Kostenübernahmeerklärung wird gebeten.

5.

Hausanschlussleitungen, die evtl. in den letzten Monaten neu verlegt wurden, sind noch nicht in den Bestandsplänen enthalten. Es existiert noch keine Aufnahmeskizze. Hierzu sind Abstimmungen mit dem zuständigen Rohrnetzkontrolleur zu führen.

c) Schreiben WE 0806/03 vom 02.04.2003 (OT Heinersdorf)

6.

Die von der BPI-Consult GmbH übergebenen Pläne "Draufsicht und Querprofil" vom 12.03.2003 mit dem Trassenvorschlag zur Umlegung der Gasrohrleitung werden mit folgenden Hinweisen und Einschränkungen bestätigt:

- Die neue Kreuzung der Gasleitung DN 400 mit den Anlagen der Bahn unter der geplanten Böschung muss im Schutzrohr DN 600 erfolgen. Wegen des Schutzrohreinbaues muss die Erneuerung der Gasleitung im gesamten Bereich der Böschung auf einer Länge von etwa 60 m erfolgen, die Länge des Schutzrohres beträgt etwa 40 m. Die genaue Länge des Schutzrohres ist im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der „Richtlinie 2000 – Gas- und Wasserkreuzungsrichtlinien DB AG/BGW“ festzulegen. (Anlage Auszug aus Richtlinie § 19, (17), f). Zu anderen Kabeln und Rohrleitungen ist ein lichter Mindestabstand von 0,4 m einzuhalten.
- Die Gründung der Stützwand ist so auszuführen, dass die Standsicherheit beim Aufgraben der Rohrleitung am Ende des Schutzrohres DN 600 nicht gefährdet wird.
- Im Bereich der Gasrohrleitung wird gebeten, die Versickerungsmulden zu unterbrechen, damit kann die Gasrohrleitung höher eingebaut werden, das Schutzrohr wird kürzer und beim Einschieben des gasführenden Rohres wird weniger Fläche auf fremden Grund und Boden benötigt.
- Für die Umlegung der Gasleitung benötigt die GASAG etwa 4 Monate Vorbereitungszeit, für die Bauausführung sind 6 Wochen einzuplanen. Die Bearbeitungszeit der Bahn zur Prüfung der Unterlagen ist dabei nicht berücksichtigt, diese Zeit ist den genannten 4 Monaten hinzuzurechnen.

- Die Zustimmung gilt vorbehaltlich der Zustimmung der von der Gasleitung betroffenen Grundstücksbesitzer außerhalb des Bahngeländes zum Bau der Leitung und zur Eintragung eines Leitungsrechtes im Grundbuch, dies gilt insbesondere für die Flurstücke 6131, 6155 und 6166.
- Die Gasleitung DN 400 besitzt netztechnisch eine große Bedeutung und kann deshalb nur in den Monaten Mai bis September zur Umlegung außer Betrieb genommen werden. In den Wintermonaten ist die Legung einer Umgangsleitung erforderlich.
- Die Kosten für die Umlegung der H 400 im Schutzrohr DN 600 werden auf 130.000 € und für die Legung einer provisorischen Umgangsleitung auf 75.000 € geschätzt. Darin sind Kosten für die Rohrlegung mit Tiefbau ohne Deckenschluss, für die Demontage des alten Rohres und für Wasserhaltung enthalten. Die GASAG bittet um Einbeziehung in die Planung.

d) Schreiben WE 2305/05 vom 10.06.2005 (OT Heinersdorf)

7.

Die ergänzende Stellungnahme der Gasag bezieht sich auf die geänderte Trassierung der neuen Ersatzzufahrt in Höhe km 7,0, in deren Folge es zu einer Überbauung der im künftigen Straßenraum liegenden HG 500/400 einschließlich zugehöriger Schieberarmaturen kommt. Neben grundsätzlichen Hinweisen zur Baudurchführung wie bereits in den Stellungnahmen unter a) bis c) aufgeführt, werden Vorgaben zur Überdeckungshöhe, zu Mindestabständen und zur ggf. erforderlichen Anpassung der Armaturen gemacht. Eine Umverlegung der Leitung wird aufgrund der geplanten Straßenausbautiefe von ca. 0,55 m nicht für erforderlich gehalten, wenn die angenommene Tiefenlage der Gasleitung durch Suchschachtungen bestätigt werden kann. Über eine mögliche Anpassung der Schieberarmaturen ist nach örtlicher Aufmessung zu entscheiden.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Gültigkeit einer Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren kann zeitlich nicht begrenzt werden. Dem Vorhabenträger wird aber aufgegeben, in Vorbereitung der Baudurchführung den aktualisierten Leitungsbestand rechtzeitig vor Baubeginn von der Gasag einzuholen, um die erforderlichen Schutz- oder Sicherungsmaßnahmen durchführen bzw. veranlassen zu können. Die Hinweise zum Leitungsbestand, einzuhaltende Mindestabstände bei Baumaßnahmen etc., Einbeziehung der Colt Telekom GmbH und die Verweise auf technische Vorschriften bei Baumaßnahmen im Bereich von Gasag-Leitungen sind durch den Vorhabenträger bei der weiteren Planung und Durchführung des Vorhabens zu beachten.

Zu 2.

Die Sicherungsmaßnahme für die querende Hochdruckgasleitung H 400 bei km 7,198 im Bereich der derzeitigen EÜ Betriebsstraße ist Bestandteil des Planes (Bw.-Nr. 10.3). Der Vorhabenträger hat ergänzend erklärt, dass die Planung dieser Maßnahme in Abstimmung mit der Gasag/OT Heinersdorf gemäß Stellungnahme c) –WE 0806/03– vom 02.04.2003 erfolgt. Im Querungsbereich mit den Bahnanlagen wird ein neuer Leitungsabschnitt H 400 im Schutzrohr verlegt. Das Bw.-Verzeichnis wurde entsprechend geändert.

Die unter den Buchstaben b-d aufgeführten Leitungen liegen nach der Änderung des Planungsbereiches außerhalb des Planfeststellungsabschnittes. Ggf. erforderliche Schutzmaßnahmen im Rahmen der Arbeiten für die wiederherzustellende Bestandsgleislage sind nicht mehr Gegenstand des Planes und durch den Vorhabenträger eigenverantwortlich mit der Gasag abzustimmen.

Zu 3.

Kostenfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen zur Durchführung von Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter mit dem Vorhabenträger zu regeln.

Zu 4.

Siehe Entscheidung zu 2. (Niederdruckgasleitung DN 150 bei km 9,317, alte Bw.-Nr. 10.5, außerhalb des Planfeststellungsabschnittes).

Zu 5.

Die Hinweise auf die fehlende Aktualität der Bestandspläne in Bezug auf neu verlegte Hausanschlussleitungen sind bei der weiteren Planung des Vorhabens zu beachten.

Zu 6.

Zur technischen Lösung siehe Entscheidung zu 2. (Sicherungsmaßnahme für die querende Hochdruckgasleitung H 400 bei km 7,198). Nach Aussage des Vorhabenträgers wird durch die Umverlegung der Hochdruckgasleitung keine Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter ausgelöst, so dass auch keine grundbuchmäßigen Leitungsrechte gesichert werden müssen.

Zu 7.

Die grundsätzliche Zustimmung der Gasag für das Verbleiben der HG 500/400 im künftigen befestigten Straßenraum wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise für die Vorbereitung und Durchführung der Baumaßnahme sind durch den Vorhabenträger zu beachten. Das Bw.-verzeichnis wurde entsprechend aktualisiert (neue Bw.-Nr. 10.18). Sollten die Ergebnisse der Suchschürfungen und Aufmessungen der Gasleitung eine Verlegung der Leitung einschließlich der zugehörigen Armaturen erforderlich machen, ist durch den Vorhabenträger ein ergänzendes Planänderungsverfahren zu beantragen.

5.2.5 Bewag, Netzbetrieb

Stellungnahme:

a) Schreiben D-BVS vom 02.10.2003

1.

Die Lage der vorhandenen Leitungen ist den beigefügten Anlagen zu entnehmen. Die Trasse ist maßstäblich (M=1:500) eingetragen, die Anzahl der Kabel in der Trasse ist unterschiedlich. Sichtbare Anlagen, Verteiler- und Schaltkästen, sind nicht eingetragen.

2.

In unmittelbarer Nähe der umzuverlegenden Kabel befinden sich diverse 30-kV-Kabel einschließlich Begleitkabel sowie eine 110-kV-Kabelanlage. Die Bewag geht davon aus, dass die 110- und 30-kV-Anlagen nicht verändert werden müssen.

3.

Damit die ungehinderte Zugänglichkeit zu den Anlagen, insbesondere im Störungsfall, jederzeit möglich ist, wird gebeten sicherzustellen, dass eine Überbauung unserer Trassen nicht erfolgt. Zu einem Bauvorhaben, das ein Überbauen der Bewag-Trasse einschließt, wird das Einverständnis vorab nur unter dem Vorbehalt erklärt, dass die nachstehenden Einwände beachtet und das Lösungskonzept entsprechend anpasst wird. Außerdem erteilt die Bewag dem Bauherrn auf Grund der Bedeutung der Kabel für die Versorgung der Stadt Berlin sowie zur Abwendung von Gefahren folgende Auflagen:

- Eine Überbauung der Kabelschutzrohre ist ebenfalls nicht zulässig, wenn dabei zusätzliche mechanische Lasten aus den entstehenden Bauwerken über das Rohr in das Erdreich abgeführt werden.
- Bei der Durchführung von Arbeiten im Nahbereich der Schutzrohre und der Kabel ist zur Verhütung von Unfällen und zur Vermeidung von Schäden an den Leitungen mit größter Vorsicht zu verfahren. Erdaushub darf hier nur mit Handschachtung erfolgen.
- Vor Beginn der Bauarbeiten, insbesondere vor dem Anlegen von Baugruben oder vor dem Einbau von Zugankern, ist die genaue Lage der Schutzrohre durch Erkundungsschürfungen festzustellen. Diese Arbeiten müssen durch eine Wache der Bewag beaufsichtigt werden. Das Freilegen der Rohre an vor Ort mit der Bewag noch zu vereinbarenden Stellen hat so zu erfolgen, dass die Ober- bzw. Unterkanten der Schutzrohre frei sichtbar sind und augenscheinlich kontrolliert werden kann, ob ausreichende Abstände zwischen baulichen Anlagen, Bohrern, Zuggestänge u.a. und Rohranlage bestehen.
- Der Abstand zwischen Ankern und den Schutzrohren muss so gewählt werden, dass auch hier mechanische Lasten nicht auf die Rohre übertragen werden. Es muss gewährleistet sein, dass weder während der Bauzeit noch nachträglich eine Lageveränderung der Bewag-Anlagen eintritt (z.B. Setzung, Hebung).

- Der Abstand zwischen Zuggestänge bzw. Bohrspindel und den Schutzrohren muss mindestens 0,8 m betragen.
- Ist die Einhaltung dieser Abstände an den Stellen der größten Näherung technisch bedingt nicht realisierbar, müssen zum Schutz der Kabel vor Ort geeignete Maßnahmen gesondert festgelegt werden.
- Bei einer Grundwasserabsenkung muss gewährleistet sein, dass weder während der Bauzeit noch nachträglich eine Lageveränderung unserer Anlagen durch Setzung eintritt.

Bei der Ausführung der Arbeiten sind zur Verhütung von Unfällen und zur Vermeidung von Beschädigungen an Leitungen und Einrichtungen die beauftragten Personen anzuweisen, die „Richtlinie zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Bewag“ (Vordruck 0096) genauestens zu beachten.

b) Schreiben L-TBM vom 08.07.2005 (Stellungnahme zur Planänderung)

4.

Infolge des Bauvorhabens werden Regulierungsarbeiten an den Versorgungsleitungen notwendig (Abstimmung unter Tel.-Nr. 267-11537). Es wird gebeten, sicherzustellen, dass keine Überbauung der Trassen erfolgt, um die Zugänglichkeit der Anlagen im Störungsfall zu ermöglichen. Die Lage der vorhandenen Leitungen ist den beigefügten Anlagen zu entnehmen. Die Trasse ist maßstäblich (M=1:500) eingetragen, die Anzahl der Kabel in der Trasse ist unterschiedlich. Sichtbare Anlagen, Verteiler- und Schaltkästen, sind nicht eingetragen.

Im betroffenen Bereich befinden sich keine Lichtsignalanlagen.

Auf die Einhaltung der „Richtlinie zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Bewag“ (Vordruck 0096) wird hingewiesen.

Entscheidung:

Zu 1. und 4.

Die Bestandspläne der Bewag wurden dem Vorhabenträger zur Beachtung des Leitungsbestandes bei der weiteren Planung und Baudurchführung des Vorhabens zusammen mit der Stellungnahme übersandt.

Die Umverlegung einer vorhandenen Freileitung im Bereich der geänderten neuen Zufahrtsstraße in Höhe km 7,0 wurde ergänzend in das Bw.-Verzeichnis aufgenommen (neue Bw.-Nr. 10.17).

Zu 2.

Durch den Vorhabenträger wurde der Plan in Bezug auf erforderliche Änderungen der 110- und 30-kV-Anlagen der Bewag überprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich, da sich die Kabelanlagen außerhalb des noch gegenständlichen Planungsbereiches befinden bzw. bereits im Rahmen der Plangenehmigungen für den Planungsabschnitt 5 und die EÜ Malchower Weg berücksichtigt wurden.

Zu 3.

Die Hinweise zur Wahrung der Zugänglichkeit der Kabelanlagen durch den Netzbetreiber, zur Überbauung von Kabelanlagen und die Vorschriften für das Freilegen und Behandeln freigelegter Kabel sind zu beachten. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4.2 hingewiesen.

Grundwasserabsenkungen sind in dem hier gegenständlichen Streckenabschnitt nicht geplant. Damit können Lageänderungen von Kabelanlagen durch Setzungen i.V.m. Grundwasserabsenkungen ausgeschlossen werden.

5.2.6 Deutsche Telekom AG, T-Com
Schreiben BBN 22 P-LT 1/6012/3245 vom 10.10.2003

Stellungnahme:

1.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG. Die vorhandenen Tk-linien müssen infolge der Durchführung des Vorhabens verlegt werden. Daher ist gemäß der weiterhin uneingeschränkt gültigen „Kostentragungsvereinbarung Bahn/Post" in der Fassung vom 28.03.1989 ein Kostenerstattungsanspruch gegeben. Die Telekom wird dem Vorhabenträger eine Kostenübernahmevereinbarung zuleiten und Einzelfragen der Kostenerstattung zu gegebener Zeit mit ihm regeln.

2.

Im Ausbaubereich sind die im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 10.9, 10.10, 10.14 und 10.16 aufgeführten Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG vorhanden, die infolge des Vorhabens gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Im Ausbaubereich liegt an der Nordseite der EÜ Rhönstraße eine weitere Telekommunikationslinie der Deutschen Telekom AG. Ihre Lage ist aus dem beigefügten Plan ersichtlich. Diese Telekommunikationslinie ist im Bauwerksverzeichnis und im Lageplan nicht aufgeführt. Die Telekom beantragt daher, das Bauwerksverzeichnis und den Lageplan um die fehlende Telekommunikationslinie zu ergänzen.

3.

Bei der Herstellung des Bauwerkes 8.1 (Ersatzzufahrt) wird gebeten, im Einmündungsbereich in die Romain-Rolland-Straße den Bestand an den Telekommunikationslinien zu beachten.

4.

In den Unterlagen zum Grunderwerb sind die während der Bauzeit vorübergehend zu beanspruchenden Flächen 4.06, 4.07 und 4.08 aufgeführt. Hier ist bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Beschädigungen an vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG beim Bezirksbüro Netze 22 über die Lage informieren. Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten.

5.

Die Telekom bittet, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen, damit unter Berücksichtigung der Belange der Deutschen Telekom die Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahmen der Deutschen Telekom AG benötigt die Telekom eine Vorlaufzeit von 6 Monaten.

Entscheidung:

Zu 1.

Kostenfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen zur Durchführung von Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter mit dem Vorhabenträger zu regeln.

Zu 2.

Die Kabelsicherungsmaßnahmen unter den lfd. Bw.-Nr. 10.9, 10.10, 10.14 und 10.16 und der Neubau der EÜ Rhönstraße (km 9,3) sind nicht mehr Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens, weil die genannten Telekommunikationslinien und die EÜ in dem Streckenabschnitt liegen, in dem der Wiederaufbau der Fernbahn in unveränderter Bestandslage erfolgt. Ungeachtet dessen sind die vorhandenen Kabelanlagen der Telekom bei der Durchführung der zugehörigen Gleis- und Tiefbauarbeiten dieses Streckenabschnittes zu beachten und ggf. erforderliche Sicherungsmaßnahmen durchzuführen.

Zu 3.

Dem Hinweis auf vorhandene Telekommunikationslinien im Bereich der Anbindung der Ersatzzufahrt an die Romain-Rolland-Straße ist im Rahmen der Ausführungsplanung der Maßnahme durch entsprechende Abstimmung mit der Telekom nachzukommen.

Zu 4.

Die genannten BE-Flächen sind nicht mehr Gegenstand des Planes, weil sie ebenfalls in dem Streckenabschnitt liegen, in dem der Wiederaufbau der Fernbahn in unveränderter Bestandslage erfolgt.

Zu 5.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass zur Steuerung und Koordinierung des Bauvorhabens, allein schon wegen bestehender Abhängigkeiten zum Eisenbahnbetrieb, entsprechende Ablaufpläne erstellt werden, so dass sich eine solche Beauflagung des Vorhabenträgers erübrigt. Soweit noch Maßnahmen am Leitungsbestand der Telekom erforderlich werden, hat der Vorhabenträger zugesagt, vor Baubeginn eine rechtzeitige Abstimmung mit der Telekom durchzuführen.

5.2.7 Straßenbeleuchtungs- und Signalanlagen
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Verkehrswege-, Brücken- und Tunnelbau
Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Stellungnahme:

1.

Im Bereich des Bauvorhabens sind die Lichtsignalanlagen Mühlenstraße/Florastraße, Berliner Straße/Granitzstraße (I), Berliner Straße/Florastraße (II) und Bahnhofstraße (S-Bf. Blankenburg) vorhanden. Die LSA-Lagepläne sind als Anlage 2 beigefügt. Die Lage der Steuerkabelkanäle ist aus dem beiliegenden Bestandsausschnitt (Anlage 2) ersichtlich.

2.

Hinsichtlich der öffentlichen Beleuchtung ist zuständigkeitshalber das Bezirksamt Mitte von Berlin (LuV Bauen, NTA-ÖB 1) zu beteiligen.

Entscheidung:

Zu 1.

Die aufgeführten Lichtsignalanlagen einschließlich zugehöriger Steuerkabelkanalanlagen befinden sich nicht im Bereich der Gleis- und Tiefbauarbeiten dieses Planfeststellungsabschnittes. Die beigefügten Bestandspläne sind, soweit erforderlich, bei der Baudurchführung für den Strecken- und Ingenieurbau im Plangenehmigungsabschnitt 5 (Plangenehmigung vom 30.06.2000) zu beachten.

Zu 2.

Eine gesonderte Beteiligung des Bezirksamtes Mitte von Berlin erfolgte im Planfeststellungsverfahren nicht. Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die Ausführungsplanung für den Bereich der Anbindung der neuen Zufahrtsstraße an die Romain-Rolland-Straße und den Querungsbereich der alten Betriebszufahrtsstraße in Bezug auf mögliche Belange der öffentlichen Beleuchtung mit dem Bezirksamt Mitte von Berlin abzustimmen.

5.2.8 Kampfmittelbergung

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Verkehrswege-, Brücken- und Tunnelbau
Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Die Ermittlungen haben keine konkreten Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem Gelände des Bauvorhabens ergeben. SenStadt wird daher im Rahmen der Verantwortlichkeit gemäß § 2 Abs. 4 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes (ASOG Bln) in Verbindung mit Nr. 1 Absatz 2 der Anlage zum Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (ZustKat Ord) keine Kampfmittelsuchmaßnahme veranlassen.
Da trotzdem das Vorhandensein von Kampfmitteln im Erdreich nie völlig und verbindlich ausgeschlossen werden kann, sind bei einem eventuellen Verdacht von Kampfmittelvorkommen während der Erd- und Tiefbauarbeiten diese Arbeiten sofort zu unterbrechen und umgehend der für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeipräsident in Berlin unter der Notrufnummer 110 zu verständigen.

b) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Die Einwendung betrifft Hinweise auf mögliche Altlasten aus dem 2. Weltkrieg durch Bombenabwürfe im Bereich des Karower Kreuzes und Munitionsablagerungen auf Flächen am Kiebitzpfuhl.

c) Einwender 16
Schreiben vom 13.10.2003

Die Einwendung betrifft Hinweise auf mögliche Altlasten aus dem 2. Weltkrieg durch Bombenabwürfe im Bereich des Karower Kreuzes und Munitionsablagerungen auf Flächen im Schilfgürtel des Kiebitzpfuhls, Parzelle 109, i.V.m. dem Hinweis auf die geplante Baustelleneinrichtung für die EÜ Schräger Weg.

Entscheidung:

Zu a)
Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung keine konkreten Erkenntnisse über Kampfmittelbelastungen im Baufeld des Vorhabens vorliegen. Die Hinweise zum Verhalten bei Kampfmittelverdacht während der Baudurchführung sind zu beachten. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung unter Teil A., Ziffer 4.3 hingewiesen.
Zu b) und c)
Die Hinweise auf mögliche Altlasten aus dem 2. Weltkrieg im Bereich des Karower Kreuzes werden zur Kenntnis genommen. Die Einwendungen betreffen einen Streckenabschnitt, der mit Ausnahme des Stellwerksgebäudes in Höhe km 10,56 nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Dies betrifft auch die zunächst geplante Baustelleneinrichtung für die EÜ Schräger Weg.
Im Übrigen wird auf die Entscheidung zu a) verwiesen.

5.2.9 Barrierefreiheit von Betriebsanlagen
Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales u. Verbraucherschutz
Der Landesbeirat für Behinderte, Schreiben LfB 2 vom 20.10.2003

Stellungnahme:

Der Landesbeirat für Behinderte hat allen gewählten und berufenen Mitgliedern die Möglichkeit der Stellungnahme gegeben. Es sind keine spezifischen Anmerkungen zu verzeichnen.
Der Landesbeirat für Behinderte geht davon aus, dass er in der Ausführungsplanung zu allen Fragen der Barrierefreiheit einbezogen wird.

Entscheidung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Landesbeirates für Behinderte keine spezifischen Hinweise zum Bauvorhaben erfolgten.
Eine Beteiligung des Landesbeirates im Rahmen der Ausführungsplanung ist nicht erforderlich, da ausschließlich Gleisanlagen durch das Vorhaben geändert werden. Bahnsteiganlagen mit ihren Zugangsbereichen, für die Fragen der Barrierefreiheit besondere Beachtung finden, sind nicht Gegenstand des Planes.

5.3 Entscheidungen zu Gemeinschaftsthemen

5.3.1 Verfahrensfragen
RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Einwendung:

Es wird beantragt, das Planfeststellungsverfahren bis zur Klärung der zahlreichen in der Einwendung genannten offenen Fragen auszusetzen. Für den Fall, dass das Verfahren nicht ausgesetzt wird, wird beantragt, das Planfeststellungsverfahren mit einem Erörterungstermin zur Erörterung der zahlreichen noch offenen Fragen fortzuführen. Es wird gebeten, die Stellungnahme der Antragstellerin zu dieser Einwendung rechtzeitig vor Beginn des Erörterungstermins zu übersenden.
Da das Verfahren offenkundige Rechtsfehler beinhaltet und die Grundrechte der Einwender durch das geplante Vorhaben beeinträchtigt werden sollen, fordern die Einwender eine Erstattung der ihnen im Verfahren entstehenden Rechtsanwalts- und sonstigen Kosten, wie auch der Kosten, die den Einwendern für die anwaltliche Vertretung im letzten Planfeststellungsverfahren entstanden sind.

Entscheidung:

Die in der Einwendung erhobenen Forderungen sind teilweise durch den Verfahrensgang überholt, bzw. es wurde ihnen mit der Übersendung der Stellungnahmen des Vorhabenträgers vor Beginn des Erörterungstermins sowie mit der Durchführung des Erörterungstermins entsprochen.
Soweit von den Einwendern die Erstattung der ihnen in diesem und im vorangegangenen Verfahren entstandenen Rechtsanwalts- und sonstigen Kosten gefordert wird, werden die Einwendungen zurückgewiesen.
Für die Genehmigung des Baus und der Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes ist vom Gesetzgeber die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgegeben worden. Die materiell- rechtlichen Regelungen hierfür sind im AEG enthalten. Die §§ 73 ff. VwVfG enthalten hierzu die wesentlichen Bestimmungen verfahrensrechtlicher Art. Diese Bestimmungen räumen den von dem Bauvorhaben Betroffenen rechtliches Gehör ein und damit die Möglichkeit der substantiellen Einflussnahme auf das Planfeststellungsverfahren im Zuge des Anhörungsverfahrens.

Der § 73 Abs. 4 VwVfG gibt allen Personen, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, das Recht, Einwendungen zu erheben und somit im Verfahren mitwirken zu können. Aus dieser Möglichkeit zur Wahrnehmung des Rechts als privat Betroffener im Planfeststellungsverfahren seine individuellen Belange vertreten zu können, kann jedoch keine Erstattungspflicht für die in diesem Zusammenhang anfallenden möglichen Aufwendungen hergeleitet werden. Eine Kostenerstattungspflicht sieht der Gesetzgeber nicht vor. Die Entscheidung darüber, ob der Planfeststellungsbeschluss Rechtsfehler enthält, bleibt dem Rechtsmittelverfahren vorbehalten im Ergebnis dessen auch über den Umfang der Kostenpflicht zu entscheiden ist. Das Prozessrisiko und damit auch das Risiko, für die anfallenden Kosten selbst aufkommen zu müssen, bleibt bei den Antragstellern.

5.3.2 Planrechtfertigung
RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Einwendung:

Unter Bezugnahme auf die Bundesverkehrswegepläne 1992 und 2003 wird die Planrechtfertigung für das Vorhaben angezweifelt. Das Vorhaben sei im Bundesverkehrswegeplan 1992 nicht enthalten und könne aus dem Plan 2003 allenfalls im Zusammenhang mit internationalen Projekten gesehen werden. Ohne Rückgriff auf Verträge für internationale Projekte der Schiene sei eine Wirtschaftlichkeit der Strecke nicht darstellbar.
Es wird daher beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, die Erforderlichkeit des Streckenausbaus, zumindest anhand des Abschlusses von Vereinbarungen mit den betroffenen Nachbarländern, nachzuweisen, anderenfalls das Gewicht der für den Ausbau streitenden Belange näher darzulegen. Ohne ausreichende Planrechtfertigung sind die Einwender nicht bereit, die unzweifelhaft besonders hohe Belastung, die durch das Vorhaben ermöglicht werden soll, hinzunehmen und wenden sich daher gegen das Vorhaben.

Entscheidung:

Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, wird zur Thematik der Planrechtfertigung auf die Ausführungen im Teil B., Ziffer 2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.
Klarstellend wird des Weiteren festgestellt, dass die BR Deutschland eine eigene Verkehrswegeplanung betreibt. Diese dient der Feststellung des Bedarfs für Bundesverkehrswege und einer Koordinierung für den Aus- und Neubau der Verkehrswege des Bundes.

Teil dieser Bundesverkehrswegeplanung ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Die gesetzliche Grundlage für diesen Bedarfsplan bildet das Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchwAG. Dieses regelt u.a. den Gegenstand des Bedarfsplans, seine Fortschreibung und die Finanzierung von Bundesschienenwegen. Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist in der Anlage zum § 1 BSchwAG enthalten.
Im Ersten Gesetz zur Änderung des BSchwAG vom 15. September 2004 (BGBl. I S. 2322) wurde die „Anlage zu § 1 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, 1. Vordringlicher Bedarf, a) Laufende und fest disponierte Vorhaben .....“ neu gefasst. Wie in der vorherigen Fassung aus dem Jahr 2003 erscheint der Ausbau des Knoten Berlin, nunmehr unter der lfd. Nr. 27, auch hier als vordringlicher Bedarf. Die mit dieser Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen für den 2-gleisigen Wiederaufbau der sogenannten Stettiner Bahn im gegenständlichen Streckenabschnitt sind Teil dieses Gesamtvorhabens.
Für die Schienenprojekte, die im „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnet sind, besteht nach dem Bundesverkehrswegeplan uneingeschränkter Planungsbedarf, mithin ergibt sich die Planrechtfertigung unmittelbar aus dem Gesetz selbst, so dass die von den Einwendern erhobene Forderung nach Prüfung der Erforderlichkeit des Wiederaufbaus der Strecke zurückzuweisen ist.

5.3.3 Stilllegung des Rbf. Pankow und eines Gleisabschnittes der Niederbarnimer Eisenbahn

<u>Stellungnahmen, Einwendungen:</u>

a) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Sowohl hinsichtlich des Rangierbahnhofs Pankow als auch hinsichtlich der Strecke 6535 der Niederbarnimer Eisenbahn AG halten die Einwender eine Berücksichtigung beider Anlagen für erforderlich, jedenfalls solange, wie weder eine Stilllegung nach § 11 AEG noch eine Entwidmung ausgesprochen worden ist.
Es wird beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, einen Nachweis der Entwidmung, zumindest aber der Stilllegung des Rangierbahnhofs Pankow und der Strecke 6535 der Niederbarnimer Eisenbahn zu erbringen. Falls dies nicht möglich sein sollte, wird beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, die Immissionsbelastungen (insbesondere durch Lärm und Erschütterungen) erneut berechnen zu lassen und dabei die Auswirkungen des Rangierbahnhofs Pankow und der Strecke 6535 der Niederbarnimer Eisenbahn einzubeziehen.

b) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Stadt- und Freiraumplanung Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Die Planung setzt die Auflassung des Rangierbahnhofes Pankow voraus. Das entsprechende Planverfahren ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Die Planfeststellungsunterlagen sehen die Auflassung der nördlichen Gleisführung zum Rangierbahnhof Pankow ..... vor.

Entscheidung:

Soweit bei den Einwendungen von einer anhaltenden Weiternutzung des Rbf. Pankow und einem Gleis der Niederbarnimer Eisenbahn ausgegangen wird, ist die Annahme unzutreffend. Die Forderung nach Berücksichtung dieser Anlagen, auch in immissionsrechtlicher Sicht, wird daher als unbegründet zurückgewiesen.
Bereits mit der Plangenehmigung für den Planungsabschnitt 5 vom 30.06.2000, Az. 1011.1035/339, waren aufgrund der Wiederherstellung der zweigleisigen Fernbahnstrecke in diesem Bereich umfangreiche Gleis- und Weichenrückbaumaßnahmen mit der Folge erforderlich, dass der ehemalige Rbf. Pankow im südlichen Bereich nur noch eingeschränkt angeschlossen war (siehe hierzu S. 23 o.g. PG). Im Rahmen der Weiterführung der Planungen zum Bauvorhaben Nordkreuz(a) – Karow teilte die DB Netz AG als Eigentümerin der Betriebsanlagen im Dezember 2001 mit, dass die noch verbliebenen, durch einen Anschließer bisher bestellten und genutzten Bereiche auf dem ehemaligen Rbf. Pankow gekündigt wurden. Mit dieser Abbestellung wurde der gesamte Bereich des Rangierbahnhofs für betriebliche Zwecke nicht mehr benötigt und durch die DB Netz AG ein entsprechender Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt. Da der Rangierbahnhof weder zur Gewährleistung einer bestimmten Leistungsfähigkeit der Strecke erforderlich, noch ein für die Betriebsabwicklung wichtiger Bahnhof war und die den Bahnhof anbindenden Streckengleise nicht solche waren, die den Netzzugang Dritter beeinträchtigen konnten, waren Fragen der Stillegung gemäß § 11 AEG von einer Entscheidung zum Rückbau des Bahnhofs nicht berührt. Die bereits vorgenommenen und noch beabsichtigten Rückbaumaßnahmen bewirken die vollständige bauliche Auflassung des Bahnhofs als angestrebtes Planungsziel einer zu genehmigenden Änderung der Betriebsanlage. Die zunächst nicht zurückgebauten Betriebsanlagen besitzen keinen eigenen Verkehrswert mehr und sind daher dem Grunde nach ebenfalls zurückzubauen. Dies gilt auch für die den Gleisanlagen zugeordneten baulichen Anlagen, die ohne die Gleisanlagen ihre originäre Aufgabe nicht mehr erfüllen können, jedoch nur insoweit, wie öffentlich-rechtliche Interessen, z.B. die des Denkmalschutzes, dem nicht entgegenstehen. Die bauliche Auflassung des Rbf. einschließlich der Rückbaufreigabe wurde mit Plangenehmigung vom 24.03.2004, Az. 51111.51101 Pap/1061, durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt.

Ähnlich verhielt es sich mit dem ehemals vorhandenen Anschluss der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) an die Stettiner Bahn im Bf. Bln-Blankenburg. Im Ergebnis einer von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Auftrag gegebenen Untersuchung zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Berlin, bei der auch der Streckenabschnitt Bln-Blankenburg – Heinersdorf – Weißensee der Industriebahn Tegel - Friedrichsfelde geprüft wurde, war festzustellen, dass aufgrund der städtebaulichen Entwicklung sowie des Rückgangs der früheren gewerblichen Ansiedlungen mit Gleisanbindungen für diesen Abschnitt keine Entwicklungschancen mehr bestanden. Der Gleisanschluss wurde daraufhin von der Niederbarnimer Eisenbahn mit Schreiben vom 01.11.2002 im Einvernehmen mit der Landeseisenbahnbehörde Berlin abbestellt. Die Planungen sehen das Gleis einschließlich der Weiche 804 daher nicht mehr vor.

5.3.4 Stellwerksgebäude Karower Kreuz

Stellungnahmen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Verkehrsplanung
Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geht davon aus, dass die geplante Gleichstrom-S-Bahn im Zuge des Berliner Außenringes gemäß Studie der DR (EVDR) „S-Bahntangente“ von 1987 in die Planung eingeflossen ist und bei der Lage des künftigen Stellwerks und der Gradiente aller Gleise der Stettiner Bahn berücksichtigt wurde.

b) S-Bahn Berlin GmbH
Schreiben I 101 vom 08.10.2003

Für die ESTW-Anbindung der S-Bahn wird im Bereich Karower Kreuz eine Unterzentrale errichtet. Es wurden in der Vorplanung zwei Varianten untersucht. Es sollte entweder eine Aufstockung des Stellrechnergebäudes der Fernbahn geben oder daneben ein separates Gebäude im km 10,547 errichtet werden, das dann lt. Plan km 9,867 - 10,769 im Bereich des Wendehammers steht. Eine optionale Darstellung dieses Gebäudes ist nicht zu erkennen. Um Abstimmung der Standorte wird gebeten.

Entscheidung:

Zu a)

Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass die Studie „S-Bahntangente“ von 1987 bei der lagemäßigen Einordnung des Stellwerksgebäudes für die Fernbahn berücksichtigt wurde.

In Bezug auf die geplante Gradientengestaltung der Fernbahn- und S-Bahngleise im Karower Kreuz ist der Hinweis gegenstandslos geworden, weil mit der Rücknahme des Planfeststellungsantrages für diesen Streckenabschnitt keine Gleislageänderungen gegenüber dem Bestand mehr vorgenommen werden.

Zu b)

Der Standort des separaten ESTW-Gebäudes für die S-Bahn ist nach Aussage des Vorhabenträgers gemäß koordiniertem Vorentwurfs-Lageplan für das Karower Kreuz bei km 10,6 geplant. Durch das Entfallen des Wendehammers am Fernbahn-Stellwerksgebäude wäre künftig auch ein weiter südlich gelegener Standort für das geplante S-Bahn-Stellwerk möglich.

5.3.5 Eisenbahn- und Straßenüberführungen

Stellungnahmen:

a) Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Schreiben FAV-A2 vom 13.10.2003

Seitens der Sachgebiete Angebotsplanung und Betrieb gibt es keine Einwände zum Vorhaben.

Sonstige Hinweise:

Das Bebauungsgebiet liegt in einem der Untersuchungsgebiete für Quartierslinien. Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2003 liegen noch keine Planungen für Quartierslinien vor, sind aber für 2004 zu erwarten. Linienmaßnahmen für die Buslinie 158 werden zur Zeit noch geklärt. Weiterhin wird gebeten, zu berücksichtigen, dass bei Baumaßnahmen an Brücken, unter denen Omnibuslinien entlang führen,

- die Durchfahrtshöhe für Doppeldecker erhalten bleibt,
- der Omnibuslinienverkehr nicht unterbrochen werden kann, weil in der Regel keine Umleitungsmöglichkeiten vorhanden sind und
- Maßnahmen, die eine Änderung des Fahrplanes zur Folge haben können, einen großen zeitlichen Vorlauf (mindestens 10 Wochen) benötigen.

Letzteres gilt besonders für alle Linien im Zuge der Bahnhofstraße (S-Bf. Blankenburg) und alle Linien im Zuge der Wiltbergstraße (S-Bf Buch) und dem Pölnitzweg.

b) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; Verkehrswege-, Brücken- und Tunnelbau Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass die DB Netz AG u.a. beabsichtigt, im Rahmen des Bauvorhabens Maßnahmen zum Anprallschutz in Bezug auf die Heinersdorfer Brücke (als SÜ Prenzlauer Promenade bezeichnet) auszuführen. Die Heinersdorfer Brücke liegt in der Unterhaltungslast des Bundes (Bundesfernstraßenverwaltung). Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nimmt im Rahmen der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 GG die Auftragsverwaltung wahr. Zuständig ist der Objektbereich X OI. Sämtliche Planungen sowie die Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Heinersdorfer Brücke stehen, sind mit SenStadt abzustimmen. Alle Maßnahmen, die Einflüsse auf den Verkehr und die Belange des Straßenbaulastträgers haben könnten, bedürfen der vorherigen Zustimmung von SenStadt.
In Bezug auf die Maßnahmen zum Anprallschutz finden sich Andeutungen im Lageplan, Blatt Nr. 4 in der Anlage 4 und im Bauwerksverzeichnis, S. 5 in der Anlage 8. Im Erläuterungsbericht findet sich leider kein Hinweis auf die geplanten Maßnahmen zum Anprallschutz. Von Seiten des Verantwortungsbereiches bei SenStadt besteht deshalb die Forderung, dass die geplanten Maßnahmen zum Anprallschutz mit der hiesigen Verwaltung abgestimmt und zur Zustimmung vorgelegt werden müssen. Insofern kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt, bezogen auf die vorstehenden Ausführungen, keine Einwilligung zum Bauvorhaben gegeben werden.
Es ist verwunderlich, dass im Bauwerksverzeichnis schon Maßangaben für den zu errichtenden Anprallschutz genannt werden, obwohl die Abstimmung dazu mit der hiesigen Verwaltung noch aussteht. Ob der Konstruktion an sich, dem Abstand zur Stützenreihe und der Gründungsvariante zugestimmt werden kann, wird auf Antrag der DB Netz AG von SenStadt zu untersuchen sein. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die vorhandene Stützenreihe der Heinersdorfer Brücke sehr sensibel ist. Die Baugrundverhältnisse sind schwierig und durch einen vorhandenen, stillgelegten Tiefbrunnen gestört.

Schreiben X OI 12 vom 19.07.2004

Der eingereichten Zeichnung (Anlage 6, Querprofil Bl.-Nr. 2/6) mit den eingetragenen Planänderungen als Blaudruck wird unter der Forderung auf ein erschütterungsfreies Bauverfahren zugestimmt. Die Zustimmung gilt ausdrücklich nur für die Bohrpfahlgründung. Sollte die Ausführungsplanung eine andere Gründungsart vorsehen, ist eine erneute Mitwirkung von SenStadt sicherzustellen. Der Baubeginn ist 2 Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Bei unvorhersehbaren Ereignissen bei der Ausführung der Gründungsarbeiten ist SenStadt sofort zu informieren.

Der Anordnung des in der Anlage 7.0 (Draufsicht, Bl.-Nr.1/1) dargestellten Anprallschutzes wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die Abstandsmaße zu den Brückenstützen und -fundamenten eingehalten werden. Ein weiteres Annähern des Anprallschutzes an Teile der Heinersdorfer Brücke ist nicht zulässig.
Der Anprallschutz ist eine separate Baukonstruktion. Eigentum und Unterhaltungspflicht liegen nach Fertigstellung bei der DB Netz AG.
Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sind SenStadt die Bohrprotokolle und Bestandspläne in einfacher Ausfertigung zu übergeben.

Entscheidung:

Zu a)
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Die Eisenbahnüberführungen Bahnhofstraße, Wiltbergstraße und Pölnitzweg sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die EÜ Bahnhofstraße war bereits Gegenstand der Plangenehmigung vom 30.06.2000 für den Planungsabschnitt 5. Die EÜ Wiltbergstraße und die EÜ Pölnitzweg liegen außerhalb auch des ursprünglichen Vorhabenbereiches bis km 11,600. Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Busliniennetz bestehen insofern nicht.
Zu b)
Die Ausführungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu der Maßnahme „Anprallschutz SÜ Prenzlauer Promenade“ werden zur Kenntnis genommen.
Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass mit der ergänzenden Stellungnahme vom 19.07.2004 die grundsätzliche Zustimmung der Senatsverwaltung für die Durchführung dieser Maßnahme in Form der geplanten technischen Lösung gegeben ist und weitere Abstimmungen nicht erforderlich sind. Inwieweit die Ausführungsplanung im Detail einer nochmaligen Abstimmung mit der Senatsverwaltung bedarf, obliegt dem Vorhabenträger.
Die sonstigen Hinweise zur Baudurchführung und Übergabe von Bestandsunterlagen nach Abschluss der Baumaßnahme sind zu beachten.

5.3.6 Rückbau der EÜ Betriebsstraße

Stellungnahmen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Stadt- und Freiraumplanung; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Die Planunterlagen sehen die Auflassung der nördlichen Gleisführung zum Rangierbahnhof Pankow und der „EÜ Betriebsstraße“ vor. Die vorgesehene Ersatzanbindung des „Feuchten Winkels“ von der Romain-Rolland-Straße ist als Anbindung für die Gesamtfläche ungeeignet. Die schon heute problematische verkehrliche Situation im Ortskern Heinersdorf würde damit weiter verschlechtert. Mit Erhalt der „EÜ Betriebsstraße“ bestünde die Möglichkeit, das Gelände im Norden direkt an die BAB A 114 anzuschließen. Frühere Straßenplanungen sahen, erkennbar an der Dimensionierung der „EÜ Betriebsstraße“, bereits eine Verbindung zwischen Romain-Rolland-Straße (BSR-Standort) und Pasewalker Straße vor, wurden aber wegen des (nun entfallenden) Hindernisses der Nordanbindung des Rangierbahnhofes nicht weiter verfolgt. Der flächenmäßig große Güterbahnhof Pankow wird zwar nicht mehr genutzt, aber seit einiger Zeit laufen Planungen zur Entwicklung der aufzulassenden Flächen des Güterbahnhofs. Die Abwicklung des durch die Nachnutzung induzierten Verkehrs ist wegen der Beeinträchtigung der Umgebungsnutzung aus stadtplanerischer Sicht über die vorhandenen Straßen Granitzstraße und Berliner Straße nicht möglich. Insofern wäre eine hauptsächliche Erschließung des gesamten Geländes über die Betriebsstraße und unter Nutzung der Fläche, über die gleisseitig die nördliche Anbindung des Rangierbahnhofes erfolgte, in Betracht zu ziehen. Die „EÜ Betriebsstraße“ sollte daher wegen der wichtigen Erschließungsfunktion erhalten und für das zweite Fernbahngleis ebenfalls ein Brückenbauwerk vorgesehen oder wenigstens berücksichtigt werden.

Verkehrsplanung; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Der alleinige Ersatz des bisherigen Straßenanschlusses „EÜ Betriebsstraße“ durch eine Verbindung zur Romain-Rolland-Straße über die gegenwärtig noch vorhandene Gleiszuführung zum Güterbahnhof Pankow wird abgelehnt. Die weiteren Ausführungen sind im Wesentlichen inhaltsgleich mit der Stellungnahme des Bereiches Stadt- und Freiraumplanung.
Es wird ergänzend vorgeschlagen, die geplante Ersatzzufahrt nur als Baustellenprovisorium während des Neubaus der bestehenden EÜ herzustellen, das Provisorium dann wieder aufzugeben und zur Aufwandsminimierung die gegenwärtige Durchfahrtsbreite der „EÜ Betriebsstraße“ zu verringern.

b) Bezirksamt Pankow

Stadtplanungsamt; Schreiben Stapl 111 vom 14.10.2003

Aus der Sicht der Stadtplanung kann die vorgesehene Aufgabe der Unterführung im Bereich der Betriebsstraße und der Ersatz durch eine Feuerwehrzufahrt nicht nachvollzogen werden. Die Betriebseinstellung und die Flächenentwidmung für den Rangierbahnhof Pankow, die zwar nicht Gegenstand dieser Planung sind, wurden laut Erläuterungsbericht (S. 4 und 8) bereits entsprechend berücksichtigt. Aufgrund dieser Aussage ist es aus stadtplanerischer Sicht unverständlich, dass nach Aufgabe der rein bahnspezifischen Nutzungen die sehr gute Erschließung mit direkter Anbindung an die Autobahn, die für die Möglichkeiten einer weiteren andersgearteten Nutzung und Entwicklung dieser Bereiche von großer Bedeutung ist, aufgegeben werden soll. Eine alleinige Erschließung des nördlichen Bereiches des gesamten ehemaligen Bahnareals über die neu zu errichtende Feuerwehrzufahrt mit Anbindung an die Romain-Rolland-Straße, und damit über das zur Zeit schon durch den Verkehr stark belastete Heinersdorfer Zentrum, ist aufgrund der damit entstehenden stadtplanerischen Probleme nicht um- und durchsetzbar. Von Seiten der Deutschen Bahn AG wird aber davon ausgegangen, dass dies die endgültige Anbindungsvariante ist, denn entsprechend der Anlage 9.2 (Grunderwerbsplan) wurden die für die Ersatzstraße benötigten Flächen schon entsprechend vorgesehen. Nach Kenntnisstand im Stadtplanungsamt werden gegenwärtig aus dem Bestand der bahneigenen Kleingartenanlagen in diesem Gebiet Parzellen an einzelne Nutzer veräußert. Deren öffentliche Erschließung erfolgt über landeseigene Wege, die ebenfalls nicht allein über eine Feuerwehrzufahrt an das umliegende öffentliche Straßennetz angeschlossen werden können. Der Aufgabe der Bahnunterführung Betriebsstraße wird nicht zugestimmt.

Tiefbauamt; Schreiben Tief 425 vom 18.09.2003

Der Wegfall der EÜ Betriebsstraße nördlich des Güter- und Rangierbahnhofes Pankow erfordert neue Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung der umzunutzenden Flächen des Rangierbahnhofes. Im Interesse der Vermarktung der DB-Flächen und der verkehrlichen Anbindung an die A 114 sollte eine Straßenverbindung vom Rangierbahnhof zur EÜ Betriebsstraße gebaut werden und die EÜ erhalten bleiben.

Amt für Planen und Genehmigen; Schreiben PG 211 vom 24.05.2005
(Stellungnahme zur Planänderung)

Es wird auf die ursprüngliche Stellungnahme des Stadtplanungsamtes vom 14.10.2003 verwiesen. Unter Hinweis darauf, dass sich im Wesentlichen die Rahmenbedingungen gegenüber dieser Stellungnahme nicht geändert haben und gegenwärtig nicht abzusehen ist, in welcher Weise das Gelände des ehemaligen Rbf. Pankow entwickelt wird, hält das Bezirksamt aus stadtplanerischen Gründen an einer Erschließung über die EÜ Betriebsstraße fest. Das Amt für Planen und Genehmigen und das Tiefbauamt stimmen der geänderten Anbindung und Trassenführung der Ersatzzufahrt aus den genannten Gründen nicht zu.

c) Bezirksverband der Kleingärtner Berlin-Weißensee e.V.
Schreiben Th vom 09.10.2003

Der Bezirksverband wendet sich gegen die Schließung der Eisenbahnüberführung Betriebsstraße. Die EÜ Betriebsstraße ist der einzige befahrbare Zugang zur Kleingartenanlage „Feuchter Winkel West“. Zu Fuß käme man im Augenblick noch unter Inanspruchnahme eines ca. 1,5 km großen Umweges entlang des Bahndamms über die Kleingartenanlage „Blankenburg“ in die KGA „Feuchter Winkel West“; dieser Fußweg ist jedoch wegen seiner zu geringen Breite nicht befahrbar und wird der Verbreiterung des Bahndamms vermutlich zum Opfer fallen. Eine Schließung der EÜ Betriebsstraße hätte zur Folge, dass die gesamte Kleingartenanlage „Feuchter Winkel West“ mit einer Gesamtfläche von 21.640 m^2 und 40 Parzellen aufgegeben wurden muss, da eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Parzellen und die Sicherheit der sich dort aufhaltenden Bürger nicht mehr gegeben ist. Weder Krankenfahrzeuge, Feuerwehr noch Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung könnten dann diese KGA erreichen. Die Schließung der EÜ macht mitten in Berlin ein Stück gepflegten Grüns in der wichtigen Frischluftschneise vom Barnimer Landschaftspark bis zum Alexanderplatz zur Enklave. Der Bezirksverband protestiert im Namen seiner Mitglieder gegen
- die geplante Schließung der EÜ Betriebsstraße und
- gegen die Verbreiterung des Bahndamms zu Lasten von Kleingartenfläche.

Aus den Planungsunterlagen ist nicht erkennbar, dass die Schließung aus bautechnischen Gründen notwendig wäre. Es ist wohl nur der Kostenfaktor, der die DB AG zur Einsparung einer Unterführung bewegt, jedoch zu Lasten der Allgemeinheit. Vorsorglich wird schon jetzt darauf hingewiesen, dass Schadensersatzansprüche gegen die Bauträger geltend gemacht werden.

Schreiben Th/Be vom 14.06.2005
(Stellungnahme zur Planänderung)

Der Bezirksverband favorisiert weiterhin die ursprünglich vorgesehene Streckenführung der Ersatzzufahrt unter Hinweis auf den nunmehr zusätzlichen Fahrzeugverkehr im Bereich der KGA „Feuchter Winkel Ost“. Für den Fall, dass die geänderte Planung beibehalten wird, werden folgende Hinweise gegeben:

- Auf dem in Teilen als Ersatzzufahrt genutzten Hauptweg der KGA „Feuchter Winkel Ost“ ist eine Wasserleitung verlegt (2″-PVC-Leitung laut Anlage zum Schreiben). Es ist dafür Sorge zu tragen, dass diese Wasserleitung bei der Baudurchführung nicht beschädigt wird.
- Die Straßendecke der Ersatzzufahrt sollte so beschaffen sein, dass Unterhaltungsarbeiten an der Wasserleitung in Eigenleistung der Kleingärtner möglich sind (z.B. Rasengittersteine anstelle Beton oder Asphalt als Befestigung).

Entscheidung:

Zu a) und b)

Die Forderung nach Aufrechterhaltung der EÜ Betriebsstraße in km 7,192 wird zurückgewiesen. Bei der Betriebsstraße handelt es sich nicht um eine im Straßenverzeichnis eingetragene öffentliche Straße, sondern um eine Privatstraße, die der Erschließung des rückwärtigen Bahngeländes diente und auch für die Erschließung von Teilen der östlich der Strecke gelegenen Kleingartenkolonie mitgenutzt wurde. Eine faktische Mitnutzung der Betriebsstraße vor dem 03.10.1990 als sogenannte betrieblich-öffentliche Straße führt im Geltungsbereich des BerlStrG nicht regelmäßig dazu, dass sie den Status einer öffentlichen Straße erlangt hat. Faktisch öffentlich genutzte Straßen der DDR waren bis zum Inkrafttreten des BerlStrG am 14.07.1999 entweder in das Straßenverzeichnis einzutragen oder zu widmen. Ist das unterblieben, so ist davon auszugehen, dass für die betreffende Straße der Status einer öffentlichen Straße nicht vorgesehen war.

Die vorhandene EÜ in km 7,192 besteht aus mehrfeldrigen zweigleisigen Stahlüberbauten für die Fern- und S-Bahn und befindet sich in einem baulichen Zustand, der eine Erneuerung der Brückenbauwerke für den geplanten Streckenausbau erforderlich machen würde. Mit der entfallenen betrieblichen Funktion der Anlagen des Rbf. Pankow besteht für den Vorhabenträger keine Notwendigkeit der Aufrechterhaltung eines aufwändigen Kreuzungsbauwerkes im Zuge der Betriebsstraße mehr, so dass er den ersatzlosen Rückbau dieses Bauwerkes mittels Dammlückenschluss geplant hat.

Um auch weiterhin die Zufahrt in das Betriebsgelände für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge im Bedarfsfall zu gewährleisten, hat der Vorhabenträger eine Ersatzzufahrt mit Anschluss an die östlich gelegene Romain-Rolland-Straße geplant. Über diese Ersatzzufahrt ist die Erschließung der Kleingartenkolonie auch weiterhin möglich. Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer bestimmten Zuwegung besteht für die Anlieger nicht.

Bei den von der Senatsverwaltung und dem Bezirksamt vorgetragenen Planungsabsichten in Bezug auf das Gelände des ehemaligen Rbf. Pankow handelt es sich weder um eine verfestigte Planung, noch liegen dafür konkrete Bebauungspläne vor. Insofern ist es nicht geboten, dem Vorhabenträger vorausschauend die Errichtung bzw. den Erhalt eines aufwändigen Kreuzungsbauwerkes aufzugeben, wenn zu diesem Zeitpunkt nicht klargestellt ist, ob und in welcher Form die angedachte Überplanung des ehemaligen Rbf. Pankow ggf. zum Tragen kommt. Über die verkehrliche Anbindung dieses Geländes kann erst nach Vorlage einer untersetzten Gesamtplanung abschließend entschieden werden. Die im Rahmen des Vorhabens geplante Ersatzzufahrt dient ausschließlich dem Erhalt bisheriger Fahr- und Wegebeziehungen und besitzt keine überregionale Erschließungsfunktion im Sinne weitergehender Planungsabsichten, so dass die Hinweise auf eine verkehrliche Überbelastung des Gebietes um die Romain-Rolland-Straße hier fehlgehen.

Im Übrigen ist die nachträgliche Errichtung eines Kreuzungsbauwerkes in dem betreffenden Streckenabschnitt nicht gänzlich ausgeschlossen, auch wenn damit zeitweilige Einschränkungen der Betriebsführung von Fern- und S-Bahn verbunden wären.

Zu c)

Die Einwendungen des Bezirksverbandes gegen den Rückbau der EÜ Betriebsstraße werden zurückgewiesen.

Als Ersatz für den Rückbau der EÜ Betriebsstraße sieht der Plan eine Ersatzzufahrt für das Bahnbetriebsgelände mit Anbindung an die Romain-Rolland-Straße vor. Diese neue Zufahrt bindet unmittelbar an den verbleibenden südöstlichen Straßenabschnitt innerhalb der KGA „Feuchter Winkel“ an, so dass auch künftig ein befahrbarer Zugang für die Kleingartenanlage zur Verfügung steht. Damit ist deren ordnungsgemäße Bewirtschaftung und die Sicherheit der Anlieger auch weiterhin gewährleistet. Eine Aufgabe der gesamten Kleingartenanlage mit 40 Parzellen, wie von den Einwendern unter Hinweis auf eine entstehende Enklavensituation vorgetragen, ist planerisch nicht zu begründen.

Auch die fußläufige Anbindung der KGA bleibt erhalten. Neben dem bereits von den Einwendern benannten Fußweg aus Richtung der nördlich gelegenen KGA „Blankenburg“ ist die KGA von der Prenzlauer Promenade aus über die Treppen- bzw. Rampenanlage i.V.m. dem dortigen Fußgängertunnel zu erreichen. Die bisher die KGA trennenden Gleisanlagen des Rbf. Pankow sind bereits außer Betrieb und können künftig unter Nutzung der neuen Ersatzzufahrt gequert werden.

Die geplante Verbreiterung des östlichen Bahndammes ist zur Herstellung der regelgerechten Gleisabstände zwischen den S-Bahn- und Fernbahnanlagen erforderlich. Die hierfür in Anspruch zu nehmenden Parzellen nördlich und südlich der EÜ Betriebsstraße sind in den Grunderwerbsplänen mit einem dauerhaften Verlust von insgesamt ca. 400 m^2 Randfläche ausgewiesen. Eine weitergehende zweckgebundene Nutzung dieser Parzellen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit Ausnahme einer unmittelbar nordöstlich der EÜ Betriebsstraße gelegenen Parzelle (Flurstück 6155) auch weiterhin gegeben.
Im Übrigen wird ergänzend auf die Entscheidung zu a) und b) hingewiesen.
Der Plan sah im Bereich von ca. km 7,2 bis km 7,3 eine Dammverbreiterung vor, die den vorhandenen Weg zwischen Bahndamm und den rückwärtigen Parzellen der KGA so weit eingeengt hätte, dass der Zugang zu diesen Parzellen z.T. nicht mehr gewährleistet war (siehe Anlage 6, Querprofil km 7,2+30). Dem Vorhabenträger wurde deshalb aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung die Bahndammbreite in diesem Bereich mittels aufgesteilter Böschungsneigung oder konstruktiver Einbauten so zu verringern, dass zwischen Böschungsmulde und Einzäunung der Kleingartenparzellen eine durchgehende Wegbreite von mindestens 2,0 m verbleibt und die Anbindung dieses Weges an den südöstlichen Straßenabschnitt in Höhe der EÜ Betriebsstraße aufrechterhalten wird. Die Planunterlagen (Lageplan und Querprofile) wurden entsprechend geändert.
Es wird des weiteren angeregt, den geplanten Rückbau des ehemaligen Zuführungsgleises des Rbf. Pankow um ca. 50 m zu verlängern, und den nördlichen Wegezugang für die KGA im Querungsbereich des ehemaligen Zuführungsgleises in Abstimmung mit dem Kleingartenverband barrierefrei auszubilden.

Die geänderte Linienführung der Ersatzzufahrt wurde erforderlich, um den vorrangigen Belangen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) Rechnung zu tragen und damit mögliche Eingriffe in die Betriebsabläufe der benachbarten BSR zu vermeiden (siehe auch nachfolgende Ziffer 5.3.7). Eine erhebliche Belastung der KGA „Feuchter Winkel Ost“ durch zusätzlichen Fahrzeugverkehr ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, da nur wenige Parzellen von der geänderten Straßenführung berührt werden und sich die Anzahl der ggf. anzufahrenden Parzellen der KGA „Feuchter Winkel West“ ebenfalls in Grenzen hält.
In Bezug auf die Hinweise zur kleingarteneigenen Wasserleitung hat der Vorhabenträger erklärt, dass deren bauzeitliche Beeinträchtigung wegen der geringen Aushubtiefen nicht zu erwarten ist und die Zugänglichkeit der Leitung durch die seitlich zur Straße angeordneten Bankette gewährleistet bleibt.

5.3.7 Grunderwerb

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)
Schreiben PIF 11 vom 17.11.2003

Die BSR hat bereits 2002 Planungen zur Überquerung ihres Grundstücks abgelehnt (Hinweis auf protokollierten Ortstermin mit DB AG vom 23.10.2002). Die BSR nutzt den Standort Asgardstraße im Rahmen der Verpflichtung als kommunaler Entsorgungsfachbetrieb für die Abfallwirtschaft als Recyclinghof, für den Biogutumschlag und als Containerstellfläche. Eine Überquerung des Grundstücks durch eine Zufahrt würde die betrieblichen Abläufe stark beeinträchtigen. Alternativ wurde der DB AG die südliche Umfahrung des Grundstücks mit entsprechendem Flächenausgleich angeboten. Die BSR ist verwundert, dass das Planfeststellungsverfahren ohne ihre Beteiligung fortgeführt wurde und erhebt Einspruch gegen die geplante Zufahrt über ihr Grundstück.

Schreiben PIF 11 vom 13.05.2005 (Stellungnahme zur Planänderung)

Die BSR bestätigt den Erhalt des geänderten Lageplans für die Ersatzzufahrt und führt aus, dass die dargestellte Inanspruchnahme der BSR-Flächen den zwischen DB AG und BSR geführten Abstimmungen entspricht.
Es wird beanstandet, dass der beabsichtigte Flächenausgleich von ca. 3.260 m^2 auf dem benachbarten Bahngelände nicht dargestellt wurde und die Zustimmung zur geplanten Lösung von dem Abschluss einer Vereinbarung zum Flächentausch bzw. Flächenausgleich zwischen DB AG und BSR abhängig gemacht, sowie die Aktualisierung des dazu bereits vorliegenden Vereinbarungsentwurfes angemahnt.

b) Bezirksamt Pankow
Tiefbauamt; Schreiben Tief 425 vom 18.09.2003

Sollte an der Planung (Schließung der EÜ Betriebsstraße) festgehalten werden, ist das Flurstück 6130, Flur 307, durch die DB AG zu erwerben. Für den Anschluss der Ersatzzufahrt im Bereich der Romain-Rolland-Straße und der Wendeschleife im Bereich Boenkestraße an das öffentliche Straßenland ist ein Antrag auf Herstellung einer Gehwegüberfahrt beim Tiefbauamt zu stellen. Dies betrifft das Flurstück 6205, Flur 307, (Romain-Rolland-Straße) und das Flurstück 56, Flur 354 (Boenkestraße). Grunderwerb erfolgt hier nicht.

Für die ausgewiesenen BE-Flächen und Zuwegungen sind Sondernutzungsanträge beim Tiefbauamt zu stellen. Es ist jetzt schon festzustellen, dass die vorhandene Befestigung einiger in Anspruch zu nehmender Straßen für die zu erwartenden Beanspruchungen nicht ausgelegt ist (z.B. Liebenstraße, Ilsenburgstraße u.a.). Generell ist vor Baubeginn eine Foto- bzw. Videodokumentation über den vorhandenen Straßenzustand zu fertigen. Im Einzelnen sind Vereinbarungen über die Oberflächenverbesserung der genutzten Straßenbereiche zu treffen. Die Flurstücke 16, 17, 18, 20 und 24 in Flur 344 werden derzeit nicht als öffentliche Straße genutzt. Da sie sich aber im Fachvermögen des Tiefbauamtes befinden, sind für die Dauer der Nutzung Pachtverträge abzuschließen.

c) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Stadt- und Freiraumplanung; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Die bauzeitliche Inanspruchnahme privater Grundstücke (lfd. Nr. 3.01 Grunderwerbsverzeichnis) oder des Landes Berlin (z.B. 4.06, 4.07, 4.08) bei gleichzeitig verfügbaren benachbarten Grundstücken in Eigentum der DB AG bedarf der Begründung. Vorrangig sind Grundstücke der DB AG oder auch des BEV in Anspruch zu nehmen.
Auf den Grunderwerbsplänen (km 6,300-7,157 und km 7,157-8,060) wird für die gleichen Grundstücke auf unterschiedliche laufende Nummern im Grunderwerbsverzeichnis verwiesen. Damit werden unterschiedliche Eigentümer benannt (lfd. Nr. 1.09, 1.10, 1.11). Nicht nachvollziehbar ist der Erwerb von Grundstücken der DB AG (Holding) für das Vorhaben gemäß Grunderwerbsverzeichnis.
Die Darstellung der Grenze der DB AG in den Grunderwerbsplänen ist nur dann sinnvoll, wenn daraus das Grundstückseigentum des Vorhabenträgers ersichtlich ist.

d) Bundeseisenbahnvermögen BEV
Dienststelle Ost; Schreiben BE 2505 Le vom 10.10.2003

Das BEV ist Eigentümer der im Grunderwerbsverzeichnis unter den lfd. Nr. 1.01, 1.06, 1.07, 1.09, 1.11, 2.01 und 2.02 aufgeführten Flurstücke. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass bei einem Erwerb keine nicht verwertbaren Restflächen zurückbleiben dürfen.
Die unter den lfd. Nr. 1.02 und 6.12 aufgeführten ehemaligen BEV-Flurstücke sind zwischenzeitlich in das Eigentum der DB AG übergegangen.

Schreiben BE 2505 Le vom 10.10.2003

(Stellungnahme zur Planänderung

Der geänderten Linienführung der neuen Erschließungsstraße wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die im Schreiben des Bezirksverbandes der Kleingärtner vom 14.06.2005 aufgeführten Hinweise beachtet werden.

e) RA König (Vertr. für Einwender 18)
Schreiben vom 13.10.2003

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme (lfd. Nr. 3.01 im Grunderwerbsverzeichnis) wird für willkürlich und rechtswidrig gehalten, unter Hinweis darauf, dass eine zivilrechtliche Einigung über die geplante baubedingte Inanspruchnahme des Grundstückes zuvor bereits gescheitert war.

Entscheidung:

Zu a)

Der Vorhabenträger hat den Plan dahingehend geändert, als die Zufahrtstraße nunmehr in südliche Richtung verschoben wurde, um die Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe auf dem Gelände der BSR weitgehend zu mindern. Eine weitere Trassenverschiebung ist wegen der notwendigen Aufrechterhaltung des westlichen Anbindepunktes für die Zufahrtstraße im Bereich des Bahnbetriebsgeländes nicht gegeben. Die BSR hat mit ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 21.07.05 zur Planänderung bestätigt, dass die verbleibende Inanspruchnahme der BSR-Flächen den zwischenzeitlich geführten Abstimmungen mit der DB AG entspricht.

Die Bereitstellung einer Ersatzfläche seitens der DB AG unterliegt nicht der Planfeststellung, sondern ist zwischen den Beteiligten vertraglich zu vereinbaren. Grundsätzlich hat der Vorhabenträger die erforderliche Flächenbereinigung mittels Flächentausch bestätigt. Dem Vorhabenträger wird dazu aufgegeben, die noch ausstehende Vereinbarung mit der BSR zeitgleich mit der Durchführung der Maßnahme abzuschließen.

Zu b)

Das Bezirksamt Pankow, Stadtplanungsamt, hat mit ergänzendem Schreiben vom 17.06.2004 an das Eisenbahn-Bundesamt klargestellt, dass bei der Bezeichnung des Flurstückes 6130 ein Fehler unterlaufen ist und die genannte Fläche Teil des Flurstückes 6136 sei, welches sich im Eigentum der DB AG befindet, so dass die Forderung nach Grunderwerb zurückgenommen wird. Bezüglich der in diesem Schreiben erneuerten Forderung nach Erhalt der EÜ Betriebsstraße wird auf die Entscheidung zu a) und b) unter Ziffer 5.3.6 verwiesen.

Dem Hinweis zur Antragstellung beim Tiefbauamt für die Errichtung der Gehwegüberfahrt im Bereich der Romain-Rolland-Straße ist seitens des Vorhabenträgers nachzukommen, wobei es aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses aber keiner gesonderten Genehmigung des Tiefbauamtes für die Baumaßnahme bedarf. Für die Boenkestraße entfällt diese Antragstellung, da die Wendeschleife nicht mehr Gegenstand des Planes ist.
Soweit nach der Änderung des Planes, hier insbesondere die Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes bei km 8,790, für die Durchführung der Baumaßnahme noch die Nutzung öffentlichen Straßenraumes, die Einrichtung von BE-Flächen oder anderweitige Nutzungen bezirkseigener Flurstücke verbleiben, hat der Vorhabenträger die vorherige Zustandserfassung, die Schadensbeseitigung und Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes sowie den Abschluss ggf. erforderlicher Miet- und Nutzungsverträge bereits zugesagt. Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Zustandsverbesserung genutzter Straßenbereiche nach Abschluss der Baumaßnahme besteht dagegen nicht.
Zu c)
In Bezug auf die bauzeitliche Inanspruchnahme privater oder landeseigener Flurstücke für die Durchführung der Baumaßnahme hat der Vorhabenträger erklärt, dass die Nutzung benachbarter bahneigener Flächen zunächst geprüft wurde, insbesondere bei der Errichtung von Stützwänden und Brückenbauwerken die zeitweilige Inanspruchnahme von Flächen Dritter aber nicht grundsätzlich vermieden werden konnte. Die in der Stellungnahme konkret benannten Flurstücke (lfd. Nr. 3.01, 4.06, 4.07 und 4.08 des Grunderwerbsverzeichnisses) werden nach der Änderung des Planes nicht mehr in Anspruch genommen.
Dem Hinweis zur unterschiedlichen Eintragung der lfd. Nr. 1.09-1.11 des Grunderwerbsverzeichnisses in den zugehörigen Grunderwerbsplänen wurde nachgekommen und die Angaben im Grunderwerbsplan, Bl.-Nr. 2, berichtigt. Bezüglich des „Erwerbs“ von Grundstücken der DB AG (Holding) hat der Vorhabenträger klargestellt, dass entsprechend den konzerninternen Regularien ein Erwerb dieser Grundstücke von dem Vorhabenträger, DB Netz AG, nicht durchgeführt wird und dass diese Darstellung im Grunderwerbsverzeichnis lediglich aufgrund der formalen Trennung beider Aktiengesellschaften im Konzern in dieser Form erfolgte.
Zu d)
Wie aus dem Grunderwerbsverzeichnis ersichtlich, werden mit Ausnahme des Flurstückes 6156 (lfd. Nr. 1.11 des Grunderwerbsverzeichnisses) nur geringe Teilflächen der betroffenen Flurstücke des BEV in Anspruch genommen. Damit ist die Verwertbarkeit der verbleibenden Restflächen dieser Flurstücke auch weiterhin gegeben.

Bezüglich des gesamten Flurstückes 6156 (und einer Teilfläche des Flurstückes 6207, lfd. Nr. 1.09 des Grunderwerbsverzeichnisses) hat das BEV dem Vorhabenträger mit Schreiben vom 13.06.2005, Az. 2506 Le-(993 135), ergänzend mitgeteilt, dass diese Flächen auf der Grundlage der bestehenden Rahmenvereinbarung vom 04./05.08.1996 als betriebsnotwendige bzw. planungsbehaftete Flächen auf die DB AG übertragen werden sollen, so dass ein Erwerb nicht mehr erforderlich wird.

Der Vorhabenträger ist den Hinweisen zum zwischenzeitlich erfolgten Eigentümerwechsel des unter der lfd. Nr. 1.02 aufgeführten Flurstückes 6157 bzw. zur beabsichtigten Übertragung der Flurstücke 6156 und 6207 (Teilfläche) an die DB AG nachgekommen und hat das Grunderwerbsverzeichnis berichtigt bzw. mit einem entsprechenden Hinweis versehen. Das Flurstück 63 (lfd. Nr. 6.12) ist nicht mehr vom Vorhaben betroffen.

In Bezug auf die im Schreiben des Bezirksverbandes der Kleingärtner vom 14.06.2005 enthaltenen Hinweise im Zusammenhang mit der geänderten Linienführung der neuen Erschließungsstraße wird auf die Entscheidung zu c) unter der Ziffer 5.3.6 verwiesen.

Zu e)

Der Vorhabenträger hat den Plan geändert. Die zunächst gemäß Grunderwerbsplan ausgewiesene vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstückes während der Bauzeit ist nicht mehr Gegenstand des Planes. Damit ist die Einwendung gegenstandslos geworden (siehe auch Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde, S. 33).

5.3.8 Prognose, Betriebsprogramm

RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003, 13.07.2004 und 17.03.2005

Einwendung:

1.

Die Berücksichtigung der Prognose für das Jahr 2010 sei fehlerhaft. Mit Blick auf den Bundesverkehrswegeplan 2003 müsse der Prognosehorizont 2015 berücksichtigt werden.

2.

Das Betriebkonzept sei nicht nachvollziehbar. Die prognostizierten Zugzahlen seien zu gering und entsprächen insofern nicht der tatsächlich zu erwartenden Belastung. Sollte der Vorhabenträger keine nachvollziehbare und im Einzelnen begründete Prognose vorlegen können, müsse die Regelvorgabe der Schall 03 zur Vollauslastung berücksichtigt werden.

Im Einzelnen wurde von den Einwendern vorgetragen:

a) Der in der Planrechtsunterlage vorausgesetzte Rückbau des Rangierbahnhofs Pankow und die Streckenaufgabe der Niederbarnimer Eisenbahn seien noch nicht erfolgt. Die Auswirkung beider Maßnahmen müsse daher unberücksichtigt bleiben.
b) Fremde Eisenbahnverkehrsunternehmen seien bei der Prognose nicht berücksichtigt worden.
c) Es sei nicht nachvollziehbar, wie der Verkehr auf der sog. Nordbahn abgewickelt werde. Der künftige Verkehr, der später über Wedding und Reinickendorf führen werde, werde auf absehbare Zeit weiter über das Nordkreuz geführt.
d) Der mittlerweile stattfindende durchgehende Nachtverkehr der S-Bahnen am Wochenende sei nicht berücksichtigt.
e) Es fehle eine ausdrückliche Begründung dafür, dass nunmehr erheblich weniger Güterzüge verkehren sollen als in der ursprünglichen Planfeststellung angenommen. Mit Blick auf die Verkehrspolitik der Bundesrepublik Deutschland, die Liberalisierung im europäischen Verkehr und im Hinblick auf die bereits jetzt in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sei es unzulässig, von einer Reduzierung der Güterzugzahlen auszugehen.
f) Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz ist unter Internationalen Projekten die Eisenbahnverbindung Ducherow - Karnin - Swinemünde – Ahlbeck enthalten. Eine Realisierung dieses Vorhabens ergäbe zusätzlichen, bisher unberücksichtigten Verkehr im planfestzustellenden Abschnitt.
g) Es fehle jede Begründung, warum für Nahverkehrszüge nur 140 km/h angenommen wurden. In anderen Planfeststellungsverfahren würden hierfür bereits 160 km/h eingestellt.

h) Für Güterzüge müsse in Übereinstimmung mit anderen Unterlagen die gemäß Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h angenommen werden.

i) Die Strecke gehöre zum transeuropäischen Netz, für das die technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) einschlägig seien. Die Ausrüstung der Strecke erfolge mit einer für 200 km/h zugelassenen Oberleitung. Damit lägen die Voraussetzungen vor, die zugelassene Streckengeschwindigkeit ohne weitere Baumaßnahmen (mit Ausnahme der Sicherungstechnik) und damit auch ohne erneute Planfeststellung auf 200 km/h zu erhöhen. Diese Erhöhung könnte innerhalb des Prognosehorizonts erfolgen. Daher werde die Berücksichtigung einer Geschwindigkeit von 200 km/h gefordert.

j) Die grafische Darstellung des Betriebsprogramms 2015 enthalte eine Belegung für den Glasower Damm, nicht aber für das Karower Kreuz.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Einwendung zum Prognosehorizont bedarf keiner Entscheidung mehr. Der Vorhabenträger hat auf Grund der Einwendungen und der veränderten Gesetzeslage – Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Jahr 2004 mit einem neuen Bundesverkehrswegeplan – die in den Planunterlagen enthaltene Schalltechnische Untersuchung und Erschütterungstechnische Untersuchung auf der Grundlage einer Betriebsprognose für das Jahr 2015 überarbeitet.

Zu 2.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die durch Schienenverkehr zu erwartende Lärmbelastung ist auf Grund einer Verkehrsprognose (vgl. Amtl. Begründung zur 16. BImSchV, BR-Drucks. 661/89 S. 46) und nicht unter Bezug auf die Höchstkapazität einer Strecke zu ermitteln. Zwar sieht der Abschnitt 4 der Schall 03 bei Neu- und Ausbaustrecken die Berücksichtigung einer Vollauslastung der Strecke vor, jedoch wird in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV auf diesen Abschnitt nicht Bezug genommen. Dies entspricht auch der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Die Berücksichtigung von Verkehrsprognosen entspricht ebenso der Vorgehensweise bei der Ermittlung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV.

Basis für die Erstellung der Betriebsprognose ist der Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan basiert auf Verkehrsuntersuchungen der Bundesregierung und beinhaltet eine Einschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage der einzelnen Verkehrsträger jeweils getrennt nach Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr. Auf der Grundlage dieser Prognoseansätze werden über komplexe Umrechnungsmodelle Zugzahlen auf den verschiedenen Strecken generiert.

Zu den einzelnen Punkten der Einwendung:

a) Für den in der Planfeststellungsunterlage vorausgesetzten Rückbau des Rangierbahnhofs Pankow liegt eine Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes – Az.: 51111.51101 Pap/1061 – vom 24.03.2004 vor. Mit Schreiben vom 01.11.2002 (Az.: VII F 312) teilte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gegenüber der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) AG mit, dass Planungen zu einer Neuanbindung der Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde in veränderter Lage an die Stettiner Bahn nicht weiter verfolgt werden sollen. Die NEB hat daraufhin mit Schreiben vom 28.11.2002 (Az.: Co) der DB Netz AG mitgeteilt, dass die Anbindung der NEB an den Bahnhof Berlin-Blankenburg bei den Planungen der Strecke Nordkreuz – Karow nicht mehr berücksichtigt werden müsse. Im Weiteren wird auf die Ausführungen in der Entscheidung unter Teil B., Ziffer 5.3.3 hingewiesen. Somit waren die Voraussetzungen gegeben, im hier gegenständlichen Verfahren sowohl den Rangierbahnhof Pankow als auch die Niederbarnimer Eisenbahn von den Gleisanlagen der Stettiner Bahn abzubinden. Insofern waren in der Betriebsprognose keine Verkehre aus diesen Bereichen zu berücksichtigen.

b) Die Prognosen gehen von Zugzahlen aus und nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Damit ist keinesfalls festgelegt, dass nur ein bestimmtes EVU den Zugverkehr abwickeln wird. Bisher am Markt nicht tätige EVU, oder auch nach Vortrag der Einwender nicht durch die DB Netz AG hinsichtlich beabsichtigter Verkehre befragte EVU, produzieren nicht automatisch zusätzlichen Verkehr, sondern nehmen als Marktteilnehmer am prognostizierten Verkehr teil. Somit würden ggf. Anteile der prognostizierten Zugzahlen auf neu hinzukommende EVU anzurechnen sein. Dem steht auch nicht entgegen, dass die Liberalisierung des Personen- und Güterverkehrs dazu führt, dass weitere EVU am Markt tätig werden.

c) Zur Abwicklung des Zugverkehrs der Nordbahn (Berlin-Gesundbrunnen – Schönholz – Birkenwerder) hat der Vorhabenträger in seinen Erwiderungen und im Erörterungstermin ausgeführt, dass Zugläufe der Nordbahn in einer 1. Stufe über den Laufweg Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Blankenburg – Abzweig Karow West verkehren werden. In Addition mit den Zügen der Stammrelation Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow ergebe sich dann die im Prognosebetriebsprogramm 2015 abgebildete Belastung des hier in Rede stehenden Abschnitts der Stettiner Bahn. Das Betriebsprogramm 2015 berücksichtige daher auch Zugläufe der Nordbahn. Die DB Netz AG beabsichtige in einer 2. Stufe den Ausbau der Nordbahntrasse, um Bedarfssteigerungen an Zugläufen dieser Relation gerecht zu werden, welche aus Kapazitätsgründen dann nicht mehr über den hilfsweisen Laufweg Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Blankenburg – Berlin-Karow abgewickelt werden können.

Wenn Teile der jetzt auf der Stettiner Bahn prognostizierten Züge der Nordbahn später auf der Nordbahntrasse verkehren, sei damit nicht automatisch eine Reduzierung des Zugaufkommens im hier gegenständlichen Streckenabschnitt verbunden. Es sei durchaus möglich, dass die dann bestehenden freien Kapazitäten durch andere Züge genutzt werden. Diese Ausführungen des Vorhabenträgers sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

d) Die derzeit gültigen Fahrpläne der S-Bahn weisen durchgängigen Nachtverkehr in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag aus. Den Fahrplanaushängen des Bahnhofs Pankow-Heinersdorf, die im Internet unter den folgenden Adressen abgerufen werden können

http://www.s-bahn-berlin.de/fahrplanundnetz/pdf/MoFr_BPHD_Richtung_BBKB.pdf
http://www.s-bahn-berlin.de/fahrplanundnetz/pdf/SaSo_BPHD_Richtung_BBKB.pdf
http://www.s-bahn-berlin.de/fahrplanundnetz/pdf/MoFr_BPHD_Richtung_BPKR.pdf
http://www.s-bahn-berlin.de/fahrplanundnetz/pdf/SaSo_BPHD_Richtung_BPKR.pdf

sind nachts (22.00 – 06.00 Uhr) jeweils 31 Zugfahrten in Richtung Norden (S 2: Buch/Bernau; S 8: Blankenburg/Birkenwerder) und in Richtung Süden (S 2: Lichtenrade/Blankenfelde; S 8: Grünau/Zeuthen) zu entnehmen.

Nach Rückfrage des Vorhabenträgers bei der S-Bahn Berlin GmbH seien diese speziellen Nachtfahrten auch im Zielkonzept der S-Bahn enthalten. Das Zielkonzept ist der Schalltechnischen Untersuchung als Anlage beigefügt. Danach verkehren im Nachtzeitraum pro Richtung jeweils 18 Züge der Linie S 2 und S 8 und damit 36 Züge insgesamt. Diese Zahl von 36 Zügen täglich liegt über der derzeitigen Zahl von 31 Zügen für einen durchgängigen Nachtbetrieb am Wochenende. Für die Planfeststellungsbehörde sind insofern keine Anhaltspunkte erkennbar, dass das Prognosebetriebsprogramm 2015 einen durchgängigen S-Bahnverkehr am Wochenende nicht berücksichtigt.

Für den Tagzeitraum sind je Richtung 195 Züge angegeben, die auf die Linien S 2 und S 8 entfallen. Hieraus errechnen sich 6 Züge pro Linie und Stunde, d.h. eine für den S-Bahnverkehr in Berlin typische Taktzeit von 10 Minuten. Anhaltspunkte dafür, dass sich das Fahrgastaufkommen im Bereich Pankow – Blankenburg – Karow z.B. durch neu entstehende größere Wohngebiete erhöhen wird und insofern eine Verstärkung der Linien erfordert, liegen nicht vor. Da der Vertrag der S-Bahn Berlin GmbH mit dem Land Berlin bis 2017 gilt und von einer Änderung der im Zielkonzept bestellten Züge nicht ausgegangen wird, entsprechen diese Züge der Betriebsprognose 2015.

Weiterhin sei angemerkt, dass im Zielkonzept ein Teil der Züge nur als Halbzug ausgewiesen wurde. Da aber nicht ausgeschlossen werden kann, dass hierfür bei entsprechender Bestellung des Landes Berlin auch Vollzüge verkehren könnten, ist in der Schalltechnischen Untersuchung (vgl. Anlagen 13.1.2.1 und 13.1.2.2; Emissionspegelberechnung für linkes und rechtes S-Bahngleis) grundsätzlich von einem Verkehr mit Vollzügen (Zuglänge 146 m) ausgegangen worden.

e) Das Betriebsprogramm 2010, auf dessen Grundlage die Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung der ursprünglich ausgelegenen Planunterlagen erstellt wurde, enthielt Güterzugverkehr auf der Strecke 6081, während die Prognose für das Jahr 2015 einen solchen nicht mehr vorsieht.

Dieses Ergebnis steht auf den ersten Blick im Widerspruch zu der von der Verkehrspolitik angestrebten Verlagerung insbesondere von Güterverkehr zugunsten der Schiene. Bei näherer Betrachtung ist es aber unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Situation plausibel. Güterverkehrsströme verlaufen grundsätzlich über den Berliner Außenring (BAR) und nur in wenigen Ausnahmefällen wird der Güterverkehr in die Stadt Berlin bis zum Berliner Innenring (BIR) geführt. Eine unmittelbare Verbindung zwischen dem nördlichen BIR und dem südlichen BIR unter Nutzung des Nord-Süd-Tunnels besteht nur für Reisezüge. Güterzugverkehr ist im Nord-Süd-Tunnel konzeptionell ausgeschlossen.

Der Güterverkehr der Strecke Berlin - Stralsund (Strecke 6081) wird über den Berliner Außenring und die im Karower Kreuz angebundenen Verbindungskurven (BAKW - BKAR bzw. BAKO - BKAR) gespeist. Eine direkte Fortsetzung der Güterzugläufe über das Karower Kreuz hinaus v./n. Nordkreuz bzw. Berliner Innenring (BIR) findet nicht statt. Die Güterverkehrsstellen Rbf. Pankow, der Containerbahnhof Frankfurter Allee sowie der KLV-Bf. Hamburg- und Lehrter Bf. (HUL) wurden bereits in den letzten Jahren geschlossen. Verblieben sind im nahen Umfeld der Strecke Nordkreuz - Karow der Westhafen (Zugverkehr von Westen über Jungfernheide; Bedienung über HUL) sowie der Anschluss Zementwerk in Greifswalder Straße (Ganzzugverkehr über Biesdorfer Kreuz, Lichtenberg). Die Bedienung dieser Anschlüsse erfolgt über den BIR, ohne dass hierfür planmäßiger Güterverkehr zwischen Gesundbrunnen (Nordkreuz) und dem Karower Kreuz erforderlich wird.

f) Der Hinweis auf die im Bedarfsplan für die Bundesschienwege als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz als Internationales Projekt unter der lfd. Nr. 11 aufgeführte Ausbaustrecke (Berlin -) Ducherow – Swinemünde (Swinoujscie) – Ahlbeck Grenze (Usedom) wird zur Kenntnis genommen. Ein Ausbau von Strecken der Internationalen Projekte erfordert jedoch eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern. Eine solche Vereinbarung zur genannten Strecke ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

Auch erschließt sich nicht automatisch, dass ein Ausbau zu zusätzlichen Verkehren im Abschnitt Nordkreuz – Karow führt, da wie bereits dargelegt Züge der Nordbahn nach deren Fertigstellung über Nordkreuz – Schönholz – Birkenwerder verkehren werden und hierdurch im Abschnitt Nordkreuz –Karow entstehende freie Kapazitäten dann von anderen Zügen wie z.B. denen der Strecke nach Ahlbeck genutzt werden können.

g) Nahverkehrszüge sind im Betriebsprogramm 2015 mit differenzierten maximalen Geschwindigkeiten enthalten:
160 km/h für Regionalexpresszüge und120 km/h für Regionalbahnen.

h) Das Betriebsprogramm 2015 enthält keine Güterzüge mehr. Insofern ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Güterzügen nach der EBO im hier gegenständlichen Verfahren nicht relevant.

i) Der Forderung nach Berücksichtigung eine Geschwindigkeit von 200 km/h in der Schalltechnischen Untersuchung wird nicht entsprochen. Im Rahmen des Bauvorhabens „Nordkreuz“ wurde die Strecke 6081 (Stettiner Bahn) bis zum km 4,200 für eine Geschwindigkeit bis zu 110 km/h ausgebaut und mit einer Oberleitungsbauart Re 200 versehen (vgl. auch Planfeststellungsbeschluss vom 31.10.2000, Az.: 1023/1032 Pap /568). Für den Bereich von km 4,200 bis km 7,039 und km 7,829 bis km 9,093 liegt mit Datum vom 30.06.2000 (Az.: 1011/1035 Pap/339) eine Plangenehmigung vor. Ausweislich der genehmigten Planunterlagen ist ein Ausbau auf eine Geschwindigkeit von maximal 160 km/h (vgl. Erläuterungsbericht unter Abschnitt 1.3) unter Verwendung einer Oberleitungsbauart Re 200 (vgl. Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 1) vorgesehen. Diese Plangenehmigung ist bis auf die im hier gegenständlichen Verfahren festzustellenden Maßnahmen des Lärm- und Erschütterungsschutzes bestandskräftig. Insofern erschließt sich nicht, aus welchem Grund die Gleisanlagen des dazwischen liegenden Bereichs von km 7,039 bis km 7,829, die u.a. Gegenstand des hier in Rede stehenden Planfeststellungsverfahrens sind, auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden sollten.
Die für einen Streckenausbau auf 160 km/h vorzusehende Oberleitungsbauart ist die Re 200. Eine Re 160 kommt beim Neu- und Ausbau von Strecken in der Regel nicht mehr zum Einsatz. Die nächstniedrigere Oberleitungsbauart ist dann die Re 100, die aber für die vorgesehene Geschwindigkeit nicht konzipiert ist. Insofern kann die gewählte Oberleitungsbauart Re 200 nicht als Indiz für eine beabsichtigte Streckenertüchtigung auf 200 km/h gewertet werden. Im Übrigen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entschieden, dass die Strecke Berlin – Pasewalk – Stralsund auf eine Geschwindigkeit bis zu 160 km/h auszubauen ist und eine Geschwindigkeit von 200 km/h optional keine Berücksichtigung findet.

j) Das der Schalltechnischen Untersuchung als Anlage beigefügte Schreiben der DB Netz AG vom 17.09.2004 betrifft die Betriebsprogramme für die Bauvorhaben Nordkreuz (a) – Karow und Südkreuz (a) - Blankenfelde und enthält daher Anlagen zu beiden Vorhaben. Den Forderungen der Einwender nach Transparenz der Betriebsprognose folgend wurde das vollständige Schreiben der Schalltechnischen Untersuchung beigefügt. Das Betriebsprogramm für den hier in Rede stehenden Abschnitt der Strecke Berlin – Pasewalk – Stralsund erschließt sich aus der Tabelle der Anlage 1 zum Schreiben der DB Netz AG. Einer gesonderten grafischen Darstellung bedarf es daher nicht.

Zusammengefasst wird festgestellt, dass die Ermittlung der Lärmbelastung auf der Grundlage einer Verkehrsprognose und nicht unter Bezug auf die Vollauslastung einer Strecke nicht zu beanstanden ist. Von den Einwendern werden keine Argumente vorgetragen, die Zweifel an den ermittelten Prognosedaten für das Jahr 2015 entstehen lassen könnten und neuerlichen Ermittlungsbedarf bei der Planfeststellungsbehörde auslösen müssten.
Der Plan sieht eine Ausbaugeschwindigkeit bis zu 160 km/h vor. Ein Ausbau auf 200 km/h würde auf jeden Fall zu umfangreichen Änderungen und Anpassungen der auf 160 km/h ausgebauten Bahnstrecke führen. Zu nennen wären hier z.B. Trassierungsänderungen im Bahnhof Pankow-Heinersdorf, Änderungen an Bauwerken sowie Änderungen und Anpassungen der Sicherungstechnik. Ob die angesprochenen Änderungen von Trassierung und Bauwerken mit erheblichen baulichen Eingriffen verbunden sein würden und diese auch zu Lärmschutzansprüchen führen könnten, kann nur an Hand einer konkreten Planung beurteilt werden. Eine solche liegt aber der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Auch angesichts der Entscheidung des BMVBW zur Ausbaugeschwindigkeit von 160 km/h drängt sich der Planfeststellungsbehörde eine spätere Ausbauabsicht auf 200 km/h nicht auf.
Jeder Prognose - hier der zukünftigen Verkehrsentwicklung gleichermaßen wie der Möglichkeit des späteren Ausbaus auf eine höhere Geschwindigkeit - haftet eine Unsicherheit, d.h. ein Prognoserisiko an. Die abstrakte Möglichkeit, dass die spätere Entwicklung von der Prognose abweichen könne, begründet jedoch nicht die von den Einwendern geforderte Berücksichtigung einer Vollauslastung oder einer Geschwindigkeit von 200 km/h.
Für den Schutz gegen unvorhersehbare Wirkungen des Vorhabens auf Grund einer fehlgeschlagenen Prognose müssen sich die davon Betroffenen insofern auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen § 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 VwVfG gewährt.

5.3.9 Lärmschutz

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Immissionsschutzbehörde; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Der Bereich der Schalltechnischen Untersuchung müsse in den benachbarten Planabschnitt 27 ausgedehnt werden.

b) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003, 13.07.2004 und 17.03.2005

1.
Mit der hier in Rede stehenden Planfeststellung seien Planänderungen für den ehemaligen Planungsabschnitt 5 verbunden. Diese Änderungen seien auch immissionsschutzrechtlich bedeutsam, so dass für die Änderungen im Planungsabschnitt 5 das gem. § 18 AEG erforderliche Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsste; zumindest aber die Änderungen nachrichtlich darzustellen seien, und die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen verlängert werden müsste bzw. die Unterlagen neu ausgelegt werden müssten.
2.
Die Schalltechnische Untersuchung müsse nach einer sorgfältigen Bestandserfassung erneut durchgeführt werden, da die Datenbasis in einiger Hinsicht fehlerhaft sei, z.B.:

a) Berücksichtigung von Bahnhöfen, Brücken, Signalanlagen nicht nachvollziehbar,
b) Berücksichtigung von Rangierfahrten im Bereich der S-Bahn-Kehranlage des S-Bf. Blankenburg nicht nachvollziehbar,
c) Pegeldifferenzen vergleichbar gelegener Gebäude teilweise nicht nachvollziehbar und voneinander abweichend,
d) nicht einbezogene Grundstücke könnten Lärmschutzansprüche haben (fehlerhaft abgegrenzter Untersuchungsraum),
e) pauschalierte Höhenannahmen der Häuser nicht ausreichend,
f) Abstände zwischen Trasse und Häusern z.T. zu hoch und damit zu niedrige Lärmbelastung (z.B. Rudelsburgstraße 1a und 1b),
g) teilweise falsche Lage der Immissionsorte und falsche Angabe der Zahl der Geschosse,
h) unberücksichtigte Gebäude.

3.

Das Gutachten sei auch deshalb nicht verwertbar, da nicht erkennbar sei, wer für das Gutachten verantwortlich zeichnet und welche einschlägige Qualifikation diese Person habe.

4.

Der Analyse sei die tatsächliche und nicht eine fiktive Situation zu Grunde zu legen. Dies betreffe das Betriebsprogramm, die Geschwindigkeiten, die Lage der Gleise und auch den Oberbau (Differenzierung zwischen Holz- und Betonschwellen). Die tatsächliche Situation sei deshalb zu Grunde zu legen, da die Rechtsprechung über teilungsbedingt stillgelegte Strecken hier keine (uneingeschränkte) Anwendung finden könne.

Für den Fall des Festhaltens an einer fiktiven Planung für den Analyse-Zustand müsse die Analyseberechnung unter der Berücksichtigung von Holzschwellen und einer Geschwindigkeit von max. 120 km/h erneut durchgeführt werden.

5.

Die Berechnung des Analyse-Zustands der S-Bahn sei fehlerhaft. Beispielsweise würde bei km 9,9 von einer Geschwindigkeit von 100 km/h ausgegangen. Dabei sei die Geschwindigkeit nach der dortigen Tafel auf 90 km/h beschränkt.

6.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sei die Grenze zur Gesundheitsgefährdung bei 70/60 dB(A) tagsüber/nachts zu ziehen und nicht erst bei 72/62 dB(A), wie in den Planungsunterlagen angegeben. Nach neuerer Rechtsprechung und dem Stand der Lärmwirkungsforschung läge die Grenze zur Gesundheitsgefährdung bei nächtlichen Lärmbelastungen von 50 bis 55 dB(A). Aus Anlage 13.1.3 zur Schalltechnischen Untersuchung sei ersichtlich, dass die Grenze von 60 dB(A) nachts in einer Vielzahl von Fällen überschritten werde. Der Planungsträger müsse ein abschließendes Konzept zur Konfliktbewältigung im Planfeststellungsverfahren vorsehen, wenn er eine gesundheitsgefährdende Situation schaffe oder an der Verfestigung oder gar Verschlechterung einer solchen mitwirke. Daher werde gefordert, entlang der gesamten Strecke beidseitig Lärmschutzwände und sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen (Besonders überwachtes Gleis) vorzusehen.

7.

Im Anhang 13.1 A zur Schalltechnischen Untersuchung sei für die dort genannten Abschnitte rechtsfehlerhaft eine wesentliche Änderung verneint worden. Schließlich seien auch die dort angenommenen Ausgangswerte von 72/62 dB(A) tags/nachts unzutreffend. Das Bundesverwaltungsgericht habe mehrfach die Schwelle von 70/60 dB(A) tagsüber/nachts als diejenige beschrieben, bei der die Belastung „in einem Bereich, der sich nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs bereits unmittelbar der Enteignungsschwelle nähert oder diese bereits erreicht“ liegt.

Nach dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung sollen Dauerschallpegel am Ohr des Schläfers in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) nicht überschritten werden. Bei einem Pegelunterschied innen/außen von 20 bis 25 dB(A) sei damit eine Belastung nachts außen deutlich oberhalb 50 dB(A) im kritischen Bereich. Eine Unterschreitung von 60 bzw. 62 dB(A) nachts genüge diesen Anforderungen nicht.

8.

Die Belastungen durch den S-Bahnverkehrslärm entlang der Rudelsburgstraße seien bereits heute gesundheitsgefährdend. Nördlich des Bahnhofs Blankenburg würden Geschwindigkeiten über 90 km/h gefahren werden. Eine Weiche bei Strecken-km 9,9 würde zu zusätzlichen Belastungen führen. Die Einwender hätten dort bei eigenen Messungen Spitzenpegel um 85 dB(A) gemessen, die bei Belastungen von ca. 420 Zügen pro Wochentag bei einer angenommenen Dämmwirkung von 10 bis 15 dB(A) von zur Lüftung gekippten Fenstern weder eine Kommunikation noch ein Schlafen zulassen würden. Die hohen Spitzenpegel, verbunden mit den Erschütterungen, würden bereits heute auch bei geschlossenen Fenstern zu nächtlichen Aufwachreaktionen führen.

9.

Die Bildung einer Gesamtverkehrsbelastung aus dem Schienenlärm, dem Straßenverkehrslärm von der Bundesautobahn A 114, den Straßen Alt-Blankenburg, Karower Damm sowie einiger anderer Durchgangsstraßen wie Rudelsburgstraße, Triftstraße und Rhönstraße sowie dem Fluglärm durch An- und Abflüge vom und zum Flughafen Tegel sei erforderlich. Unter Berücksichtigung dieser Belastung ergäbe sich ohne weiteres eine Überschreitung der Enteignungs- und Gesundheitsgefährdungsgrenze.

10.

Es sei zu erwarten, dass bei einer Vielzahl von Gebäuden ohne passive Schallschutzmaßnahmen nachts Spitzenpegel erreicht würden, die regelmäßige Aufwachreaktionen und mithin Gesundheitsgefährdungen mit sich bringen würden. Das Vorhaben sei unter diesem Gesichtspunkt wegen eines Verstoßes gegen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG nicht planfeststellungsfähig.

11.

Dem Grundsatz aktiver Schallschutz vor passivem Schallschutz sei nicht hinreichend Rechnung getragen. Insbesondere sei die gem. § 41 BImSchG erfolgte Abwägung fehlerhaft. Auch seien die Kostenansätze falsch bzw. nicht nachvollziehbar. Die Anwendung des BüG müsse zusätzlich zu den geplanten Schallschutzwänden erfolgen.

12.

Die Höhe der Lärmschutzwände sei falsch abgewogen. Auch müsse untersucht werden, welche Wirkung mit gleisnahen Wänden bzw. Zwischenwänden erzielt werden könne. Innovative Produkte seien nicht betrachtet worden.

13.

Für verbleibende Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche sei nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine Entschädigung vorzusehen.

14.

Auch in Höhe der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel“ sei aktiver Schallschutz vorzusehen.

15.

Die Einwender fordern die Einhaltung des Schutzziels des § 41 BImSchG und der §§ 1, 2 der 16. BImSchV. Es müsse unter Einbeziehung aller Lärmquellen, zumindest aber des gesamten Schienenwegs einschließlich der S-Bahnstrecke, der Fernbahn- und der Güterverkehrsstrecke sichergestellt werden, dass die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

16.

Schließlich seien auch die neuen Unterlagen des Vorhabenträgers unschlüssig. Das Inhaltsverzeichnis weise zu 7.1 bis 7.3 drei näher betrachtete Lärmschutzbereiche aus. Der Bereich um km 8,79 sei aber nicht betrachtet worden.

c) Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin -LAGetSi-
Schreiben IB-BP 474/03 SM vom 13.10.2003

1.

Die Grenze der Gesundheitsgefährdung sei bereits unterhalb von 70/60 dB(A) tagsüber/nachts anzunehmen. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen empfehle daher, für planerische Entscheidungen beim Neubau oder wesentlich geänderten Verkehrswegen Vorsorgezielwerte von 55/45 dB(A) tagsüber/nachts vorzugeben und durch bauliche und verkehrs- oder betriebsregelnde Maßnahmen anzustreben.

2.

In Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.11.2001 (BVerwG 11 A 31.00) werde davon ausgegangen, dass an den Immissionsorten in der Flora- und Damerowstraße (Anhang 13.1.A) ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestehe.

3.

Die Reha-Klinik und die Schule bzw. Kita in der Hadlichstraße seien besonders schutzwürdig. Lärmschutzmaßnahmen sind ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung nicht vorgesehen. Daher sollten weitere Möglichkeiten zur Geräuschminimierung geprüft werden.

d) Bezirksamt Pankow von Berlin
Abt. Stadtentwicklung, Umweltamt; Schreiben Stapl 111 vom 20.10.2003

1.
Für im Bereich der Rudelsburgstraße und der Ilsenburgstraße gelegene Wohnbebauung müsse durch aktive Maßnahmen auch die Einhaltung der Nachtgrenzwerte gewährleistet werden.

2.
Im Bereich der Kleingartenanlage „Blankenburg“ müsse die nach § 20 a Bundeskleingartengesetz bestehende und durch Erwerb und Erbpacht nach Sachenrechtsbereinigungsgesetz sich festigende Wohnnutzung berücksichtigt werden. In der Anlage seien bereits ca. 200 Grundstücke erworben. Der Rechtsstreit um den Status der Anlage sei nicht abgeschlossen. Die Dauerwohnberechtigten seien im Hinblick auf ihre Schutzbedürftigkeit wie ein allgemeines Wohngebiet zu beurteilen; eine Betrachtung nur des Tagesbeurteilungspegels reiche nicht aus.

3.
Auf der Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung sei mit erhöhten akustischen Beeinträchtigungen in dem Bereich angrenzender empfindlicher Flächen, die für die ruhebetonte Nutzung festgelegt sind (KGA „Feuchter Winkel“ und „Blankenburg“, geplante öffentliche Parkanlage am Ilsenburggraben) zu rechnen, da hier keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

4.
Im Bereich Ilsenburggraben (Flur 5116 und 5117) plane das Amt für Umwelt und Natur eine Grünanlage mit Kinderspielplatz. Eine Verlängerung der Schallschutzwand Ilsenburgstraße sollte daher geprüft werden.

5.
In den Bereichen Florastraße und Damerowstraße sei es erforderlich, aktive Schallschutzmaßnahmen in Form des BüG vorzusehen, da Beurteilungspegel von 72/62 dB(A) tagsüber/nachts vorliegen würden.

e) Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Ost
Schreiben 250 Le 993 135 vom 15.03.2005

Eine Nutzung der KGA Blankenburg/Feuchter Winkel sei ohne aktive Schallschutzmaßnahmen nicht mehr möglich. Durch die hohen Beurteilungspegel entstünden erhebliche Gesundheitsgefährdungen der Nutzer. Die Schalltechnische Betrachtung nur direkt an die Bahntrasse angrenzender Kleingärten sei nicht ausreichend. Eine Abwägung erfordere auch die Einbeziehung dahinter liegender Flächen. Daher werde aktiver Schallschutz durch die Errichtung einer Lärmschutzwand gefordert.

f) Einwender Nr. 158
Schreiben vom 04.03. und 05.03.2005

Schreiben vom 04.03.2005
Die Bahn rationalisiere aus Kostengründen die Parzelle weg. Eine finanzielle Entschädigung sei hierfür keine Lösung.
Schreiben vom 05.03.2005
Da sich die Entschädigung auf die zu erwartenden Lärmbelästigungen und nicht auf die Räumung der Parzelle beziehe, sei das Schreiben vom 04.03.2005 gegenstandslos. Für die Zahlung einer Entschädigung nach gesondertem Gutachten werde das Einverständnis erklärt.

g) Einwender 159
Schreiben vom 21.03.2005

Die Nutzung einer fiktiven Prognose zur Reduzierung erforderlicher Schutzmaßnahmen sei nicht zulässig. Die Schallschutzwand im Bereich Mühlenstraße müsse daher mindestens in der ursprünglich ausgewiesenen Länge errichtet werden. Auch würde die derzeit bestehende Lärmsituation durch den Bahnbetrieb einschließlich der nächtlichen Betriebsansagen des nahegelegenen Bahnhofs bereits Lärmschutzmaßnahmen zumindest für die Nachtstunden erfordern. Bei Baumaßnahmen im hier erforderlichen Umfang sollte, bezogen auf Lärm, auf jeglichen Bestandsschutz verzichtet werden.

Entscheidungen:
Zu a)
Der Vorhabenträger hatte hierzu erwidert, dass im Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung des Nachbarabschnitts u.a. eine Lärmschutzwand von km 4,145 bis km 4,368 neben den S-Bahngleisen errichtet wurde, deren Notwendigkeit sich aus der Anspruchsberechtigung der Bebauung an der Florapromenade ergeben habe. Aus akustischer Sicht sei der Überlappungsbereich von 400 m zwischen km 4,2 und km 4,6 mehr als ausreichend, da Emissionen aus einer Entfernung von mehreren 100 m zum Beurteilungspegel eines nur einige Dutzende Meter vom Schienenweg entfernt liegenden Immissionsortes nicht entscheidend beitragen würden.
Der Vertreter der Immissionsschutzbehörde erklärte im Erörterungstermin, dass sich mit der Erwiderung des Vorhabenträgers der Einwand erledigt habe (vgl. Niederschrift über die Erörterung S. 80).

Zu b)

Vorbemerkung der Planfeststellungsbehörde:

Das Grundstück des Einwenders 145 befindet sich in mehr als 300 m Entfernung von den Gleisanlagen und darüber hinaus in dem Bereich, wo die Abwicklung des Zugverkehrs auf den Altanlagen der Strecke 6081 erfolgt. Insofern sind hier Lärmfragen in Verbindung mit dem Bahnbetrieb nicht relevant. Im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ist daher, den Bahnlärm betreffend, ausschließlich über die Einwendungen der Einwender 37, 68 und 134 zu entscheiden.

Die Einwender 37, 68 und 134 haben keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung vom 17.02.2005 (mit Änderungen vom 15.07.2005) tritt hier keine wesentliche Änderung auf, da die Beurteilungspegel des Prognosefalls gegenüber dem Analysefall nicht zunehmen. Grund hierfür ist, dass in der Nachbarschaft der Einwender keine Gleislageverschiebungen in Richtung ihrer Bebauung erfolgen (vgl. technischer Lageplan der Anlage 4, Blatt 6 von 7).

Auch im Falle einer gescheiterten Prognose (z.B. höhere Zuganzahl) sind an den Gebäuden der genannten Einwender mangels einer wesentlichen Änderung keine Lärmschutzansprüche zu erwarten. Zur weiteren Vertiefung dieser Aussage hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger eine fiktive schalltechnische Berechnung unter Ansatz eines extrem hohen Emissionspegels von 100 dB(A) je Fernbahngleis sowohl am Tage als auch in der Nacht durchführen lassen. Der Wert von 100 dB(A) liegt um mehr als 30 dB(A) über den Emissionspegeln, die sich aus dem Betriebsprogramm für das Jahr 2015 ergeben. Mit den genannten Emissionspegeln errechnen sich an der jeweils unmittelbar zur Bahnanlage gelegenen Hausseite die nachstehenden Beurteilungspegel in dB(A):

Einwender	Stockwerk	Analyse		Prognose		Pegeldifferenz		wes. Änderung	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
37	EG	93,3	93,3	93,2	93,2	-0,1	-0,1	nein	nein
	1. OG	94,4	94,4	94,3	94,3	-0,1	-0,1	nein	nein
68	EG	93,2	93,2	93,1	93,1	-0,1	-0,1	nein	nein
	1. OG	94,4	94,4	94,2	94,2	-0,2	-0,2	nein	nein
134	EG	80.8	80,8	80,7	80,7	-0,1	-0,1	nein	nein

Die Berechnungsergebnisse belegen, dass auch bei erheblich höheren Emissionen gegenüber der Betriebsprognose 2015 bei den Einwendern 37, 68 und 134 keine wesentliche Änderung auftreten würde und insofern Lärmschutzansprüche zu verneinen wären.

1.

Die im ehemaligen Planungsabschnitt 5 vorgesehenen Gleislageänderungen (Aktualisierung der Gleisgeometrie im Ergebnis der fahrdynamischen Prüfung), die im Erläuterungsbericht der ausgelegenen Planunterlagen nur verbal dargestellt wurden, sind nunmehr auch als Blaudruck in den Lageplänen enthalten und damit nachvollziehbar. Die Forderung nach erneuter Auslegung wird zurückgewiesen, da diese Gleislageänderungen sowohl in der Schalltechnischen Untersuchung mit Prognosehorizont 2010 als auch in derjenigen mit Prognosehorizont 2015 erfasst wurden.

2.

Die Forderung nach erneuter Durchführung der Schalltechnischen Untersuchung auf Grund von Fehlern in der Datenbasis wird zurückgewiesen.

Zu den einzelnen Punkten der Einwendung:

a) Die Schalltechnische Untersuchung wurde gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Richtlinie Schall 03 durchgeführt, worauf auf Seite 8 der Schalltechnischen Untersuchung vom 17.02.2005 (mit Änderungen vom 15.07.2005) explizit hingewiesen wird.

   Auf Seite 9 im Abschnitt 5 wird ausgeführt, dass der Einfluss von Brücken durch einen Zuschlag von 3 dB(A) auf den Emissionspegel berücksichtigt wurde. Weitere Erläuterungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hierzu nicht erforderlich, da die Schall 03 im Abschnitt 5.6 sowohl den bereits genannten Wert des Brückenzuschlags als auch die Länge des Abschnittes, auf dem er anzusetzen ist, regelt. Bahnhöfe bedürfen keiner besonderen Erwähnung in der Schalltechnischen Untersuchung, da hierfür die gleiche Geschwindigkeit wie auf der freien Strecke anzusetzen ist (vgl. Schall 03, Abschnitt 8.1). Eine Berücksichtigung von Signalanlagen ist in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV und in der Schall 03 nicht vorgesehen.

b) Die Planfeststellungsbehörde hat auf Grund der Einwendung den Vorhabenträger um Auskunft zur Berücksichtigung von Rangierfahrten in der Abstellanlage Blankenburg gebeten. Mit Datum vom 08.07.2005 hat der vom Vorhabenträger beauftragte Gutachter dazu folgende Erläuterungen gegeben:

   “Kurz nach Bahnsteigende Blankenburg bei km 8,56 liegen für beide S-Bahngleise die Einfahrweichen zur S-Bahn-Kehranlage Blankenburg. Die Kehranlage selbst verfügt über zwei Kehrgleise und endet bei km 8,9.

   Die Kehranlage wird von allen in Blankenburg endenden S-Bahnzügen genutzt.

   In der Schalltechnischen Untersuchung wird die Kehranlage nicht betrachtet, es erfolgt in einer generalisierten Annahme bei km 8,9 eine Änderung der Zugzahlen auf beiden S-Bahngleisen (vgl. Tabelle).

Linkes S-Bahngleis										
lfd. Nr.	Zugart	Scheiben-brems-anteil	Anzahl der Züge Tag/Nacht		Länge je Zug	Geschwin-digkeit	Korrektur Fahrzeug-art	Aerodyna-mische Einflüsse	Mittelungspegel	
		p	t	n	l	v	DFz	DAe	$L_{mE;T}$	$L_{mE,N}$
		%			m	km/h	dB	dB	dB	dB
Abschnitt: **km 4,2 – km 8,9**										
1	S-Bahn	100	195	36	146	100	-	-	63,5	59,2
Abschnitt: ab **km 8,9**										
1	S-Bahn	100	153	33	146	100	-	-	62,5	58,8

Rechtes S-Bahngleis										
lfd. Nr.	Zugart	Scheiben-brems-anteil	Anzahl der Züge Tag/Nacht		Länge je Zug	Geschwin-digkeit	Korrektur Fahrzeug-art	Aerodyna-mische Einflüsse	Mittelungspegel	
		p	t	n	l	v	DFz	DAe	$L_{mE;T}$	$L_{mE,N}$
		%			m	km/h	dB	dB	dB	dB
Abschnitt: **km 4,2 – km 8,9**										
1	S-Bahn	100	195	36	146	100	-	-	63,5	59,2
Abschnitt: ab **km 8,9**										
1	S-Bahn	100	153	33	146	100	-	-	62,5	58,8

Diese Annahme liegt eindeutig auf der sicheren Seite, da bis zum Ende der Kehranlage die volle Zugzahl mit der zugehörigen Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h angesetzt ist.

Die Einfahrweichen zur Kehranlage beginnen bei km 8,56, das heißt, bei einer schalltechnischen Berücksichtigung der Kehranlage müsste auf den S-Bahn-Hauptgleisen ab km 8,56 mit einer Belegung von 153 Zügen tags und 33 Zügen nachts je Gleis gerechnet werden, was im vorliegenden Gutachten erst bei km 8,9 erfolgt. Dafür müsste dann die Belegung der Kehranlage in Ansatz gebracht werden; der Emissionspegel bei einer angesetzten Geschwindigkeit von 35 km/h ist in nachfolgender Tabelle wiedergegeben.

Kehranlage										
lfd. Nr.	Zugart	Scheiben-brems-anteil	Anzahl der Züge Tag/Nacht		Länge je Zug	Geschwin-digkeit	Korrektur Fahrzeug-art	Aerodyna-mische Einflüsse	Mittelungspegel	
		p	t	n	l	v	DFz	DAe	$L_{mE;T}$	$L_{mE,N}$
		%			m	km/h	dB	dB	dB	dB
Abschnitt: **km 8,56 – km 8,9**										
1	S-Bahn (Einfahrt)	100	42	3	146	35	-	-	47,7	39,3
2	S-Bahn (Ausfahrt)	100	42	3	146	35	-	-	47,7	39,3
Summe der Züge			**84**	**6**	**Mittelungspegel**				**50,7**	**42,3**

In einem vereinfachten Vergleich kann mit Hilfe einer Addition der jeweiligen S-Bahn-Emissionspegel abgeschätzt werden, welche Auswirkungen eine schalltechnische Berücksichtigung der Kehranlage hat (vgl. nachfolgende Tabelle).

Emissionspegel S-Bahn (mit Berücksichtigung der Kehranlage)						
	bis km 8,6		km 8,6 – km 8,9		ab km 8,9	
	Tag (dB)	Nacht (dB)	Tag (dB)	Nacht (dB)	Tag (dB)	Nacht (dB)
linkes S-Bahngleis	63,5	59,2	62,5	58,8	62,5	58,8
rechtes S-Bahngleis	63,5	59,2	62,5	58,8	62,5	58,8
Abstellanlage	0,0	0,0	50,7	42,3	0,0	0,0
Gesamt-Emissionspegel S-Bahn	**66,5**	**62,2**	**65,7**	**61,9**	**65,5**	**61,8**

Emissionspegel S-Bahn (Ansatz im Schallgutachten)						
	bis km 8,6		km 8,6 – km 8,9		ab km 8,9	
	Tag (dB)	Nacht (dB)	Tag (dB)	Nacht (dB)	Tag (dB)	Nacht (dB)
linkes S-Bahngleis	63,5	59,2	63,5	59,2	62,5	58,8
rechtes S-Bahngleis	63,5	59,2	63,5	59,2	62,5	58,8
Abstellanlage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt-Emissionspegel S-Bahn	**66,5**	**62,2**	**66,5**	**62,2**	**65,5**	**61,8**

Die Gegenüberstellung zeigt, dass die in der Schalltechnischen Untersuchung verwendete vereinfachte Betrachtung ohne Kehranlage zwischen km 8,6 und km 8,9 einen tags um 0,8 dB(A) und nachts um 0,3 dB(A) höheren S-Bahn-Emissionspegel aufweist, als es sich bei Berücksichtigung der Kehranlage ergäbe.“

Angesichts der vorstehenden Ausführungen sieht die Planfeststellungsbehörde keinen weiteren Klärungsbedarf.

c) Die Einwendung ist nicht untersetzt, da sie pauschal und ohne konkreten Bezug zu einem bestimmten Grundstück vorgetragen wurde. Im Übrigen sind die Pegeldifferenzen an den vergleichbar gelegenen Gebäuden der Einwender 37 und 68 (linke und rechte Hälfte eines Doppelhauses) durchaus nachvollziehbar und weichen nicht mehr als 0,1 dB(A) voneinander ab.

d) Auch hier ist nicht erkennbar, welche Grundstücke nicht einbezogen wurden. Bezogen auf die Einwender 37, 68 und 134 kann die Planfeststellungsbehörde keinen Fehler in der Schalltechnischen Untersuchung erkennen.

e) Die Einwendung nimmt weder Bezug auf ein bestimmtes Grundstück noch auf die schalltechnischen Auswirkungen einer pauschalierten Höhenannahme von Häusern. Die Planfeststellungsbehörde hat im Übrigen keinen Hinweis auf pauschalierte Höhenannahmen in der Schalltechnischen Untersuchung gefunden. Vielmehr führt der Schallgutachter auf Seite 8 im Abschnitt 3.2 aus, dass u.a. der Aufriss der tatsächlichen Bebauung aufgenommen wurde. Die Ermittlung von Höhendaten für Häuser wie z.B. Sockelhöhe, Stockwerkshöhe, Zahl der Stockwerke, Dachhöhe u.a. durch örtliche Inaugenscheinnahme ist ein gebräuchliches Verfahren und begegnet keinen Bedenken der Planfeststellungsbehörde.

f) Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung hierzu wie folgt ausgeführt:

“Bei den Abstandsangaben ..... handelt es sich um den Abstand zwischen Immissionsort und rechtem Fernbahngleis, insofern ist die Überschrift in der Tabelle Anlage 13.1.3.1 „Abstand zur Fernbahntrasse“ nicht zutreffend und wäre entsprechend zu korrigieren.“

Dem Lageplan der Schalltechnischen Untersuchung lassen sich für die Immissionsorte (Bezugspunkt ist die Hausfassade) der Einwender 37 und 68 Abstände zum rechten (östlichen) Fernbahngleis von 52 m an den Stirnseiten des Gebäudes (Doppelhaus) und von 48 m an der gleiszugewandten Gebäudelängsseite entnehmen. Diese Werte stimmen mit den Angaben in den Ergebnislisten der Schalltechnischen Untersuchung überein.

Gleisanlagen und Häuser werden üblicherweise von einem Plan digitalisiert und in dem jeweils verwendeten schalltechnischen Berechnungsprogramm rechnerintern abgebildet, d.h. die auf dem Plan vorhandenen Entfernungen sind dann auch in den Datensätzen des Berechnungsprogramms hinterlegt. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass sowohl die S- und Fernbahngleise als auch die Gebäude korrekt erfasst wurden und entsprechend in die schalltechnischen Berechnungen zur Ermittlung der Lärmbelastung eingeflossen sind. Hinweise der Einwender zu einer falschen Lage ihrer Gebäude auf den Lageplänen liegen nicht vor.

Eine Änderung der Tabellenüberschrift in der Anlage zur Schalltechnischen Untersuchung würde keine anderen Beurteilungspegel liefern und ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

g) Angesichts der pauschalierten Einwendung haben sich der Planfeststellungsbehörde keine konkreten Anhaltspunkte hinsichtlich einer falschen Lage von Immissionsorten oder falschen Zahl von Geschossen aufgedrängt.

Dennoch hat sich die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Einwender 37, 68 und 134 ein Bild von der konkreten Situation vor Ort gemacht. Dabei wurde festgestellt, dass sich bei den Einwendern 37 und 68 in der zur Bahnanlage gerichteten Dachfläche zwei übereinander angeordnete Reihen von Fenstern befinden. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass hier zwei zu Wohnzwecken genutzte Dachgeschosse vorhanden sind - die Schalltechnische Untersuchung hat nur ein Dachgeschoss betrachtet – hat der vom Vorhabenträger beauftragte Schallgutachter auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde die Immissionen für ein weiteres Dachgeschoss (2. DG) berechnet und beurteilt. Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse:

Einwender	Stock-werk	Beurteilungspegel Analyse dB(A)		Beurteilungspegel Prognose dB(A)		Pegeldifferenz dB		wes. Änderung	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
37	2. DG	67,4	63,5	67,2	63,3	-0,2	-0,2	nein	nein
68	2. DG	67,3	63,4	67,1	63,3	-0,2	-0,1	nein	nein

Bei beiden Einwendern tritt auch im 2. Dachgeschoss keine wesentliche Änderung auf. Lärmschutzansprüche sind somit zu verneinen.

h) Die Einwendung benennt nicht, welche Gebäude unberücksichtigt geblieben sind. Die Gebäude der Einwender 37, 68 und 134 sind nach Inaugenscheinnahme durch die Planfeststellungsbehörde in den Berechnungen erfasst.

3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Schalltechnische Untersuchung verteilt ausgehend von der als Anlage beigefügten Betriebsprognose die einzelnen Züge nachvollziehbar auf die relevanten Gleise (Anlage 13.1.1.3), dokumentiert die Berechnung der Emissionspegel auf der Grundlage der relevanten Parameter wie Zugart, Zugzahl, Zuglänge, Scheibenbremsanteil und Geschwindigkeit (Anlagen 13.1.2.1 und 13.1.2.2), betrachtet S-Bahn und Fernbahn als gemeinsamen Verkehrsweg (Seite 5) und beschreibt detailliert (Seite 7), wie in Anlehnung an die Verkehrslärmschutz-richtlinie (VLärmSchR 97) die Prüfung auf wesentliche Änderung innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts erfolgt. Das Ergebnis der Prüfung auf wesentliche Änderung ist in den Anlagen 13.1.3.1 und 13.1.3.2 dargestellt; die Lage der Berechnungspunkte zeigt Anlage 13.1.5. Für räumliche Bereiche mit Lärmschutzansprüchen werden verschiedene Schallschutzmaßnahmen untersucht, deren Wirksamkeit dokumentiert und bewertet (Anlage 13.1.4).

Das Gutachten wurde von Herrn Dipl.-Geogr. Seubert als Mitarbeiter der BPI - Büro für Planung und Ingenieurtechnik GmbH - erstellt und auch von ihm unterschrieben (siehe Seite 16 der Schalltechnischen Untersuchung vom 17.02.2005 mit Änderungen vom 15.07.2005). Auf Grund der methodischen Vorgehensweise bei der Gutachtenerstellung und der Präsentation der Ergebnisse sowohl in der Schalltechnischen Untersuchung als auch im Erörterungstermin bestehen für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel an der einschlägigen Qualifikation des Gutachters.

4.

Entgegen der Meinung der Einwender ist die Analyse nicht fehlerhaft. Die Planung des Vorhabenträgers sieht vor, den hier in Rede stehenden Abschnitt der Bahnlinie Berlin – Eberswalde - Stralsund (Stettiner Bahn) wieder zweigleisig aufzubauen, nachdem als Folge des Zweiten Weltkrieges ein Gleis auf Grund von Reparationsleistungen teilweise abgebaut wurde. Dazu soll u.a. das zweite Fernbahngleis mit veränderten Gleisachsabständen (4 m zwischen den Fernbahngleisen und 6,40 m zwischen Fern- und S-Bahn) mit teilweiser Dammverbreiterung wieder ergänzt werden.

Bei der hier gegenständlichen Strecke handelt es sich um eine zweigleisige Hauptbahn, die auch zu DDR-Zeiten nicht entwidmet wurde. Vielmehr ging die Planung der Reichsbahn auch weiterhin von einer zweigleisigen Strecke aus, was die Ausrüstung der Strecke mit einer Oberleitungsanlage für den elektrischen Zugbetrieb dokumentiert. Die Ausleger für die Oberleitung waren für die Überspannung beider Gleise vorgesehen; mit einer Fahrleitung überspannt waren dagegen nur die tatsächlich vorhandenen Gleise. Aus verkehrlichen und politischen Gründen wurde der Wiederaufbau des demontierten zweiten Gleises nicht durchgeführt. Für den hier zu betrachtenden Streckenabschnitt hat die Reichsbahn mit Blick auf die teilungsbedingt unterbrochene Anbindung an den Berliner Innenring in Richtung Gesundbrunnen und den gleichermaßen teilungsbedingt unterbrochenen Innenring keine Veranlassung gesehen, das zweite Gleis der Fernbahn wieder aufzubauen. Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten gibt es Bedarf für den Wiederaufbau der zweigleisigen Hauptbahn.

Mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Wiedererrichtung teilungsbedingt unterbrochener Eisenbahnstrecken ist die früher zweigleisige Fernbahnstrecke als planungsrechtlich noch bestehend anzusehen. Die geplante Wiederherstellung der Zweigleisigkeit stellt daher rechtlich keine Erweiterung eines Schienenweges um ein weiteres durchgehendes Gleis im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV dar. Auf Grund der erforderlichen Gleislage- und Gradientenänderungen liegt jedoch ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vor.

Ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung wird von einem erheblichen baulichen Eingriff für den gesamten Bereich von km 4,200 bis km 8,790 ausgegangen. Daher ist zu prüfen, ob der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung bei gleichzeitiger Überschreitung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV führt und insofern Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen auslöst. Zur Prüfung auf wesentliche Änderung sind die von der rechtlich fortbestehenden Strecke verursachten Immissionen (Analyse) mit den von der geplanten Strecke ausgehenden Immissionen (Prognosefall) auf der Grundlage einer Betriebsprognose zu vergleichen.

Dem Vortrag der Einwender, dass zurzeit weder Nah- noch Fernverkehrszüge fahren und Güterzüge nur sporadisch und mit äußerst niedriger Geschwindigkeit verkehren und dieser Zustand Grundlage der Analyse sein müsse, ist zu entgegnen, dass gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung in dem baulichen Eingriff in den zu beurteilenden Verkehrsweg begründet sein muss. Die allgemeine Verkehrsentwicklung (z.B. auch auf Grund neuer oder veränderter Anbindungen des Verkehrsweges außerhalb des Planungsabschnitts) oder von Betriebsparametern (z.B. technische Daten der Züge wie Länge, maximale Geschwindigkeit, Scheibenbremsanteil) ist dabei gleichermaßen für den Analysefall (Bestand) als auch den Prognosefall (Planung) anzusetzen, soweit diese auch auf dem bestehenden Verkehrsweg ohne erheblichen baulichen Eingriff möglich wäre. Hieraus begründet sich, dass sowohl für den Analysefall als auch den Prognosefall identische Betriebsprogramme – im vorliegenden Fall für das Jahr 2015 - anzusetzen sind. Darüber hinaus ist anzumerken, dass der hier in Rede stehende Streckenabschnitt etwa bis Mitte der 90er Jahre eine hohe Verkehrsbelastung, insbesondere durch Güterzüge, aufgewiesen hat. Anhand von Zugmeldebüchern für den Bahnhof Blankenburg lassen sich als täglicher Durchschnittswert etwa 118 Zugfahrten im Jahr 1993, 132 Zugfahrten im Jahr 1994, 51 Zugfahrten im Jahr 1997 und 36 Zugfahrten im Jahr 1998 beispielhaft belegen. Erst in den darauffolgenden Jahren ist die Streckenbelegung dann tatsächlich so weit zurückgegangen, wie von den Einwendern vorgetragen. Dem Gedanken der Einwender folgend, würde der Ansatz der beispielhaft genannten Belegungen bei der Ermittlung der Vorbelastung im Ergebnis nahezu beliebige Ansprüche auf Lärmschutz je nach betrachtetem Betriebsjahr auslösen. Genau dieses wollte der Verordnungsgeber durch das Abstellen auf den erheblichen baulichen Eingriff als alleinige Ursache einer wesentlichen Änderung aber ausschließen.

Die für den Analysefall (Bestand) anzusetzende Oberbauart (Schotterbett mit Holz- bzw. Betonschwellen) einer teilungsbedingt unterbrochenen bzw. nur noch teilweise betriebenen Strecke ergibt sich aus der Beantwortung der Frage, welche Oberbauart (Schwellenart) bei ordnungsgemäßer Instandhaltung und Unterhaltung zuletzt vorhanden gewesen wäre.

Im vorliegenden Fall wären dies zweifelsfrei Betonschwellen gewesen, was im Übrigen die eisenbahnbetriebliche Praxis der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der ehemaligen DDR bestätigt. Die Hauptstrecken waren durchweg mit Betonschwellen versehen.

Vor diesem Hintergrund versteht es sich von selbst, dass die Strecke ohne teilungsbedingte Unterbrechung und bei ordnungsgemäßer Instandhaltung auf eine Streckengeschwindigkeit bis zu 160 km/h ausgebaut worden wäre. Diese Geschwindigkeit war daher grundsätzlich auch Grundlage der schalltechnischen Berechnung für den Analysefall. Bereiche im vorderen Teil der Strecke, wo eine Geschwindigkeit von 160 km/h ohne Trassierungsänderung nicht möglich gewesen wäre, wurden als solche mit entsprechend reduzierter Geschwindigkeit in die schalltechnische Berechnung des Analysefalls eingestellt. Etwa ab km 6,6 dagegen verläuft die Strecke annähernd gerade, so dass die ab hier vorgesehenen Gleislage- und Gradientenveränderungen nicht zu einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit führen. Insofern wurde hier eine Geschwindigkeit von 160 km/h berücksichtigt.

Als Anmerkung zum Sachverhalt möchte die Planfeststellungsbehörde klarstellen, dass im Bereich der Einwender 37, 68 und 134 beide Fernbahngleise in der Oberbauart Schotterbett-Betonschwelle vorhanden und mit einer Fahrleitung überspannt sind. Beide Gleise werden geringfügig lage- und höhenmäßig angepasst, um bei km 8,790 in die zweigleisige Bestandsgleislage einzubinden. Auf Grund des geradlinigen Streckenverlaufs wäre hier durch eine Änderung von Oberleitung sowie Signal- und Leittechnik und somit ohne erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg eine Geschwindigkeit von 160 km/h möglich gewesen. Auch ist zu berücksichtigen, dass sich die Einwender im Bereich des Planungsabschnittes 5 befinden, für den mit Datum vom 30.06.2000 (Az.: 1011/1035 Pap/339) bereits eine Plangenehmigung vorliegt. Diese Plangenehmigung ist bis auf die im hier gegenständlichen Verfahren festzustellende Maßnahmen des Lärm- und Erschütterungsschutzes bestandskräftig. Entsprechend der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. November 2001 – BVerwG 11 A 31.00 – ist hinsichtlich des Lärmschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden. Das Gericht hat in seinem Urteil klargestellt, dass die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ eine Lärmschutzmaßnahme darstellt und insofern nicht in die vorhabenbedingte Lärmprognose einbezogen werden darf. Die Planfeststellungsbehörde kann dem Urteil jedoch keine Hinweise darauf entnehmen, dass in der damaligen Schalltechnischen Untersuchung die Berücksichtigung eines Prognosebetriebsprogramms und einer Geschwindigkeit bis zu 160 km/h für den Analysefall fehlerhaft gewesen sei.

5.

Der angesprochene Kilometer 9,9 befindet sich außerhalb des Planfeststellungsabschnitts, der bei km 8,790 endet. Insofern besteht kein Entscheidungsbedarf zu der im Analysefall ggf. anzusetzenden Geschwindigkeit der S-Bahn bei km 9,9.

6.

Die Einwendung ist unbegründet. Erstmals im Urteil vom 28.10.1998 (11 A 3.98) hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, dass bei der Wiederinbetriebnahme und der Elektrifizierung teilungsbedingt stillgelegter Strecken die Möglichkeit einer Eigentums- oder Gesundheitsbeeinträchtigung durch die prognostizierte Lärmbelastung in die Abwägungsentscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG einzustellen sei. In einer weiteren Entscheidung hat das Gericht ausgeführt, die Ermittlung der schutzmindernden Vorbelastung anhand der Betriebsprognose für das Jahr 2010 stelle eine Fiktion dar, die nicht so weit gehen dürfe, dass den Anwohnern zukünftig Immissionsbelastungen zugemutet werden, die eigentums- oder gesundheitsgefährdend seien. Das Gericht wendet sich gegen die Gleichsetzung eines durch die deutsche Teilung jahrzehntelang unterbrochenen, teilweise abgebauten und im Übrigen schlecht unterhaltenen Schienenweges mit einer ununterbrochen betriebenen, laufend instandgehaltenen und modernisierten Trasse. Es möchte damit dem Umstand Rechnung tragen, dass Anwohner stillgelegter Strecken bei deren Wiederinbetriebnahme, anders als bei Neubau- oder Erweiterungsstrecken, keinen Lärmschutz nach der 16. BImSchV erhalten, obwohl ihre tatsächliche Vorbelastung jahrzehntelang ebenso gering war und auch der tatsächliche Umfang der baulichen Maßnahmen sich kaum von einem Neubau oder einer Erweiterung unterscheidet. Wenn die zu erwartenden Einwirkungen die Schwelle der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung überschreiten, haben die Anwohner Anspruch auf Einstellung und angemessene Berücksichtigung ihrer Interessen in der Abwägung (Urteil vom 17.11.1999, 11 A 4.98, UA S. 19 ff.).

Im Urteil vom 12.04.2000 (Az. 11 A 18.98, UA S. 31) hat das BVerwG seine Rechtsprechung dahingehend konkretisiert, dass die genannten Grundsätze auch für solche Streckenabschnitte gelten sollen, die durch den Abbau oder die Vernachlässigung eines von zwei planungsrechtlich bestehenden Gleisen teilweise stillgelegt waren und bei denen teilungsbedingt eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsmenge eingetreten war. Ein solcher Sachverhalt liegt im Planfeststellungsabschnitt vor, allerdings nicht im gesamten Abschnitt. Im Bereich der Einwender war die Fernbahnstrecke ununterbrochen zweigleisig in Betrieb.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung vom 17.02.2005 (mit Änderungen vom 15.07.2005), ausgehend vom rechtlichen Fortbestand der zweigleisigen Fernbahnstrecke, auf wesentliche Änderung auf Grund eines erheblichen baulichen Eingriffs im gesamten Planungsabschnitt unter Einbeziehung der parallel verlaufenden S-Bahnstrecke geprüft. Für alle Bereiche mit Ansprüche auf Lärmvorsorge wurden verschiedene Lärmschutzmaßnahmen untersucht und bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchungen hat der Vorhabenträger ein Lärmschutzkonzept erarbeitet und in den Planunterlagen dargestellt.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in Anhang 13.1 A der Schalltechnischen Untersuchung dargestellt, in welchen Bereichen eine Überschreitung von 72/62 dB(A) Tag/Nacht auftritt, ohne dass hier ein Anwendungsfall der 16. BImSchV vorliegt. Dementsprechend sind auch diejenigen Schallschutzmaßnahmen dargestellt, mit denen Beurteilungspegel von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts eingehalten werden können. Der Vorhabenträger hat hierzu erklärt, dass die dargestellten Schutzmaßnahmen nicht seinen Rechtsansichten entsprächen und insofern die Aufnahme des Anhangs 13.1A in die Planfeststellungsunterlagen keine rechtliche Zusage darstelle. Auch sei er nicht der Meinung, dass mit dem Erreichen der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bzw. von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts Gesundheitsgefährdungen oder Eigentumsbeeinträchtigungen verbunden seien.

Die Schalltechnische Untersuchung weist für die untersuchten Immissionsorte ohne Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen entlang der Strecke in Anhang 13.1 A Tagespegel bis zu 70 dB(A) und Nachtpegel bis zu 65 dB(A) aus. Die Prognosepegel bei den Einwendern betragen tags bis zu 67 dB(A) und nachts bis zu 63 dB(A).

Die rechtliche Bewertung von Beurteilungspegeln dieser Höhe ist in der Rechtsprechung bisher nicht eindeutig geklärt. Die Rechtsprechung des 9. Senats des BVerwG sieht die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wie auch die Schwelle zur Gesundheitsbeeinträchtigung in Anlehnung an Urteile des Bundesgerichtshofs in Wohngebieten im allgemeinen bei Pegeln von 70 bis 75 dB(A) am Tage und 60 bis 65 dB(A) in der Nacht als erreicht an (Urteil des BVerwG vom 20.05.1998, 11 C 3.97, UA S. 15 f. m.w.Nachw.). Die Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle darf danach nicht schematisch von der Erreichung bestimmter Pegelwerte abhängig gemacht werden. Diese Grenze soll aufgrund wertender Betrachtung des Einzelfalls gezogen werden, wobei Gebietsart und Lärmvorbelastung eine wesentliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98, UA S. 21; Urteil vom 17.11.1999, 11 A 4.98, UA S. 22). Die Rechtsprechung versteht die angegebenen Werte zur Bestimmung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle also nicht als Grenzwerte. Im Urteil vom 23.04.1997 (11 A 17.96, UA S. 10) werden Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung zitiert, die die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei Tag/Nachtwerten von etwa 70/60 dB(A) sehen. Ab 72 dB(A) tags werde es danach unter gesundheitlichen Aspekten „sehr eng“ und es bestehe Handlungsbedarf.

Daraus ist abzuleiten, dass die für diesen Planfeststellungsabschnitt prognostizierten Beurteilungspegel für den Tageszeitraum deutlich unterhalb der in Betracht kommenden Zumutbarkeitsschwellen liegen, so dass die Planfeststellungsbehörde für den Tageszeitraum keinen Abwägungsbedarf sieht.

Die Nachtwerte von bis zu 65 dB(A) - im Bereich der Einwender bis zu 63 dB(A) - befinden sich dagegen in einem Bereich, der sich nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGHZ 97, 361, 366; 122, 76, 81) und des 9. Senats des BVerwG (Urteil vom 12.04.2000, 11 A 18.98, UA S. 43) der Enteignungsschwelle nähert oder diese schon erreicht. Um einen gesteigerten Abwägungsbedarf erkennen zu können, muss der Einwender außerdem eine individuelle Betroffenheit zur Gefährdung seiner Gesundheit durch nächtlichen Verkehrslärm darlegen, z.B. zur Lage und der daraus folgenden nächtlichen Lärmbelastung in seinem Schlafzimmer (BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, 11 C 3.97, UA S. 16). Trotz der breitgefächerten, umfangreichen Einwendungen fehlt es an einem derartigem Sachvortrag.
Die Anwohner der Strecke der Stettiner Bahn waren auch während der deutschen Teilung fahrplanmäßigem Eisenbahnverkehr ausgesetzt (Güterzugverkehr u.a. von/nach Rbf. Pankow sowie S-Bahnverkehr auf den benachbarten S-Bahngleisen). Insofern ist bei der Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle auch die tatsächliche Vorbelastung zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde hält es daher für angemessen, die Schwelle der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung in einem solchen Fall geringerer Schutzbedürftigkeit nicht wie von den Einwendern abgeleitet bei 70/60 dB(A) tagsüber/nachts sondern bei jeweils 2 dB(A) höheren Werten, somit bei Pegelwerten > 72/62 dB(A) tagsüber/nachts zu ziehen. Anders als die Rechtsprechung sowie vom Vorhabenträger in seiner Erwiderung dargestellt, hält es die Planfeststellungsbehörde bei einer nächtlichen Belastung über 62 dB(A) nicht mehr für erforderlich, dass der Einwender individuelle Beeinträchtigungen bzw. persönliche Besonderheiten wie z.B. die Lage seines Schlafzimmers zur Trasse vorträgt.
Da sich weder das Bundesverwaltungsgericht noch der Bundesgerichtshof bislang auf eine bestimmte Grenze von Verkehrslärmbelastungen hinsichtlich der Gesundheitsbeeinträchtigung bzw. –gefährdung (siehe Ausführungen oben) festgelegt haben, ist die Behauptung der Einwender, dass nach der neueren Rechtsprechung und dem Stand der Lärmwirkforschung davon auszugehen sei, dass die Grenze zur Gesundheitsgefährdung bei nächtlichen Lärmbelastungen in Höhe von 50 – 55 dB(A) liege, nicht nachvollziehbar.
Der Vorhabenträger hat in Anhang 13.1 A zur Schalltechnischen Untersuchung geprüft, an welchen Gebäuden ohne Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen Beurteilungspegel von 72/62 dB(A) tagsüber/nachts überschritten werden. Wie bereits oben ausgeführt, wurden an keinem Gebäude Überschreitungen von 72 dB(A) tagsüber ermittelt. Für den insofern relevanten Nachtzeitraum wurde dargestellt, welche Maßnahmen (ohne rechtliche Zusage des Vorhabenträgers) geeignet sind, einen Beurteilungspegel von 62 dB(A) nicht zu überschreiten. Die Entscheidung über die notwendigen Maßnahmen zur Ausräumung der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung hat die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss getroffen. Die Maßnahmen sind in Teil A., Ziffer 4.6.1.2 dargestellt. Zur Begründung wird auf Teil B., Ziffer 6.4.1.2 verwiesen.

Insofern stellt es keinen grundsätzlichen Mangel der Planunterlagen des Vorhabenträgers dar, ein abschließendes Konzept zur Konfliktbewältigung hinsichtlich der Gesundheits- oder Eigentumsgefährdung nicht vorgesehen zu haben. Ausweislich der Anlage 13.1 A zur Schalltechnischen Untersuchung werden Werte von 62 dB(A) nachts ausschließlich auf der S-Bahnseite der Gleisanlagen überschritten und sind auf die Bereiche Florapromenade, Mühlenstraße, Florastraße, Berliner Straße, Hadlichstraße, Damerowstraße, Klaustaler Straße, Bleicheroder Straße sowie Rudelsburgstraße begrenzt. Die pauschale Forderung der Einwender, entlang der gesamten Strecke beidseitig Lärmschutzwände und sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen (Besonders überwachtes Gleis) vorzusehen, ist daher unbegründet und wird zurückgewiesen.

7.

Wie bereits ausgeführt, ist die zweigleisige Fernbahnstrecke als planungsrechtlicher Bestand anzusehen. Auf Grund des Vorliegens eines erheblichen baulichen Eingriffs für den gesamten Bereich von km 4,2 bis km 8,790 wurde durch schalltechnische Berechnungen auf wesentliche Änderung geprüft. Eine solche liegt bei den Einwendern nicht vor. Der Einwand der rechtsfehlerhaften Verneinung einer wesentlichen Änderung wird daher zurückgewiesen.

Zur Begründung der von der Planfeststellungsbehörde im gegenständlichen Verfahren als Schwelle der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung betrachteten Beurteilungspegel von 72/62 dB(A) tagsüber/nachts wird auf die Entscheidung unter der vorangegangenen Ziffer 6 verwiesen.

Die Ausführungen zum Stand der Lärmwirkungsforschung werden zur Kenntnis genommen. Ausgehend von den genannten Pegeln am Ohr des Schläfers von 30 bis 35 dB(A) und einem Pegelunterschied innen/außen von 20 bis 25 dB(A) lässt sich nachts außen entgegen der von den Einwendern ermittelten 50 dB(A) ohne weiteres eine Belastung von 35 dB(A) + 25 dB(A) = 60 dB(A) errechnen. Insofern erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht, warum nach Auffassung der Einwender eine Belastung nachts außen deutlich oberhalb 50 dB(A) im kritischen Bereich sei und eine Unterschreitung von 60 bzw. 62 dB(A) nachts diesen Anforderungen nicht genüge.

8.

Die Einwender wohnen an einer bestehenden Strecke, deren viergleisiger Ausbau Anfang des vergangenen Jahrhunderts erfolgte. Die Gebäude der Einwender sind weitaus jüngeren Datums. Insofern oblag es dem Bauherrn, für den erforderlichen Lärmschutz selbst zu sorgen. Wenn also heute Spitzenpegel auch bei geschlossenen Fenstern zu nächtlichen Aufwachreaktionen führen, ist das allein auf eine nicht ausreichende Schalldämmung der Fenster bzw. auch des Daches bei zu Wohnzwecken ausgebauten Dachgeschossen zurückzuführen. Auch musste bei Errichtung der Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke mit Erschütterungen gerechnet werden.

Die Planfeststellungsbehörde kann daher keinen Zusammenhang zwischen der Einwendung und dem hier in Rede stehenden Vorhaben erkennen. Die Aussagen zu gemessenen Spitzenpegeln der S-Bahn beziehen sich im Übrigen auf einen Bereich außerhalb des Planungsabschnitts und sind insofern für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren ohne Relevanz.

9.

Der Forderung der Einwender, den vorhandenen Straßenverkehrslärm (Bundesautobahn A 114, Straßen Alt-Blankenburg und Karower Damm, Durchgangsstraßen wie Rudelsburgstraße, Triftstraße und Rhönstraße) sowie den Fluglärm durch An- und Abflüge zum/vom Flughafen Tegel zu berücksichtigen, wird nicht entsprochen. Auswirkungen des Straßen- und Schienenverkehrslärms sowie des Fluglärms sind nicht als Summenpegel zu betrachten. Der Gesetzgeber hat durch die klare Trennung von Straße und Schiene in der 16. BImSchV sowie von Fluglärm (Fluglärmgesetz) zum Ausdruck gebracht, dass die Ermittlung von Beurteilungspegeln lediglich für den jeweils betroffenen Verkehrsweg zu erfolgen hat (Verbot der Summenpegelbildung). Dies wird von der Rechtsprechung nur dann anders gesehen, wenn durch das Vorhaben Pegelerhöhungen auftreten und durch die Summenpegelbelastung eine Gesundheitsgefährdung oder Eigentumsverletzung ausgelöst wird. Eine nähere Betrachtung war hier jedoch nicht erforderlich, da ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung bei den Einwendern keine Pegelerhöhung durch den erheblichen baulichen Eingriff und insofern auch keine Zunahme der Summenpegelbelastung zu verzeichnen ist.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Bundesautobahn A 114 mit bis zu 4 m hohen Lärmschutzwänden im Rahmen der Lärmsanierung versehen wurde, die Gebäude der Einwender etwa 150 m von der Autobahn entfernt sind, den an den Gebäuden der Einwendern vorbeiführenden Straßen der Charakter von Durchgangsstraßen abgesprochen werden muss, für den Flughafen Tegel ein Nachtflugverbot zwischen 23 Uhr und 6 Uhr besteht und die äquivalenten Dauerschallpegel von Fluglärm und Straßen-/ Schienenverkehrslärm auf der Grundlage unterschiedlicher Äquivalenzparameter - bei Verdopplung der Verkehrsmenge 4 dB Pegelzunahme bei Fluglärm gegenüber 3 dB Pegelzunahme bei Straßen-/ Schienenverkehrslärm - gebildet werden. Insofern hat sich eine Untersuchung der Gesamtverkehrsbelastung schon vom Ansatz her nicht aufgedrängt.

10.

Wie in der von den Einwendern zitierten Veröffentlichung von Möhler dargestellt und in zahlreichen Untersuchungen im In- und Ausland nachgewiesen, ist der Mittelungspegel gegenüber dem Spitzenpegel besser geeignet, die allgemeine Belästigung durch Schienenverkehrslärm zu beschreiben.

Bei den von Möhler genannten Werten des Spitzenpegels handelt es sich einzig um wissenschaftlich festgehaltene Werte, die vom Gesetzgeber nicht umgesetzt sind. Die 16. BImSchV sieht eine Berücksichtigung von Spitzenpegeln nicht vor. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht in ständiger Rechtsprechung zur 16. BImSchV und zu eventuellen Grundrechtsbeeinträchtigungen ebenfalls nicht auf Spitzenpegel abgestellt hat. Darüber hinaus kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass mit dem Bauvorhaben eine Erhöhung der Spitzenpegel verbunden ist, da ausweislich der Lagepläne der Anlage 4 im Bereich der Einwender keine Gleislageverschiebungen in Richtung der Bebauung vorgesehen sind. Die Forderung nach Berücksichtigung von Spitzenpegeln in der Schalltechnischen Untersuchung wird daher zurückgewiesen.

11. und 12.

Die Einwender haben keinen Anspruch auf den geforderten Lärmschutz. Abwägungen zu Lärmschutzmaßnahmen (Anordnung, Höhe, Kosten usw.) sind in ihrem Fall nicht erforderlich.

13.

Die Forderung nach Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG wird zurückgewiesen. Wie bereits mehrfach ausgeführt, haben die Einwender keinen Anspruch auf Lärmschutz. Auch wird in der Einwendung nicht vorgetragen, wo sich die Außenwohnbereiche konkret befinden. Darüber hinaus liegen beim Einwender 134 die Pegel für den Prognosefall ausweislich der Anlage 13.1.3.1 der Schalltechnischen Untersuchung tagsüber am Gebäude unterhalb von 54 dB(A), so dass selbst bei einem dem Gebäude in Richtung Bahn vorgelagerten Außenwohnbereich ein Wert von 59 dB(A) eingehalten wäre. Die Einwender 37 und 68 haben keine zwischen Gebäude und Gleisanlage gelegenen Außenwohnbereiche. Auch auf Höhe der Giebelseiten der Gebäude befinden sich keine Außenwohnbereiche; hier wurde im Erdgeschoss ein Beurteilungspegel < 62 dB(A) berechnet. Für ggf. hinter dem Haus gelegene Außenwohnbereiche ist unter Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung des Gebäudes selbst und benachbarter Gebäude der 1. Bebauungsreihe sowie des größeren Abstandes zu den Gleisen von Beurteilungspegeln unterhalb von 59 dB(A) auszugehen.

14.

Die Forderung der Einwender nach aktivem Schallschutz in Höhe der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel“ wird zurückgewiesen. Aus den Wohnanschriften der Einwender und dem pauschalen Vortrag kann nicht geschlossen werden, dass sie durch das Vorhaben bezüglich der Kleingartenanlage in eigenen Belangen betroffen sind.

15.

Die Schalltechnische Untersuchung wurde unter Einbeziehung des gesamten Schienenweges einschließlich S-Bahn und Fernbahn erstellt. Für Gebäude innerhalb des Bauabschnitts wurden auch außerhalb liegende Schienenverkehrslärmquellen berücksichtigt. Wie bereits erläutert, liegt ein erheblicher baulicher Eingriff im gesamten Bereich von km 4,2 bis km 8,79 vor. Ausgehend von der Betriebsprognose 2015 wurde deshalb auf wesentliche Änderung geprüft. Bei den Einwendern liegt eine solche nicht vor. Die Forderung nach Einhaltung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV wird daher zurückgewiesen.

16.

Die Einwendung, dass der Bereich um km 8,79 nicht betrachtet wurde und die Unterlagen daher unschlüssig seien, wird zurückgewiesen. Im Kapitel 6 der Schalltechnischen Untersuchung werden die räumlichen Bereiche beschrieben, in denen eine wesentliche Änderung ermittelt wurde. Diese sind Berliner Straße (S-Bahnseitig), Mühlenstraße (fernbahnseitig) und Kleingartenanlage Blankenburg (fernbahnseitig). Im Kapitel 7 werden Schallschutzmaßnahmen für die drei genannten Bereiche betrachtet. Im Bereich bei km 8,79 hat die Prüfung auf wesentliche Änderung keine Lärmschutzansprüche ergeben, so dass hier auch keine Schallschutzmaßnahmen zu untersuchen waren.

Zu c)

1.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass mehrere Studien der Lärmwirkungsforschung auf eine mögliche Schwelle von 65 - 70/55 - 60 dB(A) Tag/Nacht für den Nachweis von gesundheitlichen Lärmwirkungen hindeuten. Legt man den jeweils oberen Wert zu Grunde, entspricht dies Werten von 70/60dB(A) tagsüber/nachts. Der Empfehlung des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Vorsorgezielwerte von 55/45 dB(A) und damit 4 dB(A) niedrigere Werte im Vergleich zu den Grenzwerten für Wohngebiete der 16. BImSchV anzustreben, kann mangels gesetzlicher Vorgaben nicht gefolgt werden. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt stillgelegter Eisenbahnstrecken und unter Beachtung der konkreten Situation hält es die Planfeststellungsbehörde für angemessen, im hier gegenständlichen Verfahren die Schwelle der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung bei 72/62 dB(A) tagsüber/nachts zu ziehen. Zu Einzelheiten wird auf die Entscheidung unter Buchstabe b), Ziffer 6 verwiesen.

2.

Wie bereits unter Buchstabe b), Ziffer 6 ausgeführt, sieht die Planfeststellungsbehörde die Schwelle der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung bei 72/62 dB(A) tagsüber/nachts. Die Entscheidung über die notwendigen Maßnahmen zur Ausräumung der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung hat die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss getroffen. Die Maßnahmen sind in Teil A., Ziffer 4.6.1.2 dargestellt. Zur Begründung wird auf Teil B., Ziffer 6.4.1.2 verwiesen.

3.

Die Schalltechnische Untersuchung (vgl. Anlage 13.1.3.1) weist für die genannten Objekte folgende Beurteilungspegel aus:

Objekt	**Stock-werk**	**Beurteilungspegel Analyse dB(A)**		**Beurteilungspegel Prognose dB(A)**		**Pegeldifferenz dB**		**wes. Änderung**	
		Tag	**Nacht**	**Tag**	**Nacht**	**Tag**	**Nacht**	**Tag**	**Nacht**
Hadlichstraße 2 (Schule/Kita)	EG	64,9	60,9	64,8	60,8	-0,1	-0,1	nein	nein
	1. OG	68,1	64,1	67,8	63,8	-0,3	-0,3	nein	nein
	2. OG	68,7	64,7	68,5	64,5	-0,2	-0,2	nein	nein
Hadlichstraße 19 (Reha-Klinik) (Immissionsort 2)	EG	53,8	49,9	53,8	49,8	0,0	-0,1	nein	nein
	1. OG	58,6	54,7	58,6	54,7	0,0	0,0	nein	nein
	2. OG	64,3	60,4	64,2	60,3	-0,1	-0,1	nein	nein
	3. OG	68,9	65,0	68,7	64,8	-0,2	-0,2	nein	nein

Für die genannten Objekte liegt keine wesentliche Änderung vor, da im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nicht erhöht wird. Die Nachtwerte sind ohne Relevanz, da beide Objekte nur tagsüber genutzt werden. Die Tagwerte liegen darüber hinaus unter 70 dB(A) und damit unter der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle sowie auch der Schwelle zur Gesundheitsbeeinträchtigung, die von der Rechtsprechung des 9. Senats des BVerwG in Anlehnung an Urteile des Bundesgerichtshofs in Wohngebieten im allgemeinen bei Pegeln von 70 bis 75 dB(A) am Tage angesehen wird. Aus den genannten Gründen sind Schallschutzmaßnahmen nicht vorgesehen.

Zu d)

1.

Der Forderung nach Einhaltung der Nachtgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen wird nicht entsprochen. Die Schalltechnische Untersuchung vom 17.02.2005 (mit Änderungen vom 15.07.2005) weist im Bereich Ilsenburgstraße und Rudelsburgstraße keine wesentliche Änderung aus. Insofern bestehen keine Ansprüche auf Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV.

2.

Seitens des Bezirksamtes wurden Forderungen nach einem Schutz individuell bestimmbarer Bewohner/ Nutzer der KGA Blankenburg erhoben. Da die Regelungen der 16. BImSchV wegen § 43 Abs. 1 S. 1 Ziff. 1 BImSchG Schutznormen sind, können diesbezügliche Ansprüche nur von den jeweiligen Inhabern der subjektiven Rechte wirksam geltend gemacht werden, nicht jedoch von Trägern öffentlicher Belange.

Darüber hinaus wird der Forderung einer immissionsschutzrechtlichen Einstufung der KGA als allgemeines Wohngebiet nicht gefolgt. Gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergeben sich die zu berücksichtigende Gebietseinstufung und damit die heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Da ein solcher hier nicht vorliegt, ist Satz 2 dieses Absatzes heranzuziehen, wonach solche Gebiete nach Absatz 1 der Vorschrift entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen sind. Dabei kann nur der augenscheinliche Gebietscharakter als Maßstab herangezogen werden. Danach findet in diesem Gebiet eine weit überwiegende kleingärtnerische Nutzung statt. Im Anhörungsverfahren wurde von keinem Nutzer der KGA vorgetragen, dass er eine Wohnnutzung ausübt. Somit ist das Gebiet als Kleingartenanlage zu beurteilen, für die ihrem Erholungszweck entsprechend der Tageswert für Dorf- und Mischgebiete gem. § 2 Abs. 1 Ziff. 3 Abs. 3 der 16. BImSchV als Grenzwert anzusetzen ist. Auf einen anhängigen Rechtsstreit über das Gebiet kommt es dabei nicht an. Insbesondere ist es nicht Aufgabe des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens, eine irgendwie geartete künftige Gebietsfestsetzung zu präjudizieren. Eine solche Festsetzung obliegt allein dem Bezirksamt mittels Aufstellung und Erlass eines Bebauungsplanes. Diesbezügliche Planungen sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

3.

Die Hinweise zu erhöhten akustischen Beeinträchtigungen im Bereich der Kleingartenanlagen „Feuchter Winkel“ und „Blankenburg“ sowie der geplanten öffentlichen Parkanlage am Ilsenburggraben werden zur Kenntnis genommen.

Grundlage und Maßstab für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen ist die 16. BImSchV. Im Bereich der Kleingartenanlagen werden keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, da hier mit Ausnahme von zwei Parzellen in der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel“ auf Höhe von km 7,1 keine wesentliche Änderung auftritt.

Für diese beiden Parzellen wird auf eine Entschädigungszahlung zurückgegriffen, da ein Schutz durch aktive Maßnahmen mit Kosten verbunden ist, die außer Verhältnis zum erreichbaren Schutzzweck stehen würden. Im Einzelnen wird hierzu auf Teil A., Ziffer 4.6.3 und zur Begründung auf Teil B., Ziffer 6.4.3 verwiesen.

Für die geplante öffentliche Parkanlage war keine Prüfung auf wesentliche Änderung durchzuführen. Die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Nachbarschaft ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmter Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Schienenweges aufhält bzw. Rechte an den dort befindlichen Sachen hat. Nicht zur Nachbarschaft gehören insofern Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind.

4.

Die festgestellte Plan für den Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 8,790 sieht im Bereich Ilsenburgstraße keine Lärmschutzwand mehr vor, da in diesem Bereich ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung vom 17.02.2005 (mit Änderungen vom 15.07.2005) keine Lärmschutzansprüche bestehen. Insofern besteht auch keine Möglichkeit einer Wandverlängerung zum Schutz der geplanten Grünanlage mit Kinderspielplatz. Im Übrigen wird unter Bezug auf die vorstehende Entscheidung unter Ziffer 3 darauf hingewiesen, dass eine Schutzwürdigkeit von Grünanlagen und Kinderspielplätzen nach der 16. BImSchV ohnehin zu verneinen wäre.

5.

Die Entscheidung über die notwendigen Maßnahmen zur Ausräumung der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung hat die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss getroffen. Die Maßnahmen sind in Teil A., Ziffer 4.6.1.2 dargestellt. Zur Begründung wird auf Teil B., Ziffer 6.4.1.2 verwiesen.

Zu e)

Die Forderung nach aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Kleingartenanlage Blankenburg/Feuchter Winkel wird zurückgewiesen. Mit Ausnahme von zwei Parzellen bestehen keine Lärmschutzansprüche, da ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung keine wesentliche Änderung ermittelt wurde. In der Schalltechnischen Untersuchung wurde im Hinblick auf die Anforderungen der Rechtssprechung nach einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse begründet, warum seitens des Vorhabenträgers keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden. Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht geeignet, den Schutz der Außenbereiche von Kleingärten zu gewährleisten. Daher wurde auf eine Entschädigung zurückgegriffen. Die Pächter der betroffenen Kleingartenparzellen haben zu der geplanten Vorgehensweise keine Einwendungen vorgetragen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich nach sorgfältiger Abwägung der Betrachtung des Vorhabenträgers an und hat für die Beeinträchtigung der Außenbereiche der betroffenen Parzellen eine Entschädigung festgesetzt. Zu den Einzelheiten wird auf Teil A., Ziffer 4.6.3 und zur Begründung auf Teil B., Ziffer 6.4.3 verwiesen.

Die Auswahl der Immissionsorte in der Schalltechnischen Untersuchung ist entgegen der in der Einwendung geäußerten Auffassung zur Beurteilung der schalltechnischen Situation – Prüfung auf wesentliche Änderung auf Grund eines erheblichen baulichen Eingriffs – ausreichend. Kleingartenanlagen gehören zu den Gebieten, die grundsätzlich gegen Verkehrslärm entsprechend dem Tagesimmissionsgrenzwert für ein Gebiet im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV (Kerngebiet, Dorfgebiet und Mischgebiet) schutzbedürftig sein können (BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992, 4 B 230/91, NVwZ 1992 S. 885). Der heranzuziehende Grenzwert beträgt daher tagsüber 64 dB(A). Nach den Kriterien der 16. BImSchV können im vorliegenden Fall Lärmschutzansprüche nur in folgenden Fällen ausgelöst werden:

1. Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) und Überschreitung des Grenzwertes von 64 dB(A).
2. Pegelanstieg auf 70 dB(A) bzw. Pegelerhöhung bei Werten von bisher mindestens 70 dB(A).

Pegelerhöhungen von 3 dB(A) und mehr entsprechend Fallkonstellation 1 wurden in keiner der untersuchten Parzellen ermittelt. Hieraus kann geschlussfolgert werden, dass auch bei größeren Abständen zur Trasse derartige Erhöhungen nicht auftreten. Darüber hinaus läge bei größeren Entfernungen der Prognosepegel unterhalb des Grenzwertes von 64 dB(A) tagsüber, so dass hier ohnehin keine Lärmschutzansprüche ausgelöst werden können. Im Nahbereich der Trasse kommt Fallkonstellation 2 zum Tragen. Hier wurde nachgewiesen, dass mit Ausnahme von zwei Parzellen auf Höhe von km 7,1 keine Lärmschutzansprüche bestehen.

Die maßgeblichen Beurteilungspegel für den Tageszeitraum bewegen sich nicht in einem Bereich, bei dem von einer erheblichen Gesundheitsgefährdung ausgegangen werden kann.

Zu f)

Das Einverständnis zum Unterbleiben von aktiven Schallschutzmaßnahmen und Zahlung einer Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärm wird zur Kenntnis genommen. Die Entschädigungszahlung ist an den Eigentümer der Parzelle zu leisten. Privatrechtliche Fragen zwischen Eigentümer und Pächter/Unterpächter hinsichtlich der Entschädigungszahlung bleiben hiervon unberührt. Zu Einzelheiten der Entschädigungsfestsetzung wird auf Teil A., Ziffer 4.6.3 und zur Begründung auf Teil B., Ziffer 6.4.3 verwiesen.

Zu g)

Der Forderung nach Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV wird nicht entsprochen. Lärmschutzansprüche bestehen nach Maßgabe der 16. BImSchV nur dann, wenn eine Strecke neu gebaut, eine bestehende Strecke durch ein hinzukommendes durchgehendes Gleis erweitert oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff wesentlich geändert wird und gleichzeitig die Grenzwerte nach § 2 der Verordnung überschritten werden. Gegenstand des hier in Rede stehenden Planfeststellungsverfahrens ist der zweigleisige Wiederaufbau der teilungsbedingt unterbrochenen Fernbahn (Stettiner Bahn). Insofern liegt weder ein Neubau noch eine wesentliche Änderung durch Hinzukommen eines Gleises vor. Die geplante Gleisanlage weist Änderungen in Lage und Höhe gegenüber der rechtlich fortbestehenden historischen Gleislage auf, die als erheblicher baulicher Eingriff bewertet wurden. Insofern war durch eine Schalltechnische Untersuchung zu prüfen, ob auf Grund des erheblichen baulichen Eingriffs eine wesentliche Änderung auftritt. Hierzu waren die Schallpegel an den umliegenden Gebäuden jeweils getrennt für den Fall der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs auf der Gleisanlage vor dem Umbau (Vorbelastung; im Schalltechnischen Gutachten als Analyse bezeichnet) und der geplanten Gleisanlage (Prognose) rechnerisch zu ermitteln und zu vergleichen. Grundlage der schalltechnischen Berechnungen war das Betriebsprogramm mit Prognosehorizont 2015, welches gleichermaßen für die Ermittlung der Vorbelastung als auch der Prognose angesetzt wurde. Das Bundesverwaltungsgericht hat es bisher nicht beanstandet, wenn die insofern plangegebene Vorbelastung auf der Grundlage des Zugprogramms nach Realisierung der Ausbaumaßnahme ermittelt wurde. In die Schallberechnungen wurde auch die parallel verlaufende S-Bahn einbezogen. Aus dem Pegelvergleich Prognose – Analyse (Vorbelastung) leitet sich dann ab, ob eine wesentliche Änderung vorliegt und bei gleichzeitiger Grenzwertüberschreitung des Prognosepegels Lärmschutzansprüche bestehen.

Ausweislich der den Planunterlagen des Vorhabenträgers beigefügten Schalltechnischen Untersuchung vom 17.02.2005 (mit Änderungen vom 15.07.2005) tritt bei den vier Gebäuden des Einwenders eine wesentliche Änderung an der Südwestfassade des unmittelbar an der Trasse gelegenen Gebäudes in Höhe des km 4,5 auf. Da hier gleichzeitig die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV im Prognosefall überschritten werden, besteht ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Der Plan sieht als aktive Schallschutzmaßnahme daher eine Lärmschutzwand neben dem äußeren Fernbahngleis von km 4,365 bis km 4,530 zum Schutz der Südwestfassade des Gebäudes vor. An der Nordostfassade des genannten Gebäudes, am südöstlich davon gelegenen Gebäude sowie an den beiden weiteren Gebäuden im nordöstlichen Bereich des Grundstücks tritt keine wesentliche Änderung auf, d.h. diese Gebäude haben keinen Anspruch auf Lärmschutz.

Eine Verlängerung der Lärmschutzwand über den km 4,530 hinaus in Richtung Nordosten, wie vom Einwender gefordert, kann dem Vorhabenträger auf Grund fehlender Anspruchsvoraussetzungen nicht aufgegeben werden.
Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die in der Einwendung geforderte Lärmschutzwand in „voller Länge“, d.h. mit nordöstlichem Wandende bei km 4,655, sich auf das Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung mit Prognosehorizont 2010 bezieht. Auf Grund von Einwendungen und Stellungnahmen im Anhörungsverfahren sowie des zwischenzeitlichen Inkrafttretens des Schienenwegeausbaugesetzes musste den Forderungen nachgekommen und die Schalltechnische Untersuchung insoweit überarbeitet werden. Einzelheiten zum Verfahrensgang sind Teil B., Ziffer 4 des vorliegenden Beschlusses zu entnehmen. Das für das Jahr 2015 prognostizierte Verkehrsaufkommen entspricht dabei nicht mehr den ursprünglich für 2010 erwarteten Verkehren, insbesondere musste die Prognose im Bereich des Güterverkehrs reduziert werden. Im Ergebnis hatte dies zur Folge, dass die ursprünglich vorgesehene Schallschutzwand am nordöstlichen Ende wegen fehlender Anspruchsvoraussetzungen um ca. 125 m einzukürzen war und nunmehr bei km 4,530 endet.

5.3.10 Erschütterungsschutz

<u>Stellungnahmen, Einwendungen:</u>

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Immissionsschutzbehörde; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

1.
Bei den Emissionsmessungen sei ein Abstand von 8 m zur Achse des zukünftig nächstgelegenen Gleises und damit von mehr als 8 m zum befahrenen Gleis gewählt worden. Da üblicherweise die Messwerte in 8 m Abstand zum befahrenen Gleis bestimmt werden, seien zu niedrig ermittelte Emissionswerte zu befürchten. Dies sei dann von Bedeutung, wenn aus diesen Werten die Erschütterungsbelastung vor der Baumaßnahme für den Vergleich mit derjenigen nach der Baumaßnahme gewonnen werde.
2.
Die Erschütterungstechnische Untersuchung beinhalte keine Aussagen zum Gleiszustand der vorhandenen Gleise, an denen die Messungen erfolgten. Den Berechnungen läge ein durchschnittlich guter Zustand der Gleise zu Grunde. Insofern könne nicht ausgeschlossen werden, dass die ermittelten Differenzen der Erschütterungsimmissionen nicht nur die Auswirkungen der Gleislageänderungen, sondern auch unterschiedliche Gleiszustände zum Nachteil von Betroffenen beinhalten.

3.

Der Ansatz einer zumutbaren Vorbelastung von KB_{Fmax} = 0,6 könne der DIN 4150, Teil 2 nicht entnommen werden. Die einzig definitive Beschreibung der zumutbaren Vorbelastung beinhalte das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.02.1995.

4.

Der Planfeststellungsbeschluss sollte eine Auflage beinhalten, nach Fertigstellung der Strecke Nachmessungen durchzuführen.

Schreiben GR B 11 vom 05.10.2004

5.

Die Argumentationskette zur Eingrenzung der Anzahl der nach der Inbetriebnahme zu untersuchenden Gebäude enthalte eine Lücke in Bezug auf die ungenannte Zahl der Gebäude innerhalb des 40 m-Korridors, für den insgesamt nur 24 Gebäude ausgewählt wurden.

b) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003 und 13.07.2004

1.

Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem weise eine Lücke hinsichtlich des durch Schienenverkehr verursachten sekundären Luftschalls – wie auch hinsichtlich der Erschütterungen – auf, die nur durch einen Rückgriff auf § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG geschlossen werden könne. Die Bewertung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall müsse sich daher nach den allgemein von den Verwaltungsgerichten entwickelten Grundsätzen zur Bewertung von Lärm vor Erlass der Verkehrslärmschutzverordnung richten. Mit Blick auf die Gesundheitsgefährdungsgrenze müsse ermittelt werden, wo die Erheblichkeitsgrenze der Belastung liege und welche Belastungen erheblich, aber noch nicht unzumutbar seien. Bei Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze seien Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG erforderlich. Eine Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsgrenze ergäbe eine Handlungspflicht bereits aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung sei im Ansatz fehlerhaft, da die Ermittlung und Bewertung erheblicher, aber noch nicht unzumutbarer Erschütterungen und sekundären Luftschalls im Ansatz rechtsfehlerhaft sei. Auch berücksichtige die Untersuchung nicht, dass bei unzumutbaren Erschütterungsbelastungen bzw. unzumutbaren Belastungen durch sekundären Luftschall Schutzmaßnahmen erforderlich seien. Im Übrigen gehe die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.02.1995, auf die sich die Erschütterungstechnische Untersuchung stütze, von einer falschen rechtlichen Prämisse aus.

2.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung enthalte keinerlei Überlegungen bzw. Untersuchungen, ab welcher Geschwindigkeitsreduzierung die Erschütterungsbelastungen auf ein zumutbares Maß reduziert werden können.

3.

Die durch den Umbau erst mögliche Geschwindigkeitserhöhung sei in der Erschütterungstechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt.

4.

Nicht nachvollziehbar sei die Behauptung auf S. 5 der Erschütterungstechnischen Untersuchung, die Wiederherstellung der zweigleisigen Strecke führe gegenüber der eingleisigen Strecke zu keiner Erhöhung des Verkehrsaufkommens.

5.

Unklar seien die Ausführungen zur Ermittlung der Freifeldübertragung und welche Unsicherheiten durch Übertragung von Messungen am Glasower Damm entstehen würden. Auch habe der Gutachter im letzten Erörterungstermin von einem Unsicherheitsfaktor in den Erschütterungstechnischen Untersuchungen von 20 bis 25 % gesprochen. Es handele sich hier um entscheidende Ausgangswerte für die Prognose, die übertragen und nicht gemessen wurden.

6.

Eine Berechnung der Erschütterungswerte nur in z-Richtung (vertikal) könne nicht akzeptiert werden. Das Bundesverwaltungsgericht habe in seiner Entscheidung vom 31.01.2001 zum Nordring klargestellt, dass das System der DIN 4150 nicht ohne weiteres nur teilweise angewendet werden könne.

7.

Die Auswahl der 24 exemplarisch untersuchten Gebäude sei nicht nachvollziehbar dargelegt worden. Auch erscheine die Anzahl der Messpunkte insgesamt zu gering, da sich rechnerisch ein Abstand von mehr als 600 m zwischen den Messpunkten ergäbe. Weitere Anspruchsberechtigte seien daher wahrscheinlich.

8.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung lege nicht dar, unter welchen Voraussetzungen die Messungen erfolgten (insbesondere Zugkonfiguration, Geschwindigkeit).

9.

Es fehle die Angabe des als Planunterlage verwendeten Lageplans. Die Beschreibung in Kap. 2.2 sei nicht deckungsgleich mit den Angaben auf den Lageplänen (Anlage 4).

10.

Es sei anzunehmen, dass das Betriebsprogramm der S-Bahn keine Berücksichtigung gefunden hätte.

11.

Der Einfluss und die Berücksichtigung unterschiedlicher Radsatzlasten auf die Beurteilungsschwingstärke sei nicht dargelegt.

12.

Der verwendete Begriff “Bestandssituation“ sei planungsrechtlich nicht definiert und erläuterungsbedürftig. Für im Untersuchungsbereich gelegene Tonstudios könnten bereits Immissionserhöhungen von weniger als 25 % die Gewerbeausübung unmöglich machen.

13.

Es sei nicht dargelegt, welche Veränderung sich aus dem Abtragen und dem anschließenden Neuaufbau des Bahndamms hinsichtlich der Schwingungsübertragungsverhältnisse ergeben würden.

14.

Die Beweissicherungsmessungen seien unbrauchbar, da entgegen der Aussage des Gutachters (Kap. 4, 4. Abs.), dass „im gesamten Bereich derzeit Schienenverkehr stattfindet“, derzeit zwischen Nordkreuz (a) und Karower Kreuz (a) ausschließlich S-Bahn-Verkehr stattfinden würde.

15.

Die Begründung, warum die notwendige Ermittlung der Freifeldfunktion hier nicht möglich gewesen wäre, sei nicht nachvollziehbar. Die Übertragbarkeit an anderer Stelle durchgeführter Ausbreitungsmessungen auf die hiesigen Verhältnisse sei nicht dargelegt. Auch könne nicht erkannt werden, wo diese Messungen erfolgten; einen „Glasgower Damm“ gäbe es in Berlin nicht.

16.

Die Berücksichtigung der im Planungsbereich ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie sehr unterschiedlichen Bodenverhältnisse (Bodenarten, hohe Grundwasserstände) sei nicht dargelegt.

17.

Es sei nicht dargelegt, ob „praktikable“ Berechnungsverfahren (Kap. 5) auch sachgerecht seien.

18.

Es fehle die Betrachtung von Betonbalkendecken und Ziegelsteindecken bei der Bestimmung sekundärer Luftschallimmissionen. Ebenso bleibe unberücksichtigt, dass für in Holztafelbauweise errichtete Häuser, wie z.B. beim Einwender 107, andere Übertragungsverhältnisse zu Grunde zu legen seien.

19.

Im Gutachten erfolge ein Verweis auf einen Anhang (Kap. 5.1, 2. Abs.), der aber nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sei.

20.

Für 25 % der untersuchten Gebäude ergäbe sich bereits jetzt eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen. Die Repräsentativität dieser Aussage unterstellt, wären an 25 % des gesamten Gebäudebestandes wesentliche Erhöhungen zu erwarten. Die Aussage des Gutachtens, dass „nicht mit verbindlicher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann, dass in dem gesamten Streckenabschnitt ..... an weiteren Gebäuden dem Grunde nach ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen entsteht“ könne vor diesem Hintergrund nur als grotesk bezeichnet werden.

21.

Die Festlegung eines Untersuchungskorridors mit 40 m Abstand zur nächstgelegenen Fernbahngleisachse könne nicht nachvollzogen werden, da weder unterschiedliche Ausbreitungsbedingungen noch die durch den S-Bahnverkehr verursachten Erschütterungen Berücksichtigung gefunden hätten.

22.

Insbesondere sei die für das außerhalb des 40 m-Bereichs liegende Gebäude Liebenstraße 46 anerkannte Anspruchsberechtigung nicht plausibel. Es fehle auch die Darlegung, warum an weiter entfernt liegenden Gebäuden, die in Holzständerbauweise errichtet wurden, keine Ansprüche entstehen können.

23.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung enthalte keine Kostenangaben zu Schutzmaßnahmen und keine nachvollziehbare Kosten-Nutzen-Abwägung. Auch seien innovative Produkte (z.B. CLOUTH-USM Unterschottermatten, elastische Schienenlager CLOUTH Kölner Ei) nicht betrachtet worden.

24.

Die Schlussfolgerung, dass nachgewiesene Immissionskonflikte nur im Einzelfall durch Maßnahmen am Bauwerk gelöst werden können, sei angesichts des Fehlens einer konkreten Bewertung aktiver Schutzmaßnahmen anhand der Planungen für den Streckenausbau sowohl in der Erschütterungstechnischen Untersuchung als auch in der ergänzenden Stellungsnahme des Büros Müller-BBM nicht nachvollziehbar.

25.

Das Ergebnis der Erschütterungstechnischen Untersuchung stelle auf sechs wohl eher zufällig gewählte Gebäude ab und sei daher nicht haltbar. Auch sei zu erläutern, mit welchen Unsicherheitsfaktoren bei der Übertragung des Ergebnisses auf den Bereich ab S-Bf. Blankenburg in Richtung Pankow zu rechnen sei und welche Schutzmaßnahmen zu empfehlen wären.

c) Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Ost
Schreiben 250 Le 993 135 vom 15.03.2005

Unter Bezug auf die Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeitsprüfung (Schutzgut Mensch, Erholung) sei mit hohen Konflikten durch betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen für Teile der Kleingartenanlage auf den Flurstücken 6200, 6201, 6207, 6155, 6156 und 6157 der Flur 307 der Gemarkung Weißensee im Planungsabschnitt zwischen km 7,039 und km 7,300 zu rechnen. Daher solle auch dieser Bereich entsprechend geschützt werden.

d) Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi -
Schreiben IB-BP 474/03 SM vom 13.10.2003

Ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung bestehe an zahlreichen Gebäuden eine beachtliche Vorbelastung durch den S-Bahnverkehr. Eine wesentliche Erhöhung (Zusatzbelastung) sei für die Immissionsorte Bahnhofstraße 64, Liebenstraße 46 und Ilsenburgstraße 18, 44, 46 und 74 prognostiziert worden. Die Durchführung von Messungen nach Fertigstellung des Vorhabens und die Festsetzung individueller Schutzmaßnahmen für die einzelnen Gebäude werde daher unterstützt.

Entscheidungen:

Zu a)

1.

Die Befürchtungen, dass zu niedrige Emissionsmesswerte ermittelt wurden, sind unbegründet. Ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung wurden im Bereich Nordkreuz (a) – Karow keine Emissionsmessungen durchgeführt; vielmehr wurden hierfür Messungen an vergleichbaren Neubaustrecken herangezogen (vgl. S. 19 der Erschütterungstechnischen Untersuchung 95192/6 der Fritz GmbH vom 18.12.2002). Die Ermittlung der Freifeldübertragungsfunktion T1 erfolgte auf der Grundlage von Ausbreitungsmessungen am Glasower Damm, weil im Bereich Nordkreuz (a) – Karow keine Messungen im Abstand von 8 m zum zukünftig nächstgelegenen Gleis möglich waren, da dieser Punkt im Regelfall im öffentlichen Straßenraum oder im Böschungsbereich gelegen hätte (vgl. S. 15 und 16 der Erschütterungstechnischen Untersuchung 95192/6 vom 18.12.2002). In der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Bericht 95192/6 vom 18.12.2002) wird auf Seite 17 ausgeführt, dass für die Bestandssituation, d.h. die vorhandenen Gleisanlagen und für die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten, eine Prognoseberechnung durchgeführt und deren Ergebnisse mit den in den Wohngebäuden gewonnenen Messergebnissen verglichen wurde.

Aufgetretene Abweichungen wurden mittels einer Korrekturfunktion T_K eliminiert. Somit wurde das Prognosemodell auf der Grundlage der Beweissicherungsmessungen kalibriert. Dieses kalibrierte Modell wurde auch für die Prognose der Erschütterungsimmission in Bezug auf die geplante Gleislage angewandt.

2.

Der Vorhabenträger hatte hierzu wie folgt erwidert:

„Es ist zutreffend, dass durch die Einführung der Korrekturfunktion (T_K) das Prognosemodell unter anderem auf den Gleiszustand in der Bestandssituation „kalibriert“ wurde. Diese Kalibrierfunktion wurde jedoch sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall im Modell unverändert belassen, so dass für beide Planfälle der gleiche Oberbauzustand berücksichtigt wurde, wie er in der Bestandssituation im Rahmen der seinerzeit durchgeführten Beweissicherungsmessungen vorgefunden wurde. Das heißt, die ausgewiesenen Änderungen ergeben sich ausschließlich aus den planerischen Änderungen zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall. Diese Vorgehensweise belegt, dass die Prognosebetrachtungen zum Erschütterungsschutz ausschließlich im Sinne oberer Abschätzungen durchgeführt wurden. Die Tatsache, dass insgesamt der (relativ schlechte) Gleiszustand der Bestandssituation zu Grunde gelegt wurde, macht deutlich, dass zukünftig, das heißt nach Umsetzung des Planvorhabens, sich an den in Streckennähe gelegenen schutzwürdigen Nutzungen deutlich niedrigere Erschütterungsimmissionen ergeben werden, als sie in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen sind.“

Angesichts der vorstehenden Ausführungen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, das in die ermittelten Differenzen der Erschütterungsimmissionen unterschiedliche Gleiszustände zum Nachteil Betroffener Eingang gefunden haben.

3.

Die Hinweise zur abweichenden Bedeutung des oberen Anhaltswerts A_o beim Schienenverkehr gem. DIN 4150, Teil 2 sowie zur Rechtsprechung des Bayerischen VGH werden zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger hat eine Vorbelastung von $KB_{Fmax} = 0{,}6$ keinesfalls als zumutbar erachtet. Auf die Zumutbarkeit einer Vorbelastung kommt es an baulich geänderten Schienenwegen auch nicht an. Vielmehr ist zu prüfen, ob die Vorbelastung durch das Hinzutreten weiterer Erschütterungseinwirkungen in beachtlicher Weise erhöht und diese Erhöhung eine unzumutbare Beeinträchtigung darstellt.

In der Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde in einem ersten Schritt die Prognosebelastung hinsichtlich der maximalen bewerten Schwingstärke KB_{Fmax} und der Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr} auf Einhaltung der Anforderungen nach Tab. 1 der DIN 4150, Teil 2 geprüft. Hierbei wurde gem. DIN 4150, Teil 2, Abs. 6.5.3.5 entsprechend der abweichenden Bedeutung des oberen Anhaltswertes A_o beim Schienenverkehr im Nachtzeitraum gebietsunabhängig von einem Wert 0,6 nachts ausgegangen.

Im zweiten Schritt wurden die Beurteilungsschwingstärken KB_{FTr} für die Vorbelastung und die Prognose ermittelt und verglichen, wobei die Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs dahingehend interpretiert wird, dass Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen gegenüber dem Bestand um mehr als 25 % wesentlich sind. Das Ergebnis dieses Vergleichs hat ausschließlich informativen Charakter in den Fällen, wo der erste Prüfschritt ergab, dass die Anforderungen der DIN erfüllt sind.
Erschütterungsschutzmaßnahmen werden nur dann für erforderlich erachtet, wenn die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 nicht erfüllt sind und die Beurteilungsschwingstärke in der Prognose gegenüber der Vorbelastung um mehr als 25 % zugenommen hat.
4.
Der Forderung, nach Fertigstellung der Strecke Nachmessungen durchzuführen, wird nicht entsprochen. Eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen gegenüber der plangegebenen Vorbelastung kann grundsätzlich nur dort auftreten, wo sich die Abstände zwischen Gleis und Bebauung vorhabenbedingt verringern. Dieser Sachverhalt ist im Planungsabschnitt für die fernbahnseitig gelegene Bebauung gegeben. Im Rahmen der Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde daher auf der Fernbahnseite der Gleisanlage für repräsentativ ausgewählte Gebäude im Bereich Falkensteg und ergänzend in der Mühlenstraße eine Erschütterungsprognose auf der Grundlage der Betriebsprognose für das Jahr 2015 erstellt und mit der plangegebenen Vorbelastung verglichen. Ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Bericht 95192/7 vom 01.12.2004) werden im Bereich Falkensteg die gemäß DIN 4150, Teil 2 heranzuziehenden Anhaltswerte sowohl der maximalen bewerten Schwingstärke als auch der Beurteilungsschwingstärke in der Prognose unterschritten, d.h. die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 sind hier erfüllt. Insofern bestehen keine Ansprüche auf Maßnahmen des Erschütterungsschutzes. Für den Bereich der Mühlenstraße weist die ergänzende Erschütterungstechnische Untersuchung (Bericht 95192/9 vom 08.08.2005) aus, dass die Anhaltswerte nach Tab. 1 der DIN 4150, Teil 2 überschritten werden. Jedoch nimmt die Beurteilungsschwingstärke um nicht mehr als 5 % zu. Dieser Wert liegt deutlich unter dem unter Berücksichtigung der Rechtsprechung als „wesentlich“ zu erachtenden Wert einer Zunahme um mehr als 25 %. Im Ergebnis der Erschütterungstechnischen Untersuchung stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass das Vorhaben hinsichtlich Erschütterungen zu keinen Immissionskonflikten führt. Nachmessungen sind insofern entbehrlich.
5.
Der Vorhabenträger hat hierzu mit Schreiben vom 08.11.2004 erklärt, dass die im Ergebnis von Nachmessungen an ausgewählten Referenzobjekten ermittelten Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen auch auf gleichwertige Immissionsorte innerhalb des 40 m-Korridors übertragen werden. Im Weiteren wird auf die vorangegangene Entscheidung unter der Ziffer 4. sowie auf die Nebenbestimmung unter Teil A., Ziffer 4.7 verwiesen.

Zu b)

Vorbemerkung der Planfeststellungsbehörde:

Der Einwender 145 befindet sich in mehr als 300 m Entfernung von den Gleisanlagen und darüber hinaus in dem Bereich, wo die Abwicklung des Zugverkehrs auf den Altanlagen der Strecke 6081 erfolgt. Bereits auf Grund der Entfernung von mehr als 300 m sind Erschütterungen und sekundärer Luftschall aus dem Eisenbahnbetrieb ohne Relevanz.

Bei den Einwendern 37, 68 und 134 erfolgen keine Gleislageverschiebungen in Richtung der Bebauung (vgl. technischer Lageplan der Anlage 4, Blatt 6 von 7). Insofern kann eine Zunahme von Erschütterungen und sekundärem Luftschall ausgeschlossen werden.

1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass der Vorhabenträger eine rechtlich fehlerhafte Beurteilung der Ausgangslage vorgenommen hat. Gleichermaßen wie in der Schalltechnischen Untersuchung wurde, vom rechtlichen Fortbestand der Fernbahnstrecke ausgehend, eine Vorbelastung hinsichtlich der Erschütterungen ermittelt und mit der nach Realisierung der Baumaßnahme zu erwartenden Situation verglichen. Dabei fanden auch die durch die S-Bahn verursachten Immissionen Berücksichtigung. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden und wirkt sich insofern schutzmindernd aus.

Ein rechtssystematischer Grund für die vorgetragenen Unterscheidung zwischen erheblichen und unzumutbaren Belastungen wird in der Einwendung nicht genannt. Auch legt die Einwendung nicht hinreichend konkret dar, wo die Grenze der Gesundheitsgefährdung liegt, bei deren Überschreitung Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG begehrt werden.

Entgegen der Auffassung der Einwender hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 21.02.1995 ausgeführt, dass Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG davon abhingen, ob das Hinzutreten weiteren sekundären Luftschalls zu der vorhandenen Vorbelastung diese in beachtlicher Weise erhöhe. Eine Prüfung auf Zunahme der Belastung durch sekundären Luftschall wurde in dem hier gegenständlichen Verfahren nicht durchgeführt. Vielmehr wurde in den Erschütterungstechnischen Untersuchungen (Berichte 95192/7 und 95192/9 der Fritz GmbH) nachgewiesen, dass die prognostizierten Beurteilungspegel für sekundären Luftschall mindestens 9/4 dB(A) Tag/Nacht unter den Werten der in Anlehnung an die 24. BImSchV hilfsweise heranzuziehenden Innenraumpegel von 40/30 dB(A) Tag/Nacht liegen. Angesichts dieser Werte hält die Planfeststellungsbehörde einen Nachweis über die Höhe und ggf. Zumutbarkeit einer Pegelzunahme gegenüber der Vorbelastung für entbehrlich.

Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass bei den Einwendern auf Grund der geplanten Trassierung – die Gleise rücken geringfügig von der Bebauung ab – in der Prognose keine Zunahme der Belastungen durch Erschütterungen oder sekundären Luftschall gegenüber der Vorbelastung auftreten wird.

2.

Der Forderung nach Untersuchungen zu Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung mit dem Ziel einer Senkung der Erschütterungsbelastung wird nicht entsprochen.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung widerspricht dem Zweck eines Streckenausbaus. Darüber hinaus treten bei den Einwendern keine Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen gegenüber der Vorbelastung auf, so dass hier Schutzmaßnahmen nicht zu treffen sind. Ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung besteht auch für andere Gebäude kein Anspruch auf Erschütterungsschutzmaßnahmen.

3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Streckenausbau wird unter dem Gesichtspunkt der Herstellung von Gleisabständen gem. dem geltenden technischen Regelwerk durchgeführt und ermöglicht nicht erstmalig eine Geschwindigkeit von 160 km/h. Schon die historische Gleislage hätte in weiten Teilen des Planungsabschnitts – insbesondere im Bereich der Einwender - eine Geschwindigkeit von 160 km/h zugelassen (siehe hierzu Entscheidung unter Teil B., Ziffer 5.3.9, Buchstabe b), Ziffer 4).

4.

Der Verfasser der Erschütterungstechnischen Untersuchung wollte damit zum Ausdruck bringen, dass ausgehend von einer planungsrechtlich zweigleisig fortbestehenden Strecke die im Rahmen des Vorhabens geplanten Achsverschiebungen der Gleise hinsichtlich Erschütterungsimmissionen und sekundärem Luftschall unter Bezug auf die Betriebsprognose 2015 untersucht und bewertet wurden, wobei eine zukünftige Erhöhung des Verkehrsaufkommens gegenüber der momentanen Situation nicht relevant ist.

5.

Der Vorhabenträger hatte hierzu erwidert:

„Durch den zusätzlichen 8 m-Punkt wäre es möglich gewesen, mit Hilfe des Freifeldpunktes vor dem Gebäude die Ausbreitung der Schwingungen im Erdreich für die einzelnen Messobjekte messtechnisch zu ermitteln. Bei der Installation des 8 m Punktes wird es erforderlich, Stahlpflöcke in den Untergrund einzurammen. Diese Messposition im öffentlichen Verkehrsraum ist nicht möglich, da hierdurch die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigt wäre. Ein Heranziehen der Messergebnisse der Emissionen am Glasower Damm ist ein in Fachkreisen allgemein anerkanntes Verfahren und basiert auf dem Prinzip der größtmöglichen Annäherung.

Es ist zutreffend, dass erschütterungstechnische Prognoseberechnungen mit nicht unerheblichen Unsicherheiten behaftet sind. Daher werden diese stets im Sinne oberer Abschätzungen durchgeführt, so dass die Fehlerbandbreite bis zu - 50 % betragen kann. Wenn auf Grundlage derartiger prognostischer Betrachtung Konfliktfreiheiten ausgewiesen werden können oder lediglich geringe Konfliktpotenziale ausgewiesen werden, kann mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass nach Inbetriebnahme aus erschütterungstechnischer Sicht keine Konfliktpotenziale mehr bestehen.“

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen des Vorhabenträgers für nachvollziehbar. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

6.

Der Forderung nach grundsätzlicher Berücksichtigung der Erschütterungswerte auch in x- und y-Richtung wird nicht gefolgt.

Gemäß DIN 4150, Teil 2, Abschnitt 6.1 sind die Beurteilungsgrößen getrennt für die Richtungskomponenten x, y (horizontal) und z (vertikal) zu ermitteln, wobei die jeweils größte der drei Komponenten der Beurteilung zu Grunde zu legen ist. Dies wird bei den Messungen am Gebäudefundament auch so praktiziert. Für Geschossdecken - nur die hier ermittelte Erschütterungsbelastung wird später für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen in Wohnungen herangezogen - ist eine Betrachtung der horizontalen Schwingungsebene jedoch nicht erforderlich, da die im Einwirkungsbereich von Schienenwegen auftretenden horizontalen Schwingungsanteile gegenüber der z-Richtung vernachlässigbar sind und deren Kenntnis nicht entscheidungserheblich ist.

Zur weiteren Begründung wird auf die Erwiderung des Vorhabenträgers verwiesen:

„Dieser Sachverhalt beruht im Wesentlichen darauf, dass von Schienenverkehrswegen vorrangig vertikale dynamische Lasten in den Untergrund eingeleitet werden. Die dynamischen Lasten resultieren zum Beispiel aus den schwankenden Vertikalsteifigkeiten des Oberbaus bzw. aus Unwucht und Schlaganregungen aufgrund von Imperfektionen an Rad und Schiene. Dieser Sachverhalt ist als allgemeiner Erfahrungsgrundsatz in Fachkreisen einhellig anerkannt“.

Darüber hinaus entspricht es der Alltagserfahrung, dass straßen- und schienenverkehrsinduzierte Schwingungen von Bauwerksteilen besonders ausgeprägt in z-Richtung von Decken (Fußböden) auftreten und wahrgenommen werden. Ursache hierfür ist, dass eine Decke in vertikaler Richtung relativ frei schwingen kann, während dies in horizontaler Richtung auf Grund einer höheren Steifigkeit nur in geringem Umfang möglich ist.

7.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Anders als bei einer Schalltechnischen Untersuchung, die auf rein rechnerischem Wege nach den normativen Vorgaben der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV ggf. in Verbindung mit der Schall 03 die Lärmbelastung ermittelt, erfordern Erschütterungstechnische Untersuchungen im Vorfeld durchzuführender Berechnungen umfangreiche Messungen beispielsweise zur Ermittlung der Übertragungsfunktionen im Erdreich von der Quelle bis vor das Gebäude, vom Erdreich auf das Gebäudefundament sowie vom Gebäudefundament auf die Geschossdecken von Wohnräumen. Diese Messungen sind erforderlich, da das Erdreich hinsichtlich der Ausbreitung von Schwingungen gegenüber Luft als inhomogenes Medium anzusehen ist und die Gebäude in der Nachbarschaft keine einheitliche bauliche Beschaffenheit (Gründungsart, Deckenkonstruktion, Geschosszahl u.a.) aufweisen. Messungen für jedes einzelne Gebäude durchzuführen wäre sehr zeit- und kostenaufwändig. Insofern hat sich als allgemein anerkannte Vorgehensweise die Beschränkung auf exemplarisch ausgewählte, repräsentative Gebäude durchgesetzt. Die Auswahl dieser Gebäude geschieht u.a. unter Berücksichtigung erkennbarer charakteristischer Bauwerkseigenschaften (z.B. Bauart, Alter, Zustand, Stockwerkszahl, Holzbalken- oder Betondecken), der Lagenähe zur Trasse (mit zunehmender Entfernung nimmt die Erschütterungsbelastung ab) sowie vorliegender Kenntnisse zu Besonderheiten des Untergrundes.

Im gegenständlichen Verfahren handelt es sich um den Wiederaufbau einer planungsrechtlich fortbestehenden Strecke. Unter Berücksichtigung der schutzmindernden Auswirkung der Vorbelastung sind Schutzmaßnahmen nach § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG dann nicht zu treffen, wenn die prognostizierten Erschütterungsbelastungen gegenüber der Vorbelastung nicht zunehmen. Insofern ist die Betrachtung der Erschütterungssituation und damit auch die Auswahl repräsentativer Gebäude in solchen Bereichen entbehrlich, in denen die Gleise ihre historische Lage beibehalten oder von der Bebauung abrücken. Dieser Sachverhalt ist im zu betrachtenden gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt auf der Seite der S-Bahn gegeben, mithin auch bei den Einwendern 37, 68 und 134.

Mögliche Ansprüche auf Schutzmaßnahmen können also nur auf der Fernbahnseite auftreten, wobei insbesondere Gebäude mit Wohnnutzung zu betrachten sind. Darüber hinaus können auf Grund allgemeiner Erfahrungsgrundsätze in größerer Entfernung zum nächstgelegenen Fernbahngleis gelegene Gebäude ausgeklammert werden (u.a. Einwender 145).

Die in der Einwendung angesprochenen 24 exemplarisch untersuchten Gebäude bezogen sich auf den ursprünglichen Planungsabschnitt von km 4,2 bis km 11,6. Von diesen Gebäuden befinden sich 22 Gebäude im Bereich von km 8,79 bis km 11,6, der nicht mehr Gegenstand des Planes ist, so dass eine Entscheidung zur Repräsentativität dieser Gebäude nicht zu treffen ist.

Für den im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zu betrachtenden Bereich von km 4,2 bis km 8,79 verbleiben insofern nur noch zwei untersuchte Gebäude auf der Fernbahnseite in Höhe von km 7,8 im Bereich Falkensteg. Die für diese beiden Gebäude erstellte Erschütterungsprognose hat die Planfeststellungsbehörde für den übrigen fernbahnseitig zu betrachtenden Bereich als nicht ausreichend verallgemeinerungsfähig angesehen. Der Vorhabenträger hat deshalb auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde (siehe auch Teil B., Ziffer 4) im Bereich von km 4,5 (Mühlenstraße) ein weiteres Objekt als repräsentativ für den Streckenbereich von km 4,2 bis km 4,6 ausgewählt, Messungen durchgeführt und eine ergänzende Erschütterungstechnische Untersuchung erstellt. Weitere Bereiche sind auf Grund größerer Abstände zur Gleisanlage bzw. der Nutzung der Gebäude hinsichtlich einer erschütterungstechnischen Betrachtung als nicht relevant anzusehen. Die ergänzende Erschütterungstechnische Untersuchung (Bericht Nr. 95192/9 der Fritz GmbH) liegt mit Datum 08.08.2005 vor und ist als Planunterlage „Nur zur Information“ Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

8.

Der Vorhabenträger hatte hierzu erwidert:

„Die Messungen fanden bei regulärem Zugverkehr im Dezember 1995 statt. Die Messungen dienten ausschließlich zur Ermittlung der Schwingungsübertragungsverhältnisse. Das Betriebsprogramm innerhalb des Messzeitraumes ist daher ohne Bedeutung. Gleiches gilt für Betriebsparameter wie für die tatsächliche Vorbeifahrgeschwindigkeit von Zügen.“

Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen des Vorhabenträgers für plausibel und nachvollziehbar. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

9.

Die Planfeststellungsbehörde hält es für selbstverständlich, dass die Lagepläne (Anlage 4) Grundlage der Erschütterungstechnischen Untersuchung waren. Bei der abweichenden Bezeichnung „Nordkreuz (a-Karow) ..... “ in der Erschütterungstechnischen Untersuchung gegenüber der Anlage 4 „Nordkreuz (a) - Karow“ handelt es sich offensichtlich um ein redaktionelles Missverständnis. Eine Änderung der Planunterlagen ist nicht erforderlich.

10.

Der Vorhabenträger hatte hierzu erwidert, dass die Erschütterungstechnische Untersuchung auch das Betriebsprogramm der S-Bahn berücksichtigt habe. Der Planfeststellungsbehörde sind keine dieser Aussage entgegenstehenden Sachverhalte bekannt. Die Befürchtungen der Einwender, dass das Betriebsprogramm der S-Bahn keine Berücksichtigung gefunden habe, sind daher unbegründet.

11.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Grundlage der Erschütterungstechnischen Untersuchung ist das Betriebsprogramm, welches unterschiedliche Zugarten und damit auch unterschiedliche Radsatzlasten und Achskonfigurationen sowie die jeweils fahrzeugspezifischen Höchstgeschwindigkeiten benennt. Die Emissionsansätze der Untersuchung berücksichtigen daher die verschiedenen Zugarten einschließlich deren technischer Besonderheiten.

12.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung den verwendeten Begriff „Bestandssituation“ wie folgt definiert:

„Der Begriff der „Bestandssituation“ ist vorliegend gleichzusetzen mit dem Begriff „Fortbestand einer gewidmeten zweigleisigen Hauptstrecke“. Im Immissionsschutzrecht ist der allgemeine Rechtsgrundsatz anerkannt, wonach Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrsanlagen (Geräusche und Erschütterungen) bei der Prüfung der Erfordernisse von Vorsorgemaßnahmen zu berücksichtigen sind.“

Die Planfeststellungsbehörde vertritt keine hiervon abweichende Auffassung. Sowohl vorhandene gewerbliche Betriebe, damit auch ein Tonstudio, als auch Wohnungen müssen sich insofern die Vorbelastung zurechnen lassen. Darüber hinaus befindet sich das in der Einwendung angesprochene Tonstudio (Einwender 67) außerhalb des hier in Rede stehenden Planungsabschnitts.

13.

Der Vorhabenträger hatte hierzu wie folgt erwidert:

„Bei der Ermittlung der Schwingungsübertragungsverhältnisse wurde nicht berücksichtigt, dass der vorhandene Bahndamm teilweise abgetragen und neu aufgebaut werden soll. Dies erfolgte deshalb, da die Erschütterungsprognosen im Sinne oberer Abschätzungen durchgeführt wurden und aus Erfahrungen an vergleichbaren Projekten bekannt ist, dass neue, das heißt nach dem gegenwärtigen Stand der Technik aufgebaute Bahndämme, ein wesentlich günstigeres Schwingungsübertragungsverhalten aufweisen, als „alte Bahndämme“. Dem gemäß kann im Umfeld der Bahndammabschnitte die neu aufgebaut werden, davon ausgegangen werden, dass die tatsächlichen Erschütterungsimmissionen nach Inbetriebnahme deutlich unter denen liegen werden, die prognostiziert wurden.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des Vorhabenträgers an und hält diese hinsichtlich der geforderten Darlegung zu den Veränderungen der Schwingungsübertragungsverhältnisse durch den Neuaufbau des Bahndamms für ausreichend. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

14.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Planfeststellungsbehörde erschließt sich nicht, warum S-Bahnverkehr kein Schienenverkehr sein soll. Darüber hinaus ist klarzustellen, dass die durchgeführten Beweissicherungsmessungen der Ermittlung der Schwingungsübertragungsverhältnisse vom Gleiskörper zum Wohn- bzw. Geschäftsraum, in dem sich Menschen aufhalten, dienen. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Schwingungsanregung durch S-Bahn- oder Fernbahnverkehr erfolgt.

15.

Der Vorhabenträger hatte hierzu erwidert:

„Für die Durchführung erschütterungstechnischer Ausbreitungsmessungen ist es erforderlich, Stahlpflöcke in den Untergrund zu rammen. Soweit sich die entsprechenden Messpositionen im öffentlichen Verkehrsraum befinden, ist es offensichtlich, dass hier ein Einrammen von Stahlpflöcken nicht möglich ist, da hierdurch die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs erheblich beeinträchtigt wäre. Aufgrund der parallelen Straßenführung zur Schienenverkehrsanlage war es daher in weiten Bereichen nicht möglich, Sensorpflöcke in 8 m Abstand zur nächstgelegenen Gleisachse zu positionieren. Als Emissionsansatz wurden Messergebnisse herangezogen, die am Glasower Damm erhoben wurden. Dies ist ein in Fachkreisen allgemein anerkanntes Verfahren und basiert auf dem Prinzip der größtmöglichen Annäherung.“

Die vom Vorhabenträger gegebene Begründung, warum die Ermittlung der Freifeldübertragung im konkreten Fall in der Regel nicht möglich war, ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel. Die Plausibilität der in Ansatz gebrachten Freifeldübertragungsfunktion ergibt sich u.a. auch dadurch, dass die im Rahmen der Beweissicherung messtechnisch gewonnen Ergebnisse auch rechnerisch ermittelt werden konnten.

In der Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde ausgeführt, dass die Ausbreitungsmessungen „am Glasgower Damm in Berlin“ durchgeführt wurden. Die Planfeststellungsbehörde möchte hierzu richtig stellen, dass es sich um den Glasower Damm im Bereich des Südkreuzes (Berliner Außenring/Dresdner Bahn) handelt, der sich im Land Brandenburg befindet. Das redaktionelle Versehen in der Erschütterungstechnischen Untersuchung hat jedoch keinen Einfluss auf die Ergebnisse. Eine Änderung der Planunterlage ist nicht erforderlich.

16.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Prognoseberechnungen beruhen auf Erschütterungsmessungen, die bei einer realen Anregung durch Zugverkehr durchgeführt wurden. Insofern sind hierbei die Bodenverhältnisse und Grundwasserstände eingeflossen. Weiterführende Betrachtungen bzw. die Bodenverhältnisse betreffende Untersuchungen sind nicht erforderlich.

17.

Die Einwendung ist nicht nachvollziehbar, da das Kapitel 5 keinen Hinweis auf „praktikable“ Berechnungsverfahren enthält. Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde wie auch der Vorhabenträger grundsätzlich davon aus, dass gutachterliche Berechnungsverfahren auch sachgerecht sind.

18.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bei den Einwendern tritt auf Grund des sich nicht verringernden Abstands zwischen Gebäude und Gleisanlage keine Zunahme der Erschütterungsbelastung auf. Das in der Einwendung gesondert angesprochene in Holztafelbauweise errichtete Gebäude (Einwender 107) befindet sich außerhalb des hier zu betrachtenden Streckenabschnitts.

Unabhängig davon verhalten sich sowohl Betonbalkendecken als auch Ziegelsteindecken hinsichtlich der Abstrahlung sekundärer Luftschallimmissionen näherungsweise wie Betondecken.

19.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung einschließlich ihrer Anlagen stellt die Ergebnisse der Berechnungen dar. Bei dem in der Erschütterungstechnischen Untersuchung in Kap. 5.1, 2. Abs. angesprochenen Anhang handelt es sich um eine gesonderte Unterlage, die beim Vorhabenträger eingesehen werden kann und in der die einzelnen Berechnungen, die Messprotokolle sowie die kompletten Datenanhänge enthalten sind.

Der ausgelegte Plan soll den Betroffenen in die Lage versetzen, eine eigene Betroffenheit zu erkennen und zu prüfen, ob er zur Wahrung seiner Interessen eine Einwendung erheben will. Diese Anstoßfunktion erfüllt die Erschütterungstechnische Untersuchung auch ohne die einzelnen Berechnungen, Messprotokolle und Datenanhänge. Eine Einbeziehung dieser detaillierten Unterlagen in die Planunterlagen hält die Planfeststellungsbehörde daher nicht für erforderlich.

20.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, tritt bei den Einwendern auf Grund des sich nicht verringernden Abstands zwischen Gebäude und Gleisanlage keine Zunahme der Erschütterungsbelastung auf. Für die fernbahnseitig gelegene übrige Bebauung mit Gleislageannäherung ist ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung keine wesentliche Zunahme der Erschütterungsbelastung zu erwarten (siehe hierzu auch Entscheidung unter der gleichen Ziffer 5.3.10, Buchstabe a), Ziffer 4).

21.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das in der Erschütterungstechnischen Untersuchung verwendete Betriebsprogramm enthält sowohl Fern- als auch S-Bahnverkehr. Hinsichtlich der Festlegung des Untersuchungskorridors hatte der Vorhabenträger wie folgt erwidert:

„Der als „Schutzabstand“ bezeichnete Untersuchungskorridor mit 40 m Abstand ergibt sich aus der erschütterungstechnischen Quellstärke des Verkehrsweges und der entfernungsbedingten Abnahme bei der Erschütterungsausbreitung bzw. aus dem typischen Übertragungsverhalten der vorhandenen Bausubstanz.“

Darüber hinaus bestätigen die Ergebnisse der Erschütterungstechnischen Untersuchung (vgl. Anlage IV in Verbindung mit Anlage III.1 der Erschütterungstechnischen Untersuchung 95192/6 vom 18.12.2002 der Fritz GmbH), dass der Untersuchungskorridor mit 40 m Abstand ausreichend ist.

22.

Nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen kann ausgeschlossen werden, dass für in Holzständerbauweise errichtete Gebäude in einem Abstand von mehr als 40 m zur nächstgelegenen Fernbahnachse erschütterungstechnische Maßnahmen erforderlich sind.

Das angesprochene Gebäude liegt außerhalb des hier in Rede stehenden Planungsabschnitts. Nach Rücksprache mit dem Vorhabenträger hat sich herausgestellt, dass die in der Erschütterungstechnischen Untersuchung ausgewiesene Anspruchsberechtigung darauf beruhte, dass irrtümlicherweise als nächstgelegenes Bestandsgleis der Stettiner Bahn ein in ca. 36 m Entfernung gelegenes Ausziehgleis herangezogen wurde. Daraus resultierte eine Abstandsreduzierung des geplanten nächstgelegenen Fernbahngleises um 38 % und eine Zunahme der Beurteilungsschwingstärke gegenüber der Vorbelastung um bis zu 27 % (vgl. Anlage IV zur Erschütterungstechnischen Untersuchung 95192/6 vom 18.12.2002 der Fritz GmbH). Demgegenüber weist die damalige technische Planung keine signifikanten Gleislageänderungen gegenüber dem rechtlich fortbestehenden Bestand der zweigleisigen Fernbahn auf. Insofern wären dann Zunahmen der Erschütterungsbelastung nicht zu erwarten gewesen.

23.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Im Planungsabschnitt sind keine Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich. Insofern sind Kostenangaben zu Schutzmaßnahmen, Kosten-Nutzen-Abwägungen sowie Betrachtungen zu innovativen Produkten entbehrlich.

24.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es bestehen keine Immissionskonflikte. Insofern sind weder aktive Schutzmaßnahmen noch Maßnahmen am Bauwerk erforderlich.

25.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die angesprochenen sechs Häuser liegen außerhalb des Planungsabschnitts. Für den Bereich zwischen S-Bahnhof Blankenburg und S-Bahnhof Pankow wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde eine zusätzliche Erschütterungstechnische Untersuchung für den Bereich der Mühlenstraße erstellt. Im gesamten Bereich zwischen den S-Bahnhöfen Pankow und Blankenburg sind keine Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich (vgl. Entscheidung unter der gleichen Ziffer 5.3.10, Buchstabe a), Ziffer 4).

Zu c)

Der Forderung nach Erschütterungsschutzmaßnahmen für Kleingärten wird nicht entsprochen.

Zur Begründung wird auf die Erwiderung des Vorhabenträgers verwiesen:

„Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie ist bei der Konflikterfassung insgesamt auf betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen Bezug zu nehmen. Dies bedeutet aber noch nicht, dass zur Beseitigung jedes in der Umweltverträglichkeitsstudie aufgezeigten Konfliktes Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind. Ob Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind, bemisst sich nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls, wobei technische Regelwerke (z.B. die DIN 4150) Beurteilungsgrundlagen sein können. Bezugsobjekt ist dabei der dauerhafte Aufenthalt von Menschen in Gebäuden.

Für Kleingärten kommt deshalb ein Erschütterungsschutz nicht in Betracht, da Kleingärten nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Eine Gefährdung von Kleingartenanlagen durch betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen kann im Übrigen ausgeschlossen werden.“

Zu d)

Die aufgeführten Immissionsorte befinden sich ausnahmslos in dem Streckenbereich von km 8,790 bis km 11,6, der nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist. In diesem Bereich erfolgt die Abwicklung des Fernbahnverkehrs auf den bestehenden Gleisanlagen. Mögliche Steigerungen der Erschütterungsauswirkungen, die darauf beruhen, dass sich auf der bestehenden Trasse das Verkehrsaufkommen erhöht oder sich der eingesetzte Fahrzeugpark verändert, begründen keinen Anspruch auf Schutzmaßnahmen, weil sich dadurch nur diejenige Belastung realisiert, die der bestehende Fahrweg als Potenzial bereits enthielt. Rechtlich relevant sind grundsätzlich daher nur Immissionssteigerungen durch bauliche Veränderungen der bestehenden Trasse. Insofern treten hier auf Grund des Unterbleibens baulicher Änderungen an den Gleisen der Fernbahn keine Veränderungen der Erschütterungsbelastungen auf.

Im Bereich von km 4,2 bis km 8,790 weist die Erschütterungstechnische Untersuchung aus, dass entweder die Anhaltswerte nach Tab. 1 der DIN 4150, Teil 2 eingehalten werden bzw. die Zunahme der Erschütterung gegenüber der Vorbelastung deutlich unter dem nach der Rechtsprechung als relevant anzusehenden Wert von 25 % bleibt (siehe hierzu auch Entscheidung unter der gleichen Ziffer 5.3.10, Buchstabe a), Ziffer 4).

Der vorliegende Beschluss enthält daher keine Auflage zur Durchführung von Nachmessungen.

5.3.11 Sekundärer Luftschall

RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Einwendung:

Da die 24. BImSchV ausschließlich auf Belastungen durch primären Luftschall abstelle, müsse sekundärer Luftschall nach den Kriterien der TA Lärm bewertet werden. Danach seien in Wohnräumen Mittelungspegel von 25 dB(A) und kurzzeitige Geräuschspitzen von 35 dB(A) zulässig. Eine Berücksichtigung des Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) sei nicht zulässig. Darüber hinaus fehle eine Aussage zur Lästigkeitswirkung tieffrequenter Geräusche wie etwa in DIN 45680 vorgesehen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Bei den Einwendern tritt auf Grund des sich nicht verringernden Abstands zwischen Gebäude und Gleisanlage keine Zunahme der Erschütterungsbelastung und damit keine Zunahme der Immissionen durch sekundären Luftschall auf.
Die TA Lärm basiert rechtssystematisch auf § 48 BImSchG, der ausweislich des § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG nicht für den Bau von Verkehrswegen gilt. Eine Anwendung der TA Lärm auf das hier in Rede stehende Vorhaben kommt insofern nicht in Betracht. Im Übrigen kann aus der Rechtsprechung abgeleitet werden, dass für sekundären Luftschall allein § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG maßgebliche Bewertungsgrundlagen sind. Gleichermaßen wie im Falle der Erschütterungen wirkt sich die Vorbelastung schutzmindernd aus.
Die DIN 45680 „Messung und Bewertung tieffrequenter Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft“ ist keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Zumutbarkeit von sekundären Luftschallimmissionen. Die in Beiblatt 1 zu DIN 45680 genannten Anhaltswerte sind gem. Ziffer 1 zur Anwendung bei Immissionen durch gewerbliche Anlagen bestimmt. Die Immissionscharakteristik von Schienenwegen und gewerblichen Anlagen unterscheiden sich erheblich. Die in Anlage A zum Beiblatt 1 der DIN 45680 genannten Beispiele von gewerblichen Anlagen sind durch Ortsfestigkeit und gleichbleibende Schallabstrahlung über den Beurteilungszeitraum gekennzeichnet und daher nicht mit den kurzzeitigen Geräuscheinwirkungen während einer Zugvorbeifahrt zu vergleichen. Darüber hinaus liegen auch keine Erkenntnisse vor, dass durch oberirdischen Schienenverkehr verursachter sekundärer Luftschall im Sinne Ziffer 3.2 der DIN 45680 ein tieffrequentes Geräusch darstellt.

Ein tieffrequentes Geräusch liegt dann vor, wenn der C-bewertete Pegel den A-bewerteten Pegel (die Frequenzbewertung A liegt den Beurteilungspegeln und Grenzwerten nach der 16. BImSchV zu Grunde) um mehr als 20 dB überschreitet. Typische Immissionsspektren sekundärer Luftschallimmissionen zeigen, dass die C-bewerteten Pegel nur um 17 bis 18 dB über den A-bewerteten Pegeln liegen und insofern im Sinne der DIN 45680 keine tieffrequenten Geräusche darstellen.

Im Gegensatz zu Erschütterungswirkungen wird sekundärer Luftschall von § 41 BImSchG insoweit erfasst, dass sekundärer Luftschall Verkehrslärm im weiteren Sinne ist. Für die Beurteilung der Zumutbarkeitsgrenzen beim sekundären Luftschall ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mangels gesetzlicher Grundlagen hilfsweise die 24. BImSchV heranzuziehen. Aus den Formeln 1 und 2 der 24. BImSchV ergeben sich indirekt Vorgaben für gebietsunabhängige zulässige Innenraumpegel aus Verkehrslärmimmissionen in Abhängigkeit von der Raumnutzung. Der Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV zuzüglich 3 dB(A) stellt physikalisch einen zulässigen Innenraumpegel in Form eines Beurteilungspegels dar. Unter Beachtung der geringeren Schalldämmung von Bauwerksteilen bei Linienschallquellen wie Straßen- und Schienenverkehr gegenüber im Labor ermittelten Schalldämmmaßen hätte der Verordnungsgeber an Stelle des Korrektursummanden D auch einen zulässigen Innenraumpegel definieren können, wobei dann aber der nach der 16. BImSchV berechnete Außenpegel um 3 dB(A) erhöht werden müsste. Der Verordnungsgeber hat sich statt dessen dafür entschieden, den nach der 16. BImSchV berechneten Eingangswert zu belassen und das geringere Schalldämmmaß durch einen Korrektursummanden abzufangen, der um 3 dB(A) unter dem zulässigen Innenraumpegel liegt. Dieser beträgt z. B. für Wohnräume tagsüber 40 dB(A) und für Schlafräume nachts 30 dB(A). Die genannten Werte von 40 dB(A) und 30 dB(A) als zulässige Innenraumpegel für Wohn- bzw. Schlafräume stellen in der Rechtsprechung allgemein anerkannte Zumutbarkeitsschwellen dar, die bereits vor Inkrafttreten der 16. BImSchV vom BVerwG am Maßstab des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bestimmt wurden. Der Verordnungsgeber hat diese Werte der 24. BImSchV ebenfalls als Zumutbarkeitsschwelle zu Grunde gelegt. Außerdem legt die 24. BImSchV auch Anforderungen und damit auch zulässige Innenraumpegel für andere Raumnutzungen fest. Auch wenn sekundärer Luftschall nicht den Regelungen der 24. BImSchV unterliegt, da deren Anwendung die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV durch Bau oder wesentliche Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen voraussetzt, scheint es dennoch gerechtfertigt, den auf die o.g. Weise abgeleiteten zulässigen Innenraumpegel auch als Beurteilungsmaßstab für sekundären Luftschall heranzuziehen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht auch keinen Anlass zu beanstanden, dass bei der Bestimmung des Beurteilungspegels des prognostizierten sekundären Luftschalls der Schienenbonus von 5 dB(A) nach § 3 Satz 2 der 16. BImSchV angesetzt wurde. Der Schienenbonus beruht auf Untersuchungsergebnissen, wonach die von Schienenverkehr ausgehenden Lärmimmissionen im Vergleich zu Straßenverkehrslärm von den Anwohner als weniger lästig empfunden werden. Die Gründe für diesen Lästigkeitsunterschied sind im Einzelnen noch nicht ausreichend erforscht. Als Erklärung kommt vor allem in Betracht:

- Die Anzahl der Vorbeifahrten von Kraftfahrzeugen ist bei gleichem Mittelungspegel etwa hundertmal häufiger ist als die von Zügen und daher bestehen zwischen den einzelnen Zugvorbeifahrten Ruhepausen, die beim Straßenverkehr kürzer sind.
- Schienenverkehr unterliegt einem Fahrplan, wogegen Straßenverkehrsgeräusche heterogener und nicht annähern vorhersagbar auftreten.
- Beim Schienenverkehrslärm sind die höchsten Energieanteile im Frequenzbereich 1 bis 2 kHz enthalten, während beim Straßenverkehrslärm, insbesondere beim innerörtlichen Verkehr, das Frequenzband von etwa 100 bis 200 Hz dominiert.

Darüber hinaus ist die allgemeine Einstellung zum Eisenbahnverkehr positiver als zum Straßenverkehr. Von den genannten Gründen für die Berücksichtigung des Schienenbonus von 5 dB(A) für primären Luftschall treffen für sekundären Luftschall der aus der Regelmäßigkeit und Anzahl der Ereignisse resultierende Gewöhnungseffekt, die typische Pausenstruktur sowie die positivere Einstellung zum Schienenverkehr zu. Die Planfeststellungsbehörde hält es daher für sachgerecht, für die Beurteilung von sekundärem Luftschall einen Lästigkeitsabschlag von 5 dB(A) zu berücksichtigen.

Ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Berichte 95192/7 und 95192/9 der Fritz GmbH) überschreiten die prognostizierten sekundären Luftschallpegel Werte von 31 dB(A) tagsüber und 26 dB(A) nachts nicht (siehe hierzu auch Entscheidung unter Ziffer 5.3.10, Buchstabe b), Ziffer 1). Angesichts dieser Werte drängt sich eine weitere vertiefende Auseinandersetzung mit der Anwendung des Schienenbonus sowie eine Prüfung hinsichtlich der Zumutbarkeit einer Pegelzunahme gegenüber der Vorbelastung nicht auf.

5.3.12 Gesamtbelastung (Schall, sekundärer Luftschall, Erschütterungen)

RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Einwendung:

Sekundärer Luftschall und Erschütterungen seien isoliert, nicht aber zusammen mit dem Schall betrachtet worden. Hieraus ergäbe sich ein schwerwiegender Fehler, da bereits ohne Berücksichtigung von sekundärem Luftschall und Erschütterungen die Gesundheits- und Enteignungsgrenze überschritten sei. Nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen trage eine hohe Erschütterung dazu bei, dass das Lärmempfinden durch hinzutretende Erschütterungen verstärkt werde. Angesichts der im vorliegenden Fall festgestellten hohen Erschütterungsbelastung wäre eine Betrachtung der kombinatorischen Wirkung von Lärm, Erschütterungen und sekundärem Luftschall erforderlich. Eine Betrachtung der kombinatorischen Wirkung sei insbesondere aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geboten, wenn ein konkreter Anhaltspunkt dafür bestehe, dass die Grenze zur Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten werden könnte. Hinsichtlich der nächtlichen Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und sekundären Luftschall sei dies angesichts der hohen ermittelten Werte durchaus wahrscheinlich.

Entscheidung:

Die Forderung nach Betrachtung der kombinatorischen Wirkung von Schall, Erschütterungen und sekundärem Luftschall ist unbegründet und wird zurückgewiesen. Für eine solche Betrachtung gibt es weder eine gesetzliche Grundlage, eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts noch eine hinreichend gesicherte Erkenntnis. Die anzuwendenden Vorschriften gehen ausdrücklich von einer getrennten Betrachtung der einzelnen Immissionen aus.
Die Planungen sehen im Bereich der Einwender keine Gleislageänderung in Richtung zur Bebauung vor. Insofern treten gegenüber der Vorbelastung auf Grund des planungsrechtlichen Fortbestands der zweigleisigen Fernbahnstrecke keine Immissionserhöhungen hinsichtlich der Erschütterungen sowie des primären und sekundären Luftschalls auf. Angesichts der Entfernung der Gebäude der Einwender zu den Gleisen (mehr als 25 m zur S-Bahn und mehr als 45 m zur Fernbahn) sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass die Immissionen durch Erschütterungen oder sekundären Luftschall die Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Enteignung nur annähernd erreichen.

Auch ist nach äußerer Betrachtung der Gebäude nicht erkennbar, dass auf Grund der Gebäudebauweise eine besonders ausgeprägte Schwingungsempfindlichkeit besteht.
Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung zu teilungsbedingt stillgelegten Strecken sowie der konkreten Situation, dass auf der Fernbahnstrecke auch nach der deutschen Teilung Verkehr abgewickelt wurde, hat es die Planfeststellungsbehörde für angemessen gehalten, die Grenze zur Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung bei 72/62 dB(A) Tag/Nacht zu ziehen. Zu Einzelheiten wird auf die Entscheidung unter Ziffer 5.3.9, Buchstabe b), Ziffer 6 verwiesen. Bei den Einwendern 37 und 68 weist die Schalltechnische Untersuchung in der Prognose Beurteilungspegel bis zu 67 dB(A) am Tag und bis zu 63 dB(A) nachts aus. Für den insofern relevanten Nachtzeitraum sind daher Maßnahmen zur Ausräumung der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung erforderlich, die die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Beschluss festgesetzt hat. Die Maßnahmen sind in Teil A., Ziffer 4.6.1.2 ausgewiesen. Zur Begründung wird auf Teil B., Ziffer 6.4.1.2 verwiesen.

5.3.13 Elektromagnetische Felder

<u>Stellungnahmen, Einwendungen:</u>

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Immissionsschutzbehörde; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

1.
Im Erläuterungsbericht werde ausgeführt, dass beispielsweise innerhalb eines 10 m breiten Streifens neben einer mehrgleisigen Bahnanlage mit Oberleitung die magnetische Induktion ca. 25 bis 30 µT (ein Zehntel des Grenzwertes) betrage und dass kein Wohngebäude innerhalb eines Streifens von 10 m neben der Strecke Nordkreuz (a) – Karow vorhanden sei. Damit wären die Anforderungen der 26. BImSchV für Wohngebäude dem Grunde nach eingehalten. Hinsichtlich des Zustandekommens dieses Ergebnisses bestehe jedoch Erläuterungsbedarf.
2.
Maßgebende Immissionsorte seien nicht nur schutzbedürftige Gebäude sondern auch (deren) Grundstücke. Auch hierfür gelte die 26. BImSchV, insbesondere der § 4. Demzufolge seien die Ausführungen unter Kap. 4.5 des Erläuterungsberichtes zur Grenze der Kurzzeitexposition mit bis zu 100 % über dem Grenzwert und bis zu 1,5 Stunden pro Tag hier nicht zutreffend (im Übrigen wären gemäß § 3 der 26. BImSchV nur bis zu 1,2 Stunden pro Tag zulässig).

3.
Dem erweiterten Vorsorgegedanken sollte entsprechend den Empfehlungen der Strahlenschutzkommission durch Maßnahmen nach dem Stand der Technik (z.B. Einbau von Kompensationsrückleitern) Rechnung getragen werden.
4.
Belange nach dem Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMVG) gehören nicht zum Verantwortungsbereich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

b) Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi -
Schreiben IB-BP 474/03 SM vom 13.10.2003

Im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes sollte eine weitere Minimierung der Exposition durch elektromagnetische Felder durch gesonderte Schutzvorkehrungen (z.B. Kompensation durch Rückleiter) vorgesehen werden.

c) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Im Erläuterungsbericht (Kap. 4.4) werde davon ausgegangen, dass eine Änderung der Oberleitungsanlagen nicht vorläge. Ausweislich des Erläuterungsberichts und der weiteren Planfeststellungsunterlagen werde jedoch die Gleisachse der Fernbahn verschoben und eine zweite Oberleitung erstmalig errichtet. Durch das Heranrücken der Oberleitung an die anliegenden Grundstücke sei eine Veränderung der elektromagnetischen Beeinflussung anliegender Grundstücke zu erwarten. Dies müsse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersucht werden. Eine reine Grenzwertbetrachtung reiche nicht aus.

Entscheidungen:
Zu a)
1.
Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin zugesagt, der Senatsverwaltung entsprechende Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die das Zustandekommen der im Erläuterungsbericht getroffenen Aussage zur Höhe der magnetischen Induktion innerhalb eines 10 m-Streifens nachweisen (vgl. Seite 206 f. der Niederschrift der Anhörungsbehörde über die Erörterung vom 29.-31.03.2004). Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

2.

Die Hinweise auf die aus Sicht der Senatsverwaltung nicht richtige Interpretation der 26. BImSchV hinsichtlich der Kurzzeitexposition werden zur Kenntnis genommen. Eine diesbezügliche Änderung der Planunterlage ist nicht erforderlich, da der Vorsorgegrenzwert für Dauerexposition von 300 µT deutlich unterschritten und insofern die höheren Werte für Kurzzeitexposition ohne Relevanz sind.

3.

Angesichts der Unterschreitung des Grenzwertes nach Anhang 2 (zu § 3) der 26. BImSchV besteht keine Möglichkeit, dem Vorhabenträger Maßnahmen zur weiteren Verringerung der Belastung aufzuerlegen (zum Einbau von Rückleitern vgl. nachfolgende Entscheidung zu b) unter der gleichen Ziffer 5.3.13).

4.

Die Aussage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Immissionsschutzbehörde, dass sie für Belange nach dem Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMVG) nicht zuständig ist, wird zur Kenntnis genommen.

Zu b)

Nach Auskunft des Vorhabenträgers gegenüber der Planfeststellungsbehörde wird die Oberleitungsanlage im Umbaubereich von km 4,200 bis ca. km 8,6 beidseitig mit je einem Rückleiterseil ausgerüstet. Da diese Rückleiterseile eine Teilkompensation der elektromagnetischen Felder bewirken, wird die elektromagnetische Verträglichkeit der Anlage insgesamt verbessert. Insoweit entspricht die Ausführungsplanung der Oberleitungsanlage bereits den Hinweisen des Landesamtes nach Minimierung der Exposition durch elektromagnetische Felder.

Zu c)

Die Forderung nach einer Ermittlung der Veränderung der elektromagnetischen Beeinflussung durch das Heranrücken einer Oberleitung wird zurückgewiesen.

Ausweislich des Erläuterungsberichts werden für die geplante Oberleitungsanlage die Grenzwerte nach Anhang 2 (zu § 3) der 26. BImSchV unterschritten. Vor diesem Hintergrund kommt es auf die erstmalige Errichtung einer Oberleitung für das zweite Gleis ebenso wenig an wie auf die Verschiebung von Gleisachsen. Darüber hinaus findet im Bereich der Einwender keine Verschiebung von Gleisachsen statt. Auch ist hier der Gleisbereich, ausgenommen die S-Bahn, bereits mit einer Oberleitungsanlage überspannt.

5.3.14 Unfallgefahren, Sicherung der Bahnanlagen

Einwendung:

RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

Die Mandanten, die in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke wohnen, befürchten bei der geplanten Streckengeschwindigkeit die Unfallgefahren und die Folgen von Unfällen bei solch hohen Geschwindigkeiten.
Es wird eine Sicherung der Gleisanlagen zu den Grundstücken und den anliegenden Straßen gefordert.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.
Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist die Eisenbahn ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Von einer hohen Unfallgefahr als Folge der geplanten Streckengeschwindigkeit von 160 km/h kann grundsätzlich nicht ausgegangen werden, da die baulichen, signal- und sicherungstechnischen Anlagen für eine solche Geschwindigkeit konzipiert und entsprechend den Regeln der Technik errichtet werden. Diese unterliegen vor Aufnahme des Betriebes einer nochmaligen Prüfung und Abnahme durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde.
Wie vom Vorhabenträger in seiner Erwiderung auf die Einwendung zutreffend ausgeführt wurde, ist eine Einzäunung der Gleisanlagen vom Gesetzgeber grundsätzlich nicht vorgeschrieben. Es besteht mithin keine Rechtspflicht der Bahn, ihre Gleisanlagen einzuzäunen, um Personenschäden aufgrund möglichen grob fahrlässigen Fehlverhaltens eines späteren Geschädigten vorzubeugen. Im Übrigen ist festzustellen, dass ein unbefugtes Betreten von Bahnanlagen gem. § 64b Abs. 2 EBO eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Das Verbot, Gleisanlagen zu betreten und die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes sind jedermann bekannt, so dass es den Geltungsbereich der zivilrechtlich ausgestalteten Verkehrssicherung verlassen würde, statuierte man eine Einzäunungs- oder Einfriedungspflicht für Gleisanlagen.

In dem hier zur Entscheidung anstehenden Abschnitt erfolgt die Trassenführung überwiegend in Dammlage, so dass die Gleisanlagen bereits baulich deutlich wahrnehmbar als Gefahrenbereich abgegrenzt sind. Eine besondere Gefährdungssituation, z.B. aufgrund der Nutzungsart der angrenzenden Bebauung, wurde von den Einwendern nicht vorgetragen und drängt sich der Planfeststellungsbehörde auch nicht auf. Im Übrigen ist durch den Betrieb der bereits parallel zur Fernbahn verlaufenden S-Bahn die Situation auch nicht mit einem Neubau eines Schienenverkehrsweges gleichzusetzen.
Unbeschadet dessen bleibt es dem Vorhabenträger vorbehalten, in Vorbereitung der Wiederinbetriebnahme der Strecke Fragen der sicheren Betriebsführung nochmals zu prüfen und ggf. ergänzende bauliche Vorkehrungen in eigener Entscheidung zu treffen.

5.3.15 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

5.3.15.1 Baulärm, Erschütterungen

<u>Stellungnahmen, Einwendungen:</u>

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Immissionsschutzbehörde; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Im Erläuterungsbericht (Kap. 4.4.5, S. 30) sagt der Vorhabenträger u.a. die hilfsweise Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 zu. Es ist festzustellen, dass hier, an wenig zutreffender Stelle, die einzige Erwähnung dieser Vorschrift erfolgt. Dem Vorhabenträger sollte deshalb im Planfeststellungsbeschluss die Beachtung der AVV Baulärm aufgegeben werden.
Des Weiteren sind die „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ sowie bei Umsetzung in nationales Recht (bis zum 18.07.2004) vor Beginn der Bauarbeiten auch die Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 zu beachten.
Auf die Beachtung auch des Landesrechts sollte aus Gründen rechtzeitiger Information auf geeignete Weise hingewiesen werden. Die Lärmverordnung (LärmVO) in der Fassung vom 06.Juli 1994, zuletzt geändert am 29.05.2001 tritt zwar mit Ablauf des 30.06.2004 außer Kraft, wird aber möglicherweise durch anderes Landesrecht ersetzt.

Entscheidung:

Dem Vorhabenträger wurde mit der Nebenbestimmung unter Teil A., Ziffer 4.5 die Beachtung der AVV Baulärm vom 19.08.1970 und der Verordnung des Landes Berlin zur Bekämpfung des Lärms (LärmVO) vom 23.03.2004 aufgegeben.
Die „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV“ enthält zwei Regelungskomplexe. Diese betreffen einerseits Marktverkehrsregelungen und andererseits Betriebsregelungen für Geräte und Maschinen. Die Marktverkehrsregelungen richten sich an den Hersteller oder Bevollmächtigten des Herstellers, der ein Gerät oder eine Maschine in Deutschland erstmalig in den Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt. Dieses wird im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens nicht beabsichtigt.
Die Betriebsregelungen nach § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV gelten gem. § 7 Abs. 1 Satz 2 nicht für Bundesfernstraßen und Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, um Verkehrsbelangen jederzeit, allerdings unbeschadet weitergehender Vorschriften zum Lärmschutz (siehe § 7 Abs. 3), Rechnung tragen zu können.
Weitergehende Vorschriften im Sinne von § 7 Abs. 3 sind die AVV Baulärm sowie die LärmVO des Landes Berlin. Der Vorhabenträger hatte in seiner Erwiderung die Einhaltung der 32. BImSchV zugesagt. Zur Vermeidung von Missverständnissen möchte die Planfeststellungsbehörde klarstellen, dass sich für das hier in Rede stehende Vorhaben über die AVV Baulärm und LärmVO hinaus keine zusätzlichen Anforderungen an den Bauablauf ergeben.
Die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ wurde mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ mit Datum 24.06.2005 in nationales Recht umgesetzt. Umgebungslärm sind nach § 47b des Gesetzes belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie von Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht. § 47c legt u.a. Mindestanforderungen an Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm sowie die Fristen für deren Erstellung fest. So sind beispielsweise für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr bis zum 30.06.2007 entsprechende Lärmkarten zu erarbeiten. In § 47d sind die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sowie entsprechende Fristen festgelegt.

Im Gegensatz zu dem mit dem System der 16. BImSchV normierten Grenzwerten für die Beurteilungszeiträume Tag (06-22 Uhr) und Nacht (22-06 Uhr) und das für Schienenverkehr nach Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorgeschriebene Rechenverfahren legt das Gesetz weder Kriterien für die Festlegung von Maßnahmen in Lärmaktionsplänen noch Berechnungsverfahren für Schienenverkehrslärm fest. Die Beurteilungsgrößen für Lärm (Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night}) sind europaweit festgelegt und unterscheiden sich von den bestehenden nationalen Festlegungen (Beurteilungspegel getrennt für Tag und Nacht, Schienenbonus für Eisenbahnlärm). Auch ergibt sich aus dem Gesetz keine Verpflichtung, die in den Aktionsplänen festgelegten Maßnahmen umzusetzen.
Für akustische Planungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist weiterhin die 16. BImSchV einschlägig. Der Forderung nach Beachtung der Umgebungslärmrichtlinie der EG sowie des Gesetzes vom 24.06.2005 zur Umsetzung wird daher nicht entsprochen.

b) Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Schreiben I B-BP 474/03 SM vom 13.10.2003

Von Baulärm werden die Anwohner beiderseits der Trasse am stärksten betroffen sein. Hier sollten Empfehlungen für minimierende Maßnahmen, z.B. die Beschränkung der lärmintensiven Bautätigkeiten auf weitestgehend störungsunempfindliche Tageszeiten erteilt werden. Der Einsatz emissionsarmer Geräte sowie die Vermeidung von Leerlaufzeiten wird grundsätzlich vorausgesetzt. Die landesrechtlichen Regelungen zur Begrenzung des Baulärms sind zu beachten.
In diesem Zusammenhang gibt LAGetSi zur Kenntnis, dass gegenwärtig für Berlin ein Landes-Immissionsschutzgesetz erarbeitet wird. Die bewährten Regelungen der Berliner Lärmverordnung (Lärm-VO), die mit Ablauf des 30.06.2004 außer Kraft tritt, werden übernommen und notwendige Neuregelungen, u.a. resultierend aus dem Erlass der 32. BImSchV - Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002 -, geschaffen.

<u>Entscheidung:</u>

Es wird auf die vorangegangene Entscheidung zu a) unter der gleichen Ziffer 5.3.15.1 verwiesen.
Das in der Stellungnahme genannte Landes-Immissionsschutzgesetz ist bisher nicht in Kraft getreten und kann folglich hier keine Anwendung finden.

c) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

1.

Nach der derzeitigen Planung wird von einer Bauzeit von 48 Monaten ausgegangen. Dabei sind Bauarbeiten auch während der durch die Berliner Lärmschutzverordnung besonders geschützten Nachtzeit geplant. Der Erläuterungsbericht nennt als Gründe ausschließlich Termindruck und Effektivität der Baudurchführung und macht hierzu keinerlei Einschränkungen. Daher muss davon ausgegangen werden, dass Arbeiten zur Nachtzeit über den gesamten Zeitraum geplant werden.

Die UVS bezeichnet baubedingte Lärmimmissionen als untersuchungserheblich. Weiter räumt sie ein, dass derzeit „nur relativ grobe Angaben zu den baubedingten Lärmimmissionen getroffen werden“ könnten und eine gutachterliche Bewertung zu erfolgen habe. Dazu widersprechend werden in der Konfliktanalyse die baubedingten Lärmimmissionen ohne weitere Begründung als gering bezeichnet. Es wird lediglich auf die Vorbelastung und die zeitliche Begrenztheit verwiesen. Wie es zu dieser Aussage kam, ist nicht nachvollziehbar, da zuvor festgestellt wurde, dass der Baulärm ein erhebliches Konfliktpotential birgt. Es wird daher beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, Unterlagen beizubringen, die Aussagen über den zu erwartenden Baulärm und evtl. vorgesehene Schutzmaßnahmen (z.B. keine nächtlichen akustischen Signale, Pressen von Spundwänden anstelle des Rammens) enthalten, mit denen eine Einschätzung der Beeinträchtigungen durch den Baulärm möglich ist.

Weiterhin wird gefordert, die Antragstellerin zu verpflichten, die AVV Baulärm einzuhalten sowie zu prüfen, inwieweit lärmarme Baumethoden die Belastungen mindern und diese ggf. festzuschreiben.

Im Rahmen der Planfeststellung können Nachtarbeiten – entgegen der offensichtlichen Absicht der Antragstellerin – abwägungsgerecht jedenfalls nicht uneingeschränkt zugelassen werden. Dies ist nur im Rahmen einer Einzelfallprüfung nach § 8 der Berliner LärmVO möglich.

2.

Der Vorhabenträger hat die baubedingten Erschütterungsbelastungen überhaupt nicht ermittelt. Dies wäre im vorliegenden Fall geboten gewesen, da erschütterungsintensiver Schwerlastverkehr auf den Straßen stattfindet und sowohl Ramm- und Dichtungsarbeiten mit entsprechenden Erschütterungsintensitäten, wie auch andere Arbeiten, die erschütterungsintensiv sind, vorgesehen sind.

Es gibt auch Anhaltspunkte für die Bewertung von baubedingten Erschütterungsbelastungen, die eine Einbeziehung in die planerische Abwägung ohne weiteres ermöglichen und geboten erscheinen lassen, insbesondere dann, wenn – wie im vorliegenden Fall – mit längeren Bauzeiten zu rechnen ist. Die Erschütterungsrichtlinie, die der Länderausschuss für Immissionsschutz in seiner 87. Sitzung vom 26.-28.10.1994 verabschiedet und den Ländern empfohlen hat, auf ihrer Grundlage verbindliche Regelungen für die Genehmigungs- und Überwachungsbehörden zu erlassen, weist in Ziffer 5 entsprechende Beurteilungsgrundlagen aus. Sie beruhen auf einem Ergänzungsvorschlag für Baustellen zur DIN 4150, Teil 2. Sie bewegen sich mithin direkt in dem Bewertungsfeld, welches auch der Vorhabenträger für seine Bewertung der betriebsbedingten Belastungen gewählt hat. Die fehlende Berücksichtigung der baubedingten Erschütterungen ist mithin methodenfehlerhaft.

Da die baubedingten Erschütterungsbelastungen angesichts der vorgesehenen Ramm- und Rüttelarbeiten sowie des Umgehens mit schwerem Gerät zu schwerwiegenden Schäden an den Gebäuden der Einwender führen können, wird die Einleitung einer Beweissicherung vor Beginn der Bauarbeiten gefordert.

3.

Die Einwender (67) betreiben ein Tonstudio und produzieren dort 2004 und 2005 jeweils mindestens eine CD und im Jahre 2004 einen Film. Die Abschlusstermine sind z.T. bereits vereinbart, eine bauzeitliche Unterbrechung der Arbeit kommt nicht in Betracht. Es muss daher vor Beginn erschütterungsintensiver und besonders lärmintensiver Arbeiten in diesem Bereich geprüft werden, welche Auswirkungen die Arbeiten auf die Produktionsstätte haben können. Dazu werden zunächst Erschütterungsmessungen am Gebäude und im Studio noch während des laufenden Planfeststellungsverfahrens gefordert, um in diesem Rahmen bereits eine zuverlässige Abschätzung möglicher Auswirkungen des Vorhabens auf die Studioarbeit treffen zu können.

Die Baustellenzufahrt an dieser Stelle lässt befürchten, dass die Arbeiten durch ständige Erschütterungen und hohe Vorbeifahrpegel von Lkw u.a. Fahrzeugen und durch Arbeiten an der Zufahrt erheblich beeinträchtigt werden. Es wird gefordert, die Zufahrt zu verlegen und in diesem Bereich keine Baustelleneinrichtungen vorzusehen, zumindest aber die zu erwartenden Beeinträchtigungen nach Art, Umfang und Intensität zu ermitteln und die möglichen Auswirkungen darzulegen.

Entscheidung:

Zu 1.

Die ursprünglich veranschlagte Bauzeit von 48 Monaten wird durch die geänderte nördliche Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes bei km 8,790 (ausschließlich Instandhaltungsmaßnahmen in dem nachfolgenden Streckenabschnitt) wesentlich verkürzt und beträgt unter Berücksichtigung noch verbleibender Restarbeiten nach der geplanten Inbetriebnahme im Mai 2006 für den hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt nur noch ca. ein Jahr. Durch den Wegfall der Trassenänderungen ab km 8,790 i.V.m. dem Entfallen des Neubaus von Kreuzungsbauwerken, Stütz- und Lärmschutzwänden in diesem Abschnitt werden besonders lärmintensive Arbeiten, wie z.B. Rammarbeiten, nicht mehr bzw. nur noch in erheblich geringerem Umfang erforderlich, so dass die Planfeststellungsbehörde es nicht für erforderlich ansieht, die Planunterlagen um Aussagen zum Baulärm bzw. zu speziellen Schutzmaßnahmen zu ergänzen.

Zur Beachtung der AVV Baulärm wurde der Vorhabenträger verpflichtet (siehe dazu Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4.5).

Die uneingeschränkte Durchführung von Nachtarbeiten wird dem Vorhabenträger mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht gestattet. Soweit der Vorhabenträger die Durchführung von Arbeiten während der schutzbedürftigen Zeit beabsichtigt, hat er diese Arbeiten zuvor bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Immissionsschutzbehörde, zu beantragen.

Zu 2.

Die Einwendung bezüglich methodenfehlerhafter Berücksichtigung baubedingter Erschütterungen wird zurückgewiesen. Die vom Länderausschuss für Immissionsschutz empfohlene Erschütterungsrichtlinie ist keine rechtsverbindliche Norm, es gilt ausschließlich die DIN 4150, Teil 2 bzw. 3, deren Einhaltung der Vorhabenträger durch vertragliche Bindung im Rahmen der Ausschreibungen für die Bauleistungen zugesichert hat.

Mit der Änderung des Planfeststellungsabschnittes entfallen ab km 8,790 weitgehend erschütterungsintensive Ramm- und Dichtungsarbeiten, weil in dem nachfolgenden Streckenabschnitt der zunächst geplante Umbau der Bahnanlagen i.V.m. der Errichtung neuer Ingenieurbauwerke nicht mehr erfolgt. Damit verringert sich auch der von den Einwendern befürchtete Schwerlastverkehr, d.h. die straßen- und bahnseitigen Transporte sind erheblich eingegrenzt worden. Die Planfeststellungsbehörde vermag insofern bei Wertung der verbliebenen Arbeiten nicht zu erkennen, dass diese zu schwerwiegenden Schäden an den Gebäuden der Einwender führen könnten. Im Übrigen hatte der Vorhabenträger sowohl eine messtechnische Überwachung der Bauarbeiten als auch eine Beweissicherung vor Beginn der Baumaßnahmen zugesagt, soweit dies nach den örtlichen Verhältnissen geboten sein sollte.

Zu 3.
Die Forderung nach Erschütterungsmessungen am Gebäude und im Studio der Einwender wird zurückgewiesen.
Das Grundstück der Einwender liegt nach der Änderung der Planfeststellungsgrenzen nicht mehr in dem noch gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt. Die ursprünglich im Umfeld der Einwender geplante Dammverbreiterung sowie der Bau von Stütz- und Lärmschutzwänden entfällt in diesem Streckenabschnitt, so dass in dem Bereich auch keine Baustelleneinrichtungen mehr geplant sind, die im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zu den befürchteten Erschütterungen infolge hoher Vorbeifahrpegel von Bau- und Transportfahrzeugen führen könnten.
Auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger erklärt, dass die Erschließung des Baufeldes für die verbliebenen Instandsetzungsarbeiten an den Bahnanlagen in diesem Bereich über eine Zufahrt von der Ilsenburgstraße in Höhe Gutenfelsstraße erfolgt. Diese Zufahrt liegt nicht mehr im direkten Einwirkungsbereich der Einwender.

d) RA´n Courant (Vertr. für Einwender 13)
Schreiben vom 02.10.2003

Während der gesamten Bauphase von mittlerweile nun 48 Monaten sind wir Tag und Nacht dauerhaftem Lärm ausgesetzt, der eindeutig über den Werten der 16. BImSchV liegt. Die ermittelten Tages- und Nachtpegel für unser Grundstück sind nicht korrekt ermittelt. .....
Wir sind durch die dauerhaften Lärmbelästigungen gesundheitsgefährdet und machen für mögliche gesundheitliche Schäden wie Tinnitus, ... Schadenersatzansprüche dem Grunde nach geltend. .....
Es werden des Weiteren Schadenersatzansprüche dem Grunde nach geltend gemacht für Schädigungen infolge Erschütterungen, infolge Auswirkungen von elektrischen und elektromagnetischen Feldern, für die Wertminderung am Grundstück sowie für Schäden an Grundstücksaufbauten und Anpflanzungen.

<u>Entscheidung:</u>

Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen dem Grunde nach für gesundheitliche Schäden infolge dauerhafter Lärmbelästigungen, Erschütterungen, Auswirkungen von elektrischen und elektromagnetischen Feldern sowie für die Wertminderung am Grundstück und für Schäden an Grundstücksaufbauten und Anpflanzungen wird zurückgewiesen.

Das Grundstück der Einwender befindet sich nach der geänderten nördlichen Planfeststellungsgrenze nicht mehr im Bereich des gegenständlichen Planfeststellungsabschnitts von km 4,200 bis km 8,790, sondern in einem Bereich, in dem lediglich die Instandsetzung der Gleisanlagen zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung auf der Strecke erfolgt. Diese Instandsetzungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, so dass daraus auch keine Ansprüche gegenüber dem Vorhabenträger in diesem Verfahren geltend gemacht werden können.
Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die 16. BImSchV für Baulärm nicht einschlägig ist und die Instandsetzungsmaßnahmen in dem an km 8,790 angrenzenden Streckenabschnitt der bestandsgeschützten zweigleisigen Fernbahnstrecke weder mit lärm- oder erschütterungsrelevanten Gleislageänderungen verbunden sind, noch wird der Streckenabschnitt neu elektrifiziert.

5.3.15.2 Baubedingter Verkehr, Verkehrsführung

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Verkehrswege-, Brücken- und Tunnelbau; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Bahnbedingte Verkehrseinschränkungen auf den angrenzenden Bundesautobahnen im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind rechtzeitig vorab zur Koordinierung mit anderen Baumaßnahmen bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (X OS 2) anzumelden.

Entscheidung:

Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers sind Verkehrseinschränkungen an Bundesautobahnen im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht vorgesehen.

b) S-Bahn Berlin GmbH
Schreiben I 101 vom 08.10.2003

Gemäß Erläuterungsbericht, Pkt. 3.2.1 Gleisanlagen, erfolgt die Herstellung der Gleisabstände auf dem Bahndamm nach dem heute gültigen Regelwerk. Hiervon sind die S-Bahn- und die Fernbahngleise betroffen. Die Bauzeit und Technologie ist mit der S-Bahn Berlin abzustimmen. Die Maßnahmen an den S-Bahngleisen und Beeinträchtigungen des Zugverkehrs durch Maßnahmen an den Fernbahngleisen sind rechtzeitig anzumelden und die Betr´en termingemäß zu beantragen.

Entscheidung:

Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass bei der Erstellung der Entwurfsplanung Abstimmungen mit der S-Bahn GmbH zur Bauzeit und Bautechnologie geführt wurden und diese Abstimmungen während der weiteren Planungsphasen mit der S-Bahn GmbH aktualisiert und ständig fortgeschrieben werden.
Durch die geänderte nördliche Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes (neu bei km 8,790) entfallen die bisher geplanten Lageänderungen der Gleisanlagen im Bereich des Karower Kreuzes, so dass die Beeinträchtigung des S-Bahnbetriebes durch die Baumaßnahmen erheblich reduziert wurde.

c) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

1.

Es wird gefordert, die Antragstellerin zu verpflichten, die von ihr genutzten Verkehrsflächen nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen und den Verlust von Anpflanzungen der Einwender/innen durch die Bautätigkeit zu verhindern.

2.

In dem Gebiet westlich der Bahnstrecke leben eine Vielzahl von Familien, deren Kinder östlich der Bahnstrecke zur Kita, Schule usw. gehen und mit dem Fahrrad fahren. Da die beiden vorhandenen Unterführungen während der Bauzeit zeitweise gesperrt werden sollen und die Straßen durch den Baustellenverkehr außergewöhnlich belastet werden sowie bei teilweise nicht vorhandenen Gehwegen große Gefahren für Kinder durch Baustellenverkehr entstehen, muss im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachvollziehbar dargestellt werden, wie die Wegebeziehungen während der Bauzeit aufrecht erhalten werden und wie Gefahren besonders für die Kinder minimiert werden. Ausreichende Sicherungsmaßnahmen für die Kinder müssen vorgesehen werden. Rhönstraße und Triftstraße sind Teil des Schulweges für die Kinder, sie unterlägen einer zusätzlichen besonderen Gefährdung durch den Baustellenschwerlastverkehr aufgrund der geringen Straßenbreiten.

An der nach der vorgesehenen Verkehrsführung (Band 4, Anlage 12.1) durch den Baustellenschwerlastverkehr zu passierenden Priesterstege befindet sich unmittelbar ein Kindergarten (Kita „Spatzenburg“). Es ist zu befürchten, dass Ruhezeiten im Kindergarten, insbesondere in den Mittagsstunden, nicht mehr möglich sein werden.

3.

Gegenüber den angegebenen Verkehrsführungen sind auch Alternativen denkbar. So könnte der über die Bahnhofstraße in Blankenburg einfließende Verkehr über die Ladestraße des Bahnhofs auf das Bahngelände geführt werden. Da während der Bauarbeiten auf der Fernbahntrasse kein Zugverkehr stattfindet, könnte für den Baustellenverkehr eine Baustraße auf dem Bahnkörper angelegt werden. Auch über die vorgesehene, vom Karower Damm zum Karower Kreuz führende Baustraße könnte ein Teil des Baustellenverkehrs auf dem Bahnkörper in Richtung Rhönstraße weitergeführt werden. Für den Bereich nördlich des Karower Kreuzes, in dem auch während der Bauarbeiten Fernverkehr durchgeführt wird, ist die Verlagerung eines Teils der Transporte auf die Schiene eine prüfenswerte Alternative.

Es wird beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, Alternativen zu der vorgeschlagenen Verkehrsführung zu untersuchen, die zu einer Reduzierung der durch den Baustellenverkehr verursachten Belastungen führen, und daraus ein verbindliches und schlüssiges Konzept für die Führung des Baustellenverkehr zu entwickeln.

4.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird in der Bahnhofstraße der zweite Teil der Brücke gebaut, was zur Folge hat, dass in den Morgen- und Abendstunden ein kilometerlanger Stau in Buchholz, der Priesterstege, der Triftstraße und dem gesamten Bereich Kirche entsteht. Sollte es dann später in der Rhönstraße und Bahnhofstraße zeitgleich eine Vollsperrung an den Unterführungen geben, bricht das Verkehrsnetz in Blankenburg und Umgebung völlig zusammen. Die Einwender erwarten erhebliche Staubelastungen durch bauzeitliche Brücken- und Straßensperrungen und fordern, dass diese Staubelastungen zeitlich eingeschränkt werden.

Ein weiteres Thema ist die Baustellenversorgung in den einzelnen Baubereichen. Warum müssen die Baufahrzeuge durch das Wohngebiet fahren, wo die Straßen schon in einem desolaten Zustand sind und durch die Transporte noch mehr ramponiert werden. Sind die Ilsenburgstraße und Triftstraße für den Schwertransport geeignet? Werden die Straßen nach Beendigung der Bauarbeiten durch die Deutsche Bahn saniert? Warum erarbeitet die DB AG nicht eine Konzeption, nach der der gesamte Bautransport über die vorhandenen Gleise organisiert wird?

5.

Die Planung der Bauzeiten und Baudurchführung ist zu ungenau und nicht ordnungsgemäß. (Die Bauzeit soll 4 Jahre betragen, ständiger Lärm durch Bautransporte ist zu erwarten). Es wird ein Nacht-, Sonn- und Feiertagsverbot gefordert.

6.

Die Einwender schlagen vor, eine Kommission aus Vorhabenträger, Stadtbezirk, Straßenverkehrsbehörde und Anwohner/innen zu bilden, die sich intensiv mit der Bewältigung der bauzeitlichen Auswirkungen der Planung auseinandersetzt.

Entscheidung:

Zu 1.

Zur Wiederherstellung der während der Baudurchführung genutzten Verkehrsflächen ist der Vorhabenträger insoweit verpflichtet, als durch die Nutzung nachweislich eine Zustandsverschlechterung bzw. Schädigung dieser Flächen eingetreten ist (s.a. Entscheidung unter Teil B., Ziffer 5.3.7, Buchstabe b)).

Die Planfeststellungsbehörde vermag nicht zu erkennen, womit die Einwender den Verlust von eigenen Anpflanzungen begründen bzw. um welche Anpflanzungen es sich handelt, weil hierzu kein substantiierter Vortrag erfolgte. Insofern kann dem Vorhabenträger auch keine diesbezügliche Verpflichtung auferlegt werden.

Zu 2.-5.

Der Vorhabenträger verzichtet aus zeitlich konzeptionellen Gründen auf die Durchführung der planfeststellungspflichtigen Änderungen der Bahnanlagen ab km 8,790, um die für Mai 2006 geplante Inbetriebnahme der Strecke im Abschnitt Nordkreuz-Karow zu gewährleisten. Im Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 11,600 erfolgt deshalb vorerst die Instandsetzung der Anlagen im Bestand zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung auf der Strecke. Damit ist auch über die von den Einwendern insbesondere im Bereich der Rhönstraße, Triftstraße und Priesterstege beanstandete Baustellenverkehrsführung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht mehr zu entscheiden.

Soweit von den Einwendern die alleinige straßenseitige Abwicklung der Baustellentransporte einschließlich des befürchteten Schwerlastverkehrs beanstandet wurde, hat der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass die Massenlängstransporte (Schotter, Schienen usw.) überwiegend gleisgebunden erfolgen werden bzw. unter baustraßenmäßiger Nutzung des vorhandenen Bahnkörpers. Durch den Verzicht auf die Umbauarbeiten im Bereich des Karower Kreuzes entfallen ohnehin die damit im Zusammenhang geplanten Erd- und Ingenieurbauwerke, so dass die noch verbleibenden Baustellentransporte erheblich reduziert werden. Auf eine straßenseitige Erschließung bzw. Anlieferung des Baufeldes kann jedoch nicht völlig verzichtet werden, weil u.a. auch Baufahrzeuge, Kabeltiefbau- oder Verbau- und Kleinmaterialien antransportiert werden müssen.

In dem hier noch gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt befinden sich keine zu erneuernden Brückenbauwerke, so dass die von den Einwendern erwarteten erheblichen Staubelastungen durch bauzeitliche Brücken- und Straßensperrungen baulogistisch nicht zu begründen sind. Inwieweit eine ggf. erforderliche Instandsetzung der Brückenbauwerke im nördlichen Streckenabschnitt ab km 8,790 zeitweilige Sperrungen oder Einschränkungen des Straßenraumes erfordert, bedarf hier keiner Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde.

Zur Planung der Bauzeiten sowie dem geforderten Nacht-, Sonn- und Feiertagsverbot für alle Bauarbeiten wird auf die Entscheidung zu 1., Buchstabe c) unter der vorherigen Ziffer 5.3.15.1 verwiesen.

Zu 6.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Auffassung des Vorhabenträgers, dass die Bildung einer besonderen Kommission zur Bewältigung der bauzeitlichen Auswirkungen der Planung nicht erforderlich ist. Diese Einschätzung gründet sich insbesondere auf die obigen Ausführungen zur Reduzierung der Baumaßnahmen ab km 8,790, die Ausführungen zur Baulogistik und der damit verbundenen Minderung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Einwender.

5.3.15.3 Staubbelastung

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit -LAGetSi-Schreiben I B-BP 474/03 SM vom 13.10.2003

Stellungnahme:

Neu ist die Regelung zur Begrenzung von Feinstaub-Partikeln PM_{10}, z.B. auch auf Baustellen. Die Notwendigkeit hierfür ist in der strengen EU-Grenzwertsetzung gegeben. Gesicherte Erkenntnisse über die Gefahr, die von der Luftverschmutzung durch Feinstaub < 10 µm Durchmesser ausgeht, haben zur Grenzwertsetzung für Feinstaub an Stelle der bisher geltenden Grenzwerte für Schwebstaub geführt (Bundestagsdrucksache 986/97). Von einer hohen Empfindlichkeit der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen gegenüber baubedingten Schadstoffimmissionen wird in der UVS ausgegangen. Auswirkungen durch Staubablagerungen auf Oberböden und Sand/Kies auf Spielplätzen sind insbesondere in den dicht an die Baubereiche angrenzenden Kleingärten, aber auch in den anliegenden Wohngebieten, Hausgärten, Grünanlagen und Spielplätzen möglich. Diese sind durch Maßnahmen zur Staubminimierung wie Befeuchten und Abdecken von staubentwickelnden Materialien beim Transport auf ein Mindestmaß zu beschränken. Solche Maßnahmen sind bei der Querung von Altlastenflächen von besonderer Bedeutung.

Entscheidung:

Zur Minimierung der baubedingten Staubentwicklung hat der Vorhabenträger zugesichert, entsprechende Regelungen und Maßnahmen (z.B. Befeuchten und Abdecken von staubentwickelnden Materialen und Transportgütern) im Rahmen der Ausschreibungen für die Bauleistungen aufzunehmen, um baubedingte Staubimmissionen soweit als möglich zu vermeiden. Damit wurde den Hinweisen des Landesamtes entsprochen.

5.3.16 Wasser- und Grundwasserschutz

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Wasserbehörde; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Es wird mitgeteilt, dass Lücken in den Planfeststellungsunterlagen bestehen. Die Angaben zu Grundwassereingriffen, der Entwässerung und den Oberflächengewässern werden als unzureichend und unvollständig bezeichnet. Im Einzelnen werden

1. der Schmöckpfuhlgraben in km 7,2 und dessen geplante Verlegung,
2. die EÜ Fließgraben in km 8,0,
3. der Ilsenburggraben und damit zusammenhängende Baumaßnahmen,
4. allgemein die Eingriffe an Gräben und Gewässern,
5. die Forderung zum Errichten von Kontroll- und Übergabeschächten mit Sandfängen und Tauchwänden bei mittelbarem Einleiten von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer über Regenwasserkanäle der Berliner Wasserbetriebe,
6. die Gleisentwässerung über Kiesrigolen bzw. die Forderung, die Entwässerung über eine belebte Bodenzone durchzuführen sowie
7. fehlende Angaben zu Grundwasserabsenkungen und zum Einbringen von Stoffen in das Grundwasser mit dem Hinweis auf entsprechende Antragsformulare der Wasserbehörde

angesprochen.

Entscheidung:

Vorbemerkung der Planfeststellungsbehörde:

Nach Gesprächen zwischen der obersten Wasserbehörde und dem Vorhabenträger in Verbindung mit ergänzend nachgereichten Unterlagen konnten die genannten Punkte überwiegend einvernehmlich geklärt werden (siehe dazu auch Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde, S. 103, mit Verweis auf das ergänzende Schreiben der Wasserbehörde, VIII D 25, vom 10.11.2004). Darüber hinaus ist durch die Herausnahme des Streckenabschnittes von km 8,790 bis km 11,600 aus der Planfeststellung über einzelne Maßnahmen dieses Bereiches nicht mehr zu entscheiden.

Zu 1.

Der Schmöckpfuhlgraben ist das einzige Gewässer, das nach der Änderung der Planfeststellungsgrenzen durch das geplante Bauvorhaben noch betroffen ist. Einwände gegen die baulichen Maßnahmen am Schmöckpfuhlgraben bestehen seitens der Wasserbehörde nicht mehr.

Die zunächst geäußerten Bedenken gegen die Maßnahme konnten durch den Vorhabenträger ausgeräumt werden. Die Auflagen unter Teil A., Ziffer 4.9, zur Ausführungsplanung des neuen Rohrdurchlasses einschließlich Anpassung des beidseitigen Grabenverlaufes sind als wasserbehördliche Vorgaben durch den Vorhabenträger zu beachten.

Zu 2.

Die EÜ Fließgraben ist nicht Bestandteil des Bauvorhabens. Das Bauwerk liegt im Planungsabschnitt 5 (Plangenehmigung vom 30.06.2000) und wurde seinerzeit vom Vorhabenträger nicht als bauliche Maßnahme geplant.

Zu 3.

Der Ilsenburggraben erfährt nach der Abschnittsänderung keine Berührung mehr. Er war ohnehin durch die in diesem Streckenabschnitt zunächst geplante Dammverbreiterung mit Stützwandausbildung nicht von der Baumaßnahme betroffen, wie aus den zugehörigen Lageplänen und der UVS-Bestandskarte „Oberflächengewässer“ ersichtlich.

Zu 4.

Der Einwand bezüglich der Eingriffstatbestände an Gewässern wurde mit dem Schreiben der Wasserbehörde vom 10.11.2004 als erledigt erklärt.

Zu 5.

In dem Bereich des Bauvorhabens sind nach den Änderungen der Abschnittsgrenzen keine neuen oder geänderten Entwässerungsleitungen der Bahnanlagen für das mittelbare Einleiten von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer über Regenwasserkanäle der Berliner Wasserbetriebe vorhanden. Die Forderung nach Einbau von Kontroll- und Übergabeschächten i.V.m. Sandfängen und Tauchwänden ist damit gegenstandslos.

zu 6.

Das ATV – DVWK – Arbeitsblatt A 138 wurde im Jahre 2002 auf Verkehrsflächen erweitert. Gleisgebundene Verkehrsflächen sind im Anwendungsbereich der ATV (Tab. 1) allerdings nicht explizit ausgewiesen. Durch den Einbau einer belebten Bodenzone soll bei belasteten Niederschlagswässern eine Reinigungsleistung erreicht werden mit der Zielstellung, Grundwasserbelastungen so weit wie möglich auszuschließen und damit den Anforderungen des § 34 WHG zu entsprechen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass Niederschlagswässer aus dem Bereich der Gleisanlagen grundsätzlich als belastet einzustufen sind und diese deshalb vor Einleitung in Gewässer einer Vorbehandlung unterliegen müssen. Dies gilt insbesondere für den hier gegenständlichen Abschnitt der freien Strecke, der keine bahnhofstypischen Weichenzonen enthält, eine elektrifizierte Betriebsführung ermöglicht und auch keinen kritischen Güterverkehr aufweist.

Unabhängig davon werden die Böschungen und zugehörigen Entwässerungsmulden im Planungsabschnitt begrünt, um die Standsicherheit der Böschungen zu erhöhen, witterungsbedingte Ausspülungen der Dammbereiche zu vermeiden und die landschaftliche Einbindung der Verkehrsanlage zu gewährleisten (Ausgleichsmaßnahmen A/G8 und A9). Damit wird neben der vorrangig notwendigen Standsicherheit der Böschungen mittelbar auch der Forderung der Wasserbehörde nach Minderung der Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes Rechnung getragen. Die Stärke der Mutterbodenschicht soll dabei mindestens 20 cm betragen (s.a. Teil A., Ziffer 3).

Die Forderung nach Einbau einer belebten Bodenzone für Entwässerungsanlagen im unmittelbaren Gleisbereich wird zurückgewiesen. Das Kies-Rigolensystem, das im Planumsrandbereich der Gleise angeordnet ist, kann nicht oberflächig mit einer belebten Bodenzone ausgestattet werden, da dies den Ausführungen der technischen Regelwerke der Bahn für den Bau und die Unterhaltung der Gleisanlagen widersprechen würde. Das technische Regelwerk hat den Status einer anerkannten Regel der Technik und ist somit gemäß § 2 Abs. 1 EBO zur Erfüllung der Anforderungen an Sicherheit und Ordnung der Bahnanlagen vorrangig anzuwenden. Alternativen der ökologischen Entwässerung sind noch nicht allgemeine anerkannte Regel der Technik im Bahnbau. Im Übrigen erfüllt auch der unterhalb der Planumsschutzschicht gelegene Erdkörper eine Filterwirkung, so dass die Niederschlagswässer je nach Strukturaufbau des anstehenden Erdmaterials nicht direkt in das Grundwasser gelangen.

Zu 7.

In Bezug auf die fehlende Angaben zu Grundwasserabsenkungen ist klarzustellen, dass mit den geplanten Baumaßnahmen im verbliebenen Streckenabschnitt keine Grundwasserabsenkungen mehr verbunden sind. Hinsichtlich der geplanten Grundwasserbenutzungen bestehen seitens der Wasserbehörde anhand der vom Vorhabenträger nachgereichten Unterlagen (Übersicht über die bauzeitlich anfallenden Wassermengen sowie Art und Menge der in das Grundwasser einzubringenden Stoffe) keine Bedenken mehr (Schreiben VIII D 25 vom 10.11.2004).

Vorsorglich wird der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass sich durch Planänderungen ein neuer wasserrechtlicher Erlaubnistatbestand ergeben kann, der ggf. als Planänderung erneut durch die Wasserbehörde zu beurteilen ist.

b) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

1.
Die Unterlagen gehen davon aus, dass mit einem k_f-Wert von $5x10^{-5}$ m/s eine gut wasserdurchlässige Tragschicht vorliegt, so dass mit einer guten Versickerung des Oberflächenwassers zu rechnen sei (Anlage 13.3.1, S. 5). Die Streckenentwässerung könne daher über Kiesrigolen und an einigen Streckenabschnitten über Sickergräben erfolgen.
2.
Laut Erläuterungsbericht wird der Schmöckpfuhlgraben (km 7,2) verlegt. Der neue Verlauf sei hydraulisch günstiger. Diese Behauptung ist nicht nachvollziehbar und wird daher angezweifelt.
3.
Westlich der Bahnstrecke im Bereich der Rudelsburgstraße sind seit längerem Probleme mit nicht abfließendem Wasser vorhanden. Wegen der schwierigen Wasserverhältnisse gibt es dort des öfteren bei Wasserhaltungen für Neubauten Setzungsrisse bei nahe liegenden Altbauten.

Entscheidung:

Zu 1. und 2.
Die Einwender sind im Hinblick auf die technische Lösung der Entwässerungsanlagen bzw. Maßnahmen an Oberflächengewässern nicht in eigenen Belangen betroffen. Es wird hierzu auf die Entscheidung zur Stellungnahme der Wasserbehörde unter der gleichen Ziffer, Buchstabe a), hingewiesen.
Zu 3.
Wasserhaltungen für Baumaßnahmen sind im Zusammenhang mit der geänderten Abschnittsbildung für das Bauvorhaben im Bereich der Rudelsburgstraße nicht erforderlich. Somit erübrigen sich auch Befürchtungen hinsichtlich möglicher Setzungserscheinungen für nahe liegende Altbauten als Folge des geplanten Bauvorhabens.

5.3.17 Bodenschutz, Altlasten

Stellungnahme:

Bezirksamt Pankow
Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

1.
Aus Sicht des Bodenschutzes bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Durchführung der geplanten Baumaßnahme.
Die in den angrenzenden Bereichen im Kataster geführten Altlastenverdachtsflächen sind in den Antragsunterlagen (UVP, Tabelle 20) aufgeführt. Wenn diese von den Bauarbeiten betroffen sind, ist der Fachbereich Umwelt vor Beginn der Arbeiten zur Abstimmung der auf der Grundlage des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Altlastenverordnung notwendigen Arbeiten zu informieren. Im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen ist die Schadstofffreiheit des eingebauten oder anstehenden Bodens nachzuweisen.
Hinweis:
Bei Auffinden von Bodenverunreinigungen ist auf Grund des o.g. Bundesbodenschutzgesetzes bzw. des Berliner Wassergesetzes sofort das Bza. Pankow von Berlin, Amt für Umwelt und Natur, Fachbereich Umwelt zu benachrichtigen. Das gleiche gilt, wenn offensichtlich schadstoffbelasteter Bauschutt im Untergrund angetroffen wird. Ereignisse, bei denen bodengefährdende Stoffe freigesetzt und in den Boden gelangt sind, sind ebenfalls der zuständigen Stelle, d.h. dem Fachbereich Umwelt des Bezirksamtes Pankow, der Feuerwehr oder der Polizei zu melden. Die Arbeiten in den betroffenen Baustellenbereichen sind nach dem Auffinden von Bodenverunreinigungen und deren Meldung bis zur Freigabe durch die zuständigen Behörden einzustellen!
2.
Auflagen für den Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders (LFA):
- Für den Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders ist ein zugelassener Fachbetrieb mit RAL-Zeichen Güteschutz Kanalbau zu beauftragen.
- Der Bauherr oder dessen Bevollmächtigter hat sich die Fachkunde bzw. die Zertifizierung des Fachbetriebes nachweisen zu lassen. Eine Kopie des Nachweises ist dem Fachbereich Umwelt vorzulegen. Hat der Bauherr selbst fachkundiges Personal entsprechend DIN 1999, Teil 100, ist der Nachweis über die Qualifikation des Personals dem Fachbereich Umwelt vorzulegen.

- Der Leichtflüssigkeitsabscheider ist zu entleeren und zu reinigen. Der Inhalt des LFA ist fachgerecht zu entsorgen. Die Zertifizierung des Entsorgers sowie der Entsorgungsnachweis sind dem Fachbereich Umwelt vorzulegen. Das gilt auch für die Entsorgung der Bauteile des LFA.
- Betriebs- und Wartungsbücher sowie bis zum Zeitpunkt des Rückbaus erhaltene Entsorgungsnachweise sind fünf Jahre lang aufzubewahren und auf Verlangen im Fachbereich Umwelt vorzulegen.
- Für den Rückbau ist des weiteren die DIN 1986, Teil 1 - Beseitigung nicht mehr benutzter Entwässerungsanlagen -, zu beachten.
- Für den Rückbau von stillzulegenden Abwasserleitungen und -kanälen gelten DIN EN 752, Teil 3 und Teil 7.
- Der Bauherr erklärt bis zum Zeitpunkt der Stilllegung des LFA, ob für diesen tatsächlich kein Bedarf mehr besteht oder ob an anderer Stelle ein Ersatz vorgesehen ist. In dem Fall ist im Fachbereich Umwelt eine Indirekteinleitergenehmigung zu beantragen.

Entscheidung:

Zu 1.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des Bodenschutzes keine grundsätzlichen Einwendungen gegen die Durchführung der geplanten Baumaßnahme bestehen.

Die Hinweise zum Verhalten beim Auffinden von Bodenverunreinigungen sowie die Nachweisführung der Schadstofffreiheit des anstehenden oder eingebauten Bodens im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen sind durch den Vorhabenträger bei der weiteren Planung und Baudurchführung zu beachten.

Zu 2.

Die Auflagen des Bezirksamtes Pankow für die Planung und Baudurchführung der Maßnahme „Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders“ sind von dem Vorhabenträger einzuhalten (s.a. Teil A., Ziffer 4.10) Es wird dazu insbesondere auf die geforderten Zertifizierungs- und Entsorgungsnachweise hingewiesen.

5.3.18 Denkmalschutz

Stellungnahme:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Landesdenkmalamt; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Zu den Planfeststellungsunterlagen (Erläuterungsbericht, S. 24, Punkt 4.1.7) besteht folgende Einwendung:
Die zu erwartenden Konflikte zwischen der Realisierung des Vorhabens durch den Vorhabenträger und des Erhalts hochrangiger Denkmalsubstanz (d.h. in diesem Fall die Vermeidung ihrer Gefährdung bzw. Zerstörung) erfordern eine fachlich qualifizierte Auseinandersetzung mit dem Ziel, eine verträgliche, konsensfähige Lösung zu erarbeiten. Hierzu ist es erforderlich, einen Denkmalgutachter einzuschalten. Entsprechende Erfahrungen von anderen Verfahren liegen hierfür vor.

Entscheidung:

Im Erörterungstermin hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Träger öffentlicher Belange für den Bereich Denkmalschutz erklärt, dass ihre fachlichen Bedenken mit der Erwiderung des Vorhabenträgers zur Stellungnahme ausgeräumt sind und die Rücknahme des angeregten Gutachterverfahrens erklärt (vgl. Abschl. Stellungnahme, S. 107).
Im Übrigen betrafen die Fragen des Denkmalschutzes vorrangig die EÜ Pankgrafenstraße am S-Bahnhof Karow. Deren Neubau ist nach der Herausnahme dieses Streckenabschnittes aus dem Planfeststellungsverfahren nicht mehr Gegenstand des Planes. Der Neubau der EÜ Bahnhofstraße am S-Bf. Blankenburg in Höhe km 8,3 war bereits Gegenstand der Plangenehmigung vom 30.06.2000 für den Planungsabschnitt 5.

5.3.19 Landschafts- und Stadtbild

Stellungnahmen:

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Städtebau, Stadtgestaltung, Architektur; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

1.
Die lineare Trassenführung sollte durch einheitliche Gestaltungselemente unterstrichen werden. Dies betrifft die Eisenbahnüberführungen mit ihren konstruktiven Teilen - Träger, Widerlager und Stützwände - die in ihrer Materialität, Farbe und ihrem Erscheinungsbild als eine Brückenfamilie erkannt werden sollten. Analog trifft dies auch für die Erneuerung verschiedener Brücken zu, die bautechnisch abgängig und nicht Gegenstand dieser Planung sind. Besonderes Augenmerk ist auf die einheitliche Gestaltung und Anpassung der EÜ der Fernbahntrasse mit den zahlreichen vorhandenen EÜ der S-Bahn zu richten. Zur Klärung sämtlicher Gestaltungsfragen wird vorgeschlagen, dass in einem gesonderten Werkstattgespräch mit der Architekturwerkstatt die Teilprojekte vor der Planfeststellung von den Planern vorgestellt und gemeinsam abgestimmt werden.

2.
Aus der Dokumentation geht die Gestaltung und Materialität der Schallschutzwände nicht hervor. Die Schallschutzwände sollten im Kontext mit den Schallschutzwänden der S-Bahn ausgebildet und zumindest im Bereich der EÜ „stadtseitig“ transluzent ausgebildet werden.

Entscheidung:

Zu 1.
Der Forderung nach Klärung sämtlicher Gestaltungsfragen für die Eisenbahnüberführungen im Rahmen von Werkstattgesprächen ist durch die Änderung der Planfeststellungsgrenzen gegenstandslos geworden. Eisenbahnüberführungen sind nicht mehr Gegenstand des Planes, so dass sich eine diesbezügliche Abstimmung zu Gestaltungsfragen der EÜ erübrigt hat.

Zu 2.
Die Forderungen werden zurückgewiesen. Schallschutzwände sind funktionsgerecht hoch absorbierend auszuführen, um zusätzliche Lärmbelastungen durch Schallreflexionen zu vermeiden. Transluzente Wände erfüllen diese Anforderungen des § 41 Abs. 1 BImSchG nicht. Insofern ist die Planung des Vorhabenträgers, die im Bereich der EÜ Mühlenstraße keine transluzente Schallschutzwand vorsieht, nicht zu beanstanden.

b) Bezirksamt Pankow

Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

1.

Die Lärmschutz- und Stützwände stellen eine Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen dar, insbesondere in den Streckenabschnitten, wo die Konfliktstärke mit „hoch" bezeichnet wurde. Es fehlen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in das Landschaftsbild. Die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen durch Lärmschutz- und Stützwände kann durch eine Begrünung nur minimiert werden, es verbleibt ein zu kompensierender Eingriff.

2.

Die Lärmschutzwand bei km 8,844 am Ilsenburggraben sollte in südwestliche Richtung gegenüber dem angrenzenden Flurstück 5117 verlängert werden (Minimierungsmaßnahme), da hier eine öffentliche Parkanlage mit Spielplatz geplant ist. Fehlende aktive Schallschutzmaßnahmen würden eine Beeinträchtigung der für Erholungszwecke zu nutzenden Fläche darstellen (Akustische Beeinträchtigung nach Auhagen).

3.

Trennwirkungen in Form von Unterbrechungen der Wegebeziehungen sind nicht nur untersuchungserheblich für Tiere, sondern auch als landschaftstypisches Element innerhalb eines Landschafts- bzw. Stadtraumes für das Schutzgut Landschaftsbild (hier insbesondere „Schließung der EÜ Betriebsstraße").

4.

Der Rückbau der EÜ Betriebsstraße stellt einen Eingriff in vorhandene wesentliche Grünverbindungen zwischen den Kleingartenanlagen „Feuchter Winkel“ und der KGA Blankenburg dar (Trennwirkung landschaftstypischer Elemente). Die Ersatzzufahrt von der Romain-Rolland-Str. kann die erforderliche Verbindung nicht ersetzen. Die Unterführung sollte im Bereich des Anemonenweges aufrecht erhalten bleiben.

<u>Entscheidung:</u>

Zu 1.

Die Forderung nach zusätzlicher Eingriffskompensation wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat den Plan geändert, womit sich der Planungsumfang erheblich reduziert hat. Die aktualisierte Planung beinhaltet lediglich noch ein ca. 8 m langes sowie 3 m hohes Stützbauwerk im Bereich der rückzubauenden EÜ Betriebsstraße, das lagebedingt (Einfassung im Damm) keine Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen hervorzurufen vermag. Gleiches gilt für die noch verbliebene 2 m hohe Lärmschutzwand in Höhe der EÜ Mühlenstraße von Bahn-km 4,365 bis 4,530, deren Umfeld eine komplexe, zum Teil mehrgeschossige Bebauung im innerstädtischen Bereich aufweist.

Zu 2.

Die Forderungen bzw. Einwände werden zurückgewiesen.

Für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen sind allein die Bewertungskriterien der 16. BImSchV maßgeblich. Aufgrund der Verkürzung des Planfeststellungsabschnittes endet der Bereich der baulichen Veränderungen bereits bei km 8,790. Im darauf folgenden Streckenabschnitt sind keine planfeststellungspflichtigen Baumaßnahmen mehr geplant, so dass im genannten Bereich bei km 8,844 keine Lärmschutzwand mehr festgesetzt wird. Im Übrigen unterliegen Parkanlagen oder Spielplätze nach der 16. BImSchV keiner besonderen Schutzbedürftigkeit.

Eine Bewertung der akustischen Beeinträchtigungen ist im LBP enthalten und nach der Auhagen-Methode durch Vergleich der akustischen Beeinträchtigungen vor und nach dem Eingriff bewertet. Akustische Beeinträchtigungen durch Zugvorbeifahrten auf den vorhandenen Gleisen waren in diesem Streckenabschnitt auch bisher schon gegeben. Da das Vorhaben keine baulichen Veränderungen am Verkehrsweg in diesem Bereich mehr vorsieht, kann eine bewertungsfähige akustische Beeinträchtigung der Fläche durch das Vorhaben nicht eintreten. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Bewertung im LBP daher als korrekt.

Zu 3.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Wie der Vorhabenträger in seiner Erwiderung bereits ausgeführt hat, wurde die Unterbrechung von Wegebeziehungen als Form der Trennwirkung beim Schutzgut Mensch in der UVS als untersuchungserheblich betrachtet (Kapitel 6 „Analyse der Projektwirkungen“). In der Konfliktanalyse (Kapitel 7.1 „Schutzgut Mensch“) wurde kein Konflikt durch Trennung von Wegebeziehungen ermittelt bzw. der mögliche Konflikt durch den Rückbau der EÜ Betriebsstraße als bewältigt eingeschätzt, weil eine Ersatzzuwegung geplant ist.

Für die Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus nicht erkennbar, warum der Rückbau der EÜ Betriebsstraße und der Lückenschluss mittels eines Dammes bei beidseitig angrenzender, bereits bestehender Dammlage einen Eingriff in das Landschaftsbild bewirken soll.

Zu 4.

Hierzu hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung u.a. ausgeführt:

Der Einschätzung, dass es sich bei der EÜ Betriebsstraße um eine wesentliche Grünverbindung handelt, kann nicht gefolgt werden. Die Verbindung ist lediglich für die KGA von Bedeutung, deren Erreichbarkeit durch die geplante Ersatzzuwegung jedoch weiterhin gegeben ist. Eine darüber hinaus gehende Bedeutung der Betriebsstraße für die landschaftsbezogene Erholung, z.B. als Spazier-, Wander- oder Radweg, ist nicht ersichtlich.

Der Einwand wird unter Hinweis auf die zutreffenden Ausführungen des Vorhabenträgers und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer 5.3.6 (Rückbau der EÜ Betriebsstraße) zurückgewiesen.

5.3.20 Naturschutz, UVS und LBP

5.3.20.1 Flora

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Bezirksamt Pankow
Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

1.
Im LBP, Kapitel 2 Bestandsanalyse, Pkt. 2.1.1 Schutzgut Pflanzen, ist die Bestandsbeschreibung einzelner Gräben und Gewässer nicht nachvollziehbar. Es fehlt die korrekte Bezeichnung der Gräben und Gewässer, um eine Verortung vornehmen zu können. Der Schmöckpfuhlgraben wurde als Gewässer II. Ordnung nicht aufgenommen, obgleich im Zuge des Vorhabens seine Neuverlegung geplant ist.
Der Bestandsbewertung des östlichen Laakeabschnitts hinsichtlich seiner Biotopfunktion kann nicht gefolgt werden. Die vorhandenen Feldgehölzbestände (Weiden, Schwarzerlen) und Vorwaldbestände stellen eine typische naturnahe uferbegleitende Vegetation dar, so dass die Bedeutung des Gewässerabschnittes nicht mit „gering" beurteilt werden kann.
2.
Nicht nachvollziehbar ist, um welchen Bachabschnitt es sich handelt, bei dem die naturnahe Vegetation unter den Schutzstatus nach § 26a NatSchG Bln fällt (S. 17).
Der in der Tabelle 2 zur Bestandsbewertung (S. 35) angegebene Schutzstatus (§) für die Biotoptypen FBOU, FBOT und FBVTB (Fließgewässer) trifft nach der Berliner Biotoptypenliste nicht zu. Dagegen erlangt der Biotoptyp FGTW (Graben naturnah, wasserführend) bei bestimmten Ausbildungen einen Schutzstatus (§).

Entscheidung:

Zu 1.
Die Einwände werden zurückgewiesen.
In seiner Erwiderung hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass in den Planfeststellungsunterlagen nur einer der Gräben östlich der EÜ Betriebsstraße kartografisch dargestellt ist, jedoch alle drei Gräben, auch der Schmöckpfuhlgraben, als FGVTW (Gräben weitgehend oder vollständig verbaut, teilweise beschattet, wasserführend) erfasst und so in der Bestandsbeschreibung aufgeführt worden sind.

Es wird hierzu auf die Beschreibung im geänderten LBP des reduzierten Vorhabens zu Ziffer 2.3, Seite 41 zu Oberflächengewässer („Schmöckpfuhlgraben, Graben am Falkensteg und verschiedene kleinere Gewässer“) und zu Ziffer 4.3, Seiten 50 und 51 zu Schutzgut Wasser („Schmöckpfuhlgraben und Graben am Falkensteg“) verwiesen.
Die Laake liegt nicht mehr im Eingriffsbereich, nachdem das Bauvorhaben auf den Abschnitt von km 4,200 – km 8,790 reduziert wurde.
Zu 2.
Der Vorhabenträger hat den Plan geändert. Die Aussagen zu den nach § 26a NatSchG Bln geschützten Biotoptypen wurden richtig gestellt. Danach unterliegen die im Untersuchungsraum vorhandenen Gräben nicht dem Schutzstatus des § 26a NatSchG Bln. Ebenso wurden die Angaben zu den Fließgewässern in der Tabelle 2 berichtigt.

b) Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. - BLN
Schreiben B8/9803.6/P/8 vom 13.10.2003

Die BLN begrüßt, dass das Schutzgut „Pflanzen" nicht nur auf der Ebene der Biotoptypen abgehandelt wurde, sondern zusätzlich zur Erfassung der realen Vegetation eine flächendeckende Begehung im Untersuchungskorridor erfolgte. Dennoch wird bemängelt, dass keine floristischen Untersuchungen vorgenommen wurden und folglich keine Aussagen zum realen Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten getroffen werden können. Die Erfassung der realen Biotoptypen reicht für die Einschätzung des Schutzgutes „Pflanzen" nicht aus und entspricht nicht den für eine UVS notwendigen und auch sonst üblichen Qualitätsanforderungen. Üblicher Standard ist eine floristische Inventarisierung und Kartierung der im Eingriffsbereich vorkommenden Gefäßpflanzen in den relevanten Biotoptypen (vgl. Bundesamt für Naturschutz, Heft 70, 2002). Nur auf diese Weise lässt sich eine Bewertung des Arteninventars nach Seltenheit und Gefährdung der Arten am Eingriffsort vornehmen.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin hat im Jahre 2002 eine flächendeckende Begehung durchgeführt. Diese umfasste nicht nur die Kartierung von Biotoptypen, sondern auch von charakteristischen Arten, was aus der Beschreibung der Biotoptypen in der UVS und im LBP hervorgeht. Die Erfassung charakteristischer Arten beinhaltet auch die Kartierung von gefährdeten und seltenen Arten. Deren Vorkommen wurde bei der Bewertung der Biotope in dem Kriterium „Gefährdung des Biotoptyps“ berücksichtigt. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, um das Untersuchungsgebiet hinsichtlich seiner Bedeutung für Pflanzen und Tiere fachkundig zu bewerten und die Eingriffsfolgen abschätzen zu können.

Eine vollständige Inventarisierung aller im Eingriffsbereich vorkommender Gefäßpflanzen ist insofern nicht erforderlich. Das Schutzgut Pflanzen ist entsprechend der Hinweise des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes damit in ausreichender Tiefe und Differenzierung erfasst, beurteilt und dargestellt worden.

5.3.20.2 Fauna

Einwendung:

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. - BLN
Schreiben B8/9803.6/P/8 vom 13.10.2003

Die BLN begrüßt, dass zur Einschätzung des Schutzgutes „Tiere" faunistische Untersuchungen verschiedener Indikatorgruppen erfolgten, um den Minimalanforderungen einer UVS Rechnung zu tragen. Dennoch sind die Kartierungszeiträume bei einigen Indikatorgruppen unbefriedigend, da sie nicht zur Hauptaktivitätszeit der Tiere erfolgten bzw. nicht den vom Bundesamt für Naturschutz (vgl. hierzu Heft 70, PLACHTER et. al., 2002, „Entwicklung von Methoden-standards im Naturschutz") empfohlenen Kartierungszeiträumen bei faunistischen Bestandsaufnahmen im Rahmen von raumbedeutsamen Planungsvorhaben entsprechen. Damit sind auch die Aussagen, die zum Schutzgut „Tiere" getroffen werden, nur eingeschränkt verwertbar.
Die Kartierung der Tagfalter erfolgte Ende Juli und Ende August. Der größte Teil des vorkommenden Bestands an Schmetterlingsarten wird jedoch während des Hauptblühaspekts im Frühsommer erfasst. Das BfN empfiehlt hierfür 6-8 Termine in einem Zeitraum von Anfang Mai bis Ende September.
Die Bestandsaufnahme der Libellen wurde nur im August und September vorgenommen, folglich fehlt der Frühjahrs- und Sommeraspekt. Das BfN empfiehlt mindestens 4 Termine (besser 7 Termine) in einem Kartierungszeitraum von Mitte Mai bis Ende September.
Ebenso unzureichend ist der Kartierungszeitraum für Laufkäfer von Anfang August bis Ende September gewählt worden. Hier wurden nur die Herbstbrüter erfasst, während die Frühjahrsbrüter fehlen. Gerade bei den im Untersuchungskorridor vorkommenden Biotoptypen stellen die frühjahrsbrütenden Laufkäferarten den größten Teil des Artenbestands. Das BfN empfiehlt hier zusätzlich eine Fangperiode von Ende April bis Ende Juni.

Entscheidung:

Der Einwand wird zurückgewiesen.
Der Vorhabenträger hat den Plan zwischenzeitlich geändert und den Planungsumfang damit erheblich reduziert. Im Rahmen der UVS führten die Untersuchungen verschiedener Artengruppen zu einer hervorgehobenen Bedeutung des Karower Kreuzes. Dieser Bereich ist jedoch nicht mehr Bestandteil des Vorhabens. Eine ähnliche Bedeutung kommt dem verbleibenden Vorhabenbereich nicht zu. Um die Wertigkeit der Habitate für die Tierwelt erfassen und die Auswirkungen des Eingriffs abschätzen zu können, wird der durchgeführte Untersuchungsaufwand für den hier noch gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt als ausreichend erachtet.

5.3.20.3 Avifauna

Einwendung:

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. - BLN
Schreiben B8/9803.6/P/8 vom 13.10.2003
1.
Es wird besonders bemängelt, dass in der UVS auf eine Kartierung der Brutvögel im Untersuchungskorridor verzichtet wurde. Somit können keine Aussagen über das reale Brutvogelvorkommen getroffen werden. Stattdessen werden in der UVS Beschreibungen zu den vorkommenden Biotoptypen und deren typischem Artenbestand aus dem Artenschutzprogramm Berlin zitiert. Es ist nicht akzeptabel, an Stelle von Untersuchungen mit potenziellen Vorkommen zu argumentieren. Vor allem im Bereich des Karower Kreuzes ist mit stenöken bzw. gefährdeten Arten zu rechnen. Fünf Begehungen im Jahresverlauf unter Berücksichtigung der Brut- und Zugzeiten stellen einen Minimalwert dar. Eine Kartierung des Brutvogelbestandes im Untersuchungskorridor wird gefordert. Ebenso ist zu beanstanden, dass keine Prüfung über das Vorkommen von Gebäudebrütern an den zu erneuernden Bauwerken vorgenommen wurde. Wenn Niststätten von Gebäudebrütern (incl. Fledermäuse) bei bauvorbereitenden Maßnahmen vernichtet werden, muss eine Befreiung bei SenStadt beantragt und geeignete Ersatzniststätten geschaffen werden. Eine Überprüfung des Vorkommens von Gebäudebrütern an den zu erneuernden Bauwerken wird gefordert.
Der Abbruch von Bauwerken, die Rodung der Gehölze und die Beseitigung der Vegetationsbestände als bauvorbereitende Maßnahmen sind nur außerhalb der Brutzeiten vorzunehmen (Bei Nichtbeachtung der Vogelbrutzeiten kann ein einstweiliger Abriss- und Rodungsstopp verfügt werden).

2.

Die BLN bemängelt, dass in der UVS zum Schutzgut „Tiere - Avifauna" unter dem Punkt „Empfindlichkeiten" keine Aussage über die mögliche Gefährdung von Großvögeln durch Stromschlag getroffen wird und Hinweise auf ggf. geplante technische Schutzmaßnahmen fehlen. Die Gefahr des Vogeltods durch Stromschlag besteht durch die Kombination von tödlicher Spannung und relativ kleinen Isolationsstrecken, die von vielen Vögeln leicht überbrückt werden können (5 bis 30 cm) und besteht fast ausschließlich bei Mittelspannungsleitungen. Gefahrbringend sind grundsätzlich alle Masten mit Erdpotential am Mastkopf und unzureichenden Abständen zu spannungsführenden Teilen.

Falls dieses Problem bisher noch nicht bei den Streckenausbaumaßnahmen berücksichtigt wurde, wird für Neubauten von Freileitungen die Anwendung von entsprechenden technischen Schutzvorrichtungen und bei vorhandenen „Killermasten" deren technische Umrüstung gefordert.

Entscheidung:

Zu 1.

In seiner Erwiderung zu der Einwendung hat der Vorhabenträger dargelegt, dass aufgrund der fortgeschrittenen Jahreszeit zum Zeitpunkt der Erarbeitung der UVS eine Brutvogelkartierung nicht möglich war. Im Frühjahr 2003 wurde deshalb nachträglich eine flächendeckende Brutvogelkartierung durchgeführt, deren Ergebnis die in der UVS getroffenen Aussagen bestätigte. Bei dieser Kartierung wurden auch keine Gebäude/Bauwerke angetroffen, die geeignete Siedlungsbedingungen für Fledermäuse geboten hätten. Von einer Kartierung der Fledermaus-Fauna konnte deshalb abgesehen werden. Nach der Planänderung befinden sich in dem reduzierten Planfeststellungsabschnitt keine zu erneuernden Bauwerke mehr, so dass die Forderung nach Ersatzniststätten für Gebäudebrüter auch aus diesem Grund gegenstandslos ist.

Rodungsarbeiten sind gemäß § 29 Abs. 1 Ziffer 5 NatSchG Bln in der Vegetationsperiode, also in der Zeit von März bis September, unzulässig. Sollte der Vorhabenträger die Durchführung von Rodungsarbeiten in der schutzbedürftigen Zeit beabsichtigen, ist dazu eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 50 Abs. 1 Ziffer 2 NatSchG Bln bei der zuständigen Behörde des Landes Berlin einzuholen.

Zu 2.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf § 53 BNatSchG, der für Mittelspannungsleitungen Schutzvorrichtungen auch an bestehenden Leitungen vorschreibt, um Vögel gegen Stromschlag zu schützen. Diese Vorschrift findet nach ihrem Satz 3 auf Oberleitungsanlagen der Bahn jedoch keine Anwendung.

In Planfeststellungsverfahren betr. Eisenbahnbetriebsanlagen muss daher im Einzelfall entschieden werden, ob geeignete Vorrichtungen zum Schutz der Vögel gegen Stromschlag festzusetzen sind.

Im Erörterungstermin ist die mögliche Gefährdung von Großvögeln durch die Oberleitungsanlagen ausführlich diskutiert worden (vgl. Niederschrift, S. 266 ff.). Die Frage der Anhörungsbehörde, ob die Strecke mit einer standardmäßigen Isolierung oder zum Schutz der Großvögel (hier Rotmilan) mit Isolatoren mit Abständen von mehr als 60 cm ausgestattet werden sollte, konnte von dem Vorhabenträger zunächst nicht eindeutig beantwortet werden, die Ausführungsplanung werde allerdings unter Einsatz des neuesten Standes der Technik erstellt (vgl. Niederschrift, S. 269). Dem Protokoll einer nachfolgenden Besprechung vom 02.06.2004 zwischen dem Vorhabenträger und der obersten und unteren Naturschutzbehörde (dort unter Punkt 5) ist zu entnehmen, dass sich die Naturschutzbehörden die Einwendung der BLN nicht zu eigen machen. Da der Rotmilan nur unregelmäßig im Bereich des Karower Kreuzes festgestellt worden sei und im Plangebiet keine Brutvorkommen existierten, komme dem Rotmilan hier keine besondere avifaunistische Bedeutung zu. Vorhabenträger und Naturschutzbehörden halten weitere Untersuchungen und Maßnahmen übereinstimmend nicht für gerechtfertigt. Die Ausführungsplanung sieht bzgl. der Oberleitung daher auch den üblichen Isolatorenabstand von weniger als 60 cm vor.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind besondere Schutzmaßnahmen durch vergrößerte Isolatorenabstände nicht erforderlich. Gegenstand des Vorhabens ist nicht die erstmalige Elektrifizierung der Fernbahnstrecke, vielmehr ist diese bereits mit einer elektrischen Oberleitung ausgerüstet. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass von den Oberleitungsanlagen in der Vergangenheit Gefährdungen der Großvögel ausgegangen sind, hat die BLN nicht vorgetragen. Auch dies spricht für die Einschätzung der Naturschutzbehörden, dass dem Rotmilan im Planungsgebiet keine besondere avifaunistische Bedeutung zukommt.

Festzustellen ist allerdings auch, dass die technische Planung des Vorhabenträgers Vogelschlag nicht völlig ausschließen kann. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass im konkreten Fall aber keine besonderen Schutzvorkehrungen getroffen werden müssen. Das Vorhaben verschlechtert die Gefährdungssituation für Großvögel wegen der heute schon vorhandenen Oberleitung nicht. Führt die tatsächliche Vorbelastung der Umgebung dazu, dass von dem Vorhaben selbst keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen ausgehen, dann besteht keine Notwendigkeit für Maßnahmen. Eine Pflicht zur Verbesserung der vorgefundenen Situation obliegt der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht (BVerwG, Beschluss vom 23.6.1989, Az. 4 B 100.89, Buchholz 316 § 74 Nr. 8, S. 13). Weitergehende Schutzmaßnahmen wären nur zu erwägen gewesen, wenn sich die Oberleitungsanlagen in der Vergangenheit bereits konkret als ein Gefährdungselement für Großvögel erwiesen hätten. Hierzu liegen der Planfeststellungsbehörde jedoch keine Erkenntnisse vor.

5.3.20.4 Aquatische Fauna

Stellungnahmen, Einwendungen:

a) Bezirksamt Pankow
Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

Es fehlen Aussagen zu dem (potenziellen) Vorkommen der aquatischen Fauna. Bereits in der Stellungnahme vom 26.07.99 (ehemals PFA 4 + 2) wurde darauf hingewiesen, dass im Rahmen faunistischer Untersuchungen (A. Krone, Untersuchung der Herpetofauna im Rahmen der UVS "Ausbau Schmöckpfuhlgraben", Okt. 1998) im Unterlauf des Schmöckpfuhlgrabens der gefährdete Dreistachlige Stichling sowie der vom Aussterben bedrohte Neunstachlige Stichling nachgewiesen wurden. Nach Angaben von A. Krone sind die Stichlinge trotz verrohrter Grabenabschnitte in der Lage, aus der Panke in den Unterlauf des Schmöckpfuhlgrabens einzuwandern, d.h. es besteht trotz der bereits gestörten Bereiche eine Vernetzungsfunktion, die bei einer Neuverlegung des Gewässers und der Verlängerung des Durchlasses nachhaltig beeinträchtigt werden kann.

b) Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. - BLN
Schreiben B8/9803.6/P/8 vom 13.10.2003

Eine Untersuchung der aquatischen Fauna für die von Eingriffen betroffenen Oberflächengewässer Schmöckpfuhlgraben und Laake wird gefordert. Da in der UVS keine eigenen Untersuchungen zum tatsächlichen Zustand der Gewässer vorgenommen wurden, können auch keine Aussagen zu den eingriffsbedingten Auswirkungen getroffen werden. Eine von A. Krone durchgeführte Untersuchung zur Fauna im Schmöckpfuhlgraben ergab beispielsweise das Vorkommen von Stichlingen. Die BLN hält es daher für angebracht, die genannten Gewässer auf ihre aquatische Fauna hin zu untersuchen, um mögliche Auswirkungen der Grabenverlegung und Durchlassverlängerung auf die Gewässer-Zoozönose abschätzen zu können.

Entscheidung:

Zu a) und b)

Da das Bezirksamt Pankow und die BLN im Erörterungstermin ihre Forderung zur weiteren Erfassung und Bewertung der aquatischen Fauna des Schmöckpfuhlgrabens zurückgenommen haben (vgl. Niederschrift, S. 266, 3. Abs.), besteht zu diesem Punkt kein Entscheidungsbedarf mehr. Der Laakegraben ist nicht mehr Bestandteil des Vorhabens.

5.3.20.5 Amphibien, Reptilien

Bezirksamt Pankow
Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

Stellungnahme:

1.

Auch wenn die durchgeführten Untersuchungen nur Zufallsfunde von Amphibienarten ermöglichten, die keine Bestandsbewertung hinsichtlich der Habitatbedeutung erlaubten, so liegen doch bereits umfangreiche Untersuchungen im Bereich des Schmöckpfuhlgrabens und teilweise der Laake vor, die dem Gutachter unter Bezugnahme auf die Stellungnahme des Bza. Pankow vom 26.07.1999 bekannt gewesen sein müssen.

Hiernach wurden im Rahmen einer UVS (A. Krone: Untersuchung der Herpetofauna im Rahmen der UVS "Ausbau Schmöckpfuhlgraben", Okt. 1998) insbesondere im Unterlauf des Grabens drei Amphibienarten und in den nordöstlich gelegenen (temporären) Kleingewässern innerhalb der Industriebrache vier Amphibienarten nachgewiesen. Die Erdkröte, der Grasfrosch und der Teichfrosch gelten als besonders geschützt nach der Bundesartenschutzverordnung. Der in mittlerer Populationsgröße nachgewiesene Teichmolch gilt nach der Roten Liste Berlin für den Ostteil der Stadt als gefährdet und ist gleichermaßen nach der BASchV geschützt. A. Krone geht bei der Wechselkröte (streng geschützte Art von gemeinschaftlichem Interesse nach Anhang IV der EG-Richtlinie 92/43/EWG) von einer Nutzung des Schmöckpfuhlgrabens als Landlebensraum bzw. Winterquartier aus. Insgesamt ist somit nach den vorliegenden Untersuchungen der Schmöckpfuhlgraben in dem Untersuchungsgebiet als wichtiger Bestandteil eines Landlebensraumes der Amphibien zu werten.

Ebenso wurden im Bereich des Oberlaufes der Laake in einer Entfernung von nur ca. 700 m der Teichfrosch und der Moorfrosch nachgewiesen (A. Krone, Dez. 1998), so dass dieser Abschnitt der Laake ebenfalls als potenzieller Landlebensraum gewertet werden muss. Als Laichgewässer sind sowohl der Schmöckpfuhlgraben, als auch die Laake nicht geeignet.

2.

Da es sich bei der im Gebiet nachgewiesenen Zauneidechse um eine streng geschützte Art von gemeinschaftlichem Interesse nach Anhang IV der EG-Richtlinie 92/43/EWG handelt und mit der Dammverbreiterung, dem Einbau von Stütz- und Lärmschutzwänden der in der Bestandbewertung als hochwertig bezeichnete Reptilienlebensraum zwischen km 9,8 und km 10,8 zerstört werden kann, bedarf es gemäß § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG eines Nachweises, dass der Eingriff aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

Zudem ist das Vermeidungs- und Minimierungsgebot für die besonders streng geschützte Art strikt zu beachten, d.h. es ist vorrangig eine Wiederherstellung und ggf. Optimierung geeigneter Habitatstrukturen nach Beendigung der Baumaßnahmen zu prüfen. Da während der Bauphase mit erheblichen Beeinträchtigung und Störungen der Lebensräume der Zauneidechse zu rechnen ist, ist ein Abfangen der Tiere vor Beginn der Baumaßnahme und eine temporäre Zwischenhälterung erforderlich. Hierzu bedarf es eines Befreiungsantrages nach § 62 Abs. 1 BNatSchG. Die genannten Maßnahmen wurden bereits erfolgreich in Zusammenhang mit einem Straßenneubau im Ortsteil Karow durchgeführt. Die Minimierungsmaßnahme sollte verbindlich in das Maßnahmeverzeichnis unter Kapitel 6.6 aufgenommen werden.

Der Einschätzung, dass es sich bei der Flächeninanspruchnahme insbesondere von Reptilienhabitaten nur um unerhebliche Beeinträchtigungen handelt, kann nicht gefolgt werden. Bei dem Lebensraum der Zauneidechse handelt es sich nach eigenen Angaben des Gutachters unter Pkt. 2.1.2 des LBP, Seite 42, zwischen km 9,8 und km 10,8 um „fast flächendeckend geeignete Habitatstrukturen, der als hochwertiger Reptilienlebensraum herausragt.“

Es handelt sich auch keinesfalls lediglich um eine temporäre baubedingte Beeinträchtigung, da entsprechend der Maßnahme-Nr. A/G8 alle neu hergestellten Bahnböschungsbereiche mit Landschaftsrasen RSM 7.1.2 angesät werden sollen (Ausbildung eines dichten Wurzelfilzes). Damit sowie durch umfangreiche Gehölzpflanzungen im Böschungsbereich würden die geeigneten Habitatstrukturen einer nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Art unwiderruflich zerstört werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung kann nicht nur durch Flächeninanspruchnahme erfolgen, sondern auch durch eine wesentliche Veränderung der Vegetations- und Biotopstrukturen.

3.

Als anlagebedingte Trennwirkung mit nachhaltigen Auswirkungen auf streng geschützte Amphibienarten sowie auf die Zauneidechse muss die Verlängerung des Laake-Durchlasses sowie die Verrohrung offener Gewässerabschnitte und ggf. die Neuprofilierung von Gräben gewertet werden. Auch in der Anlage 11.3, Bestands- und Konfliktplan, fehlt die Benennung des Konfliktes „Verlust eines offenen Gewässerabschnittes durch Verlängerung des Durchlasses, Beeinträchtigung des Biotopverbundes und Lebensraumes geschützter Tierarten".

4.

Es fehlt die Festlegung von Maßnahmen zur Minimierung von Trenn- und Barrierewirkungen, die mit der Dammverbreiterung bzw. Neuverlegung im Bereich des Schmöckpfuhlgrabens und der Laake zu erwarten sind. Während im LBP (Pkt. 6.1, S. 76) auf die erforderlichen Minimierungsmaßnahmen hingewiesen wird, fehlen verbindliche Aussagen im Sinne des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes sowohl im Maßnahmeverzeichnis als auch im Erläuterungsbericht, da der Lebensraum streng geschützter Tierarten nach Anh. IV FFH-RL betroffen ist.

In den Maßnahmeblättern sollten hierzu folgende Maßnahmen aufgenommen werden:

- Herstellung von kleintiergerechten Durchlässen mit der Anordnung von beidseitigen Bermen (insbesondere Laake- und Schmöckpfuhlgraben). Bei der Neuverlegung des Durchlasses am Schmöckpfuhlgraben ist mindestens ein Rohrquerschnitt von DN 1000 vorzusehen. Der im Erläuterungsbericht auf Seite 16 benannte Rohrquerschnitt DN 700 ist unzureichend, der hydraulische Querschnitt beträgt bereits jetzt am Anemonenweg DN 1100 und am Brunnenweg DN 1200.
- Beschränkung der Baumaßnahmen im Bereich des Schmöckpfuhl- und Laakegrabens auf September bis Februar.
- Wiederherstellung geeigneter Habitatstrukturen für die Zauneidechsen; temporäre Zwischenhälterung während der Baumaßnahmen.

Entscheidung:

Zu1.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat in ihrer ergänzenden wasserbehördlichen Stellungnahme zu der Maßnahme am Schmöckpfuhlgraben eingeschätzt, dass ein naturschutzfachlich zu bewertender Eingriffstatbestand nicht zu erwarten sei, da lediglich der innerhalb des Bahndammes verlaufende verrohrte Abschnitt von der geplanten Maßnahme betroffen ist (vgl. Abschl. Stellungnahme der Anhörungsbehörde, S. 103).

Da der Vorhabenträger bei seinen Erhebungen in diesem Bereich keine Amphibienvorkommen nachgewiesen hat, ist nicht zu erwarten, dass von dem Vorhaben baubedingte Wirkungen auf die betreffenden Arten ausgehen könnten.

Die Laake liegt nach der Planänderung außerhalb des Vorhabenbereichs.

Zu 2.

Die Hinweise haben sich erledigt. Das Vorhaben wurde durch den Vorhabenträger auf den Abschnitt von km 4,200 – km 8,790 reduziert. Der in der Bestandsbewertung des LBP als hochwertig bezeichnete Reptilienlebensraum zwischen Bahn-km 9,8 und km 10,8 befindet sich danach außerhalb des Vorhabenbereichs. In diesem Streckenabschnitt erfolgt lediglich noch die Instandsetzung der Gleisanlagen im Bestand, ohne dass in die Böschungsbereiche eingegriffen wird. Ein dauerhaftes Vorkommen mit einer stabilen Population aufgrund der guten Habitateignung ist auf der Südseite der Bahntrasse bei km 10,4 dokumentiert. In anderen Bereichen sind dauerhafte Vorkommen von Zauneidechsen unwahrscheinlich wegen der kleinflächigen Ausbildung von Habitatstrukturen.

Zu 3.

Die Hinweise haben sich erledigt. Der Vorhabenträger hat den Plan geändert. Das Vorhaben wurde reduziert auf den Abschnitt von km 4,200 – km 8,790. In diesem Abschnitt erfolgt keine Flächeninanspruchnahme von Gräben bzw. keine Verrohrung offener Gewässerabschnitte.

Der Laake-Durchlass liegt außerhalb des Vorhabenbereiches. Eingriffsrelevante Baumaßnahmen am Durchlass sind nicht mehr geplant.

Zu 4.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat den Plan geändert. Das Vorhaben wurde reduziert auf den Abschnitt von km 4,200 – km 8,790. Der Laake-Durchlass liegt außerhalb des Vorhabenbereiches und wird unverändert beibehalten. Auch der in der Bestandsbewertung als hochwertig bezeichnete Reptilienlebensraum zwischen km 9,8 und km 10,8 liegt nach der Planänderung außerhalb des Eingriffsbereiches des Vorhabens.

Der Durchlass am Schmöckpfuhlgraben im Bereich der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel“ weist im Bestand einen Querschnitt von DN 700 auf. Bei der Neuverlegung des Durchlasses wird der vorhandene Querschnitt gemäß Plan unverändert beibehalten. Im Erörterungstermin konnten die Differenzen bezüglich der Querschnittsgröße des Durchlasses ausgeräumt werden (vgl. Niederschrift S. 278). Von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde darüber hinaus eingeschätzt, dass bei den Maßnahmen am Schmöckpfuhlgraben ein naturschutzfachlich zu bewertender Eingriff in Natur und Landschaft nicht zu erwarten ist, da lediglich der bisher schon innerhalb des Bahndammes verlaufende verrohrte Abschnitt betroffen ist und die Anbindung an den offenen Grabenverlauf in seiner Lage unverändert erhalten bleibt. Eine zusätzliche Trenn- und Barrierewirkung durch die geplante einseitige Dammverbreiterung ist nicht zu befürchten, da die Gleisgradiente des bereits bestehenden 4-gleisigen Dammes in diesem Bereich keine Anhebung erfährt.

Eine zeitliche Baubeschränkung auf die Monate September bis Februar für den Bereich des Schmöckpfuhlgrabens ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, weil dort keine besonders hochwertigen Artenvorkommen (wie etwa Laichgemeinschaften von Amphibien) nachgewiesen wurden.

5.3.20.6 Eingriffsregelung

<u>Stellungnahmen, Einwendungen:</u>

a) Bezirksamt Pankow
Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

1.

Bei dem Biotoptyp BHBDAH und BHBAAH (Nr. 13.3.1 nach Auhagen) handelt es sich um geschützte Biotope nach § 26a NatSchG Bln. Nach den Ausführungsvorschriften zu § 26a NatSchG Bln gelten auch Feldhecken nicht autochthoner Gehölze als geschützt. Für Eingriffe in geschützte Biotope bedarf es einer Ausnahmegenehmigung durch die Planfeststellungsbehörde, soweit die Voraussetzungen nach § 26a Abs. 3 NatSchG Bln vorliegen. Im Erörterungstermin forderte das Bza außerdem, abweichend von der Auhagen-Methode die nach § 26a NatSchG Bln geschützten Biotope mit einem höheren Ausgleichsfaktor (1:2 oder 1:3) zu kompensieren (vgl. Niederschrift S. 278 ff.).

2.

In der zusammenfassenden Bewertung der biotischen Komponenten nach dem Eingriff fehlt in Tab. 19 die Bewertung des Laake-Grabenabschnittes (Durchlass-Verlängerung, Verrohrung). Hierbei wäre zu beachten, dass nach Auhagen die Einschränkung des Biotopverbundes ggf. noch in die Biotopbewertung einfließen kann (Lagebeziehung von Biotopen mit ähnlichem Artenbestand). Der Eingriff in den Gewässerabschnitt muss ausgeglichen werden.

Der Gesamtbilanz Eingriff/Ausgleich in Tab. 21 kann hinsichtlich des Landschaftsbildes nicht gefolgt werden. Entsprechend der Hinweise zum Schutzgut Landschaftsbild sind Eingriffe in die Sichtbeziehungen sowie akustische Beeinträchtigungen zu verzeichnen, die eine angemessene Kompensation erfordern.

In Tab. 22 fehlen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen für den Verlust eines Gewässerabschnittes sowie für die Beeinträchtigung der Biotopvernetzung durch eine Durchlass-Verlängerung im Bereich der Laake sowie ggf. für die Neuprofilierung weiterer Gräben.

Der Verlust von Kleingärten sollte gemäß Bundeskleingartengesetz angemessen kompensiert werden.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Feldgehölze und Feldhecken der Biotoptypen BHBDAH und BHBAAH sind in den Planunterlagen sachlich zutreffend als geschützte Biotope nach § 26a NatSchG Bln kartiert. Diesbezüglich sind die Planunterlagen nicht zu beanstanden. Der Vorhabenträger hat den Plan allerdings dahingehend nachgebessert, dass er entsprechend der Zusage im Erörterungstermin die § 26a-Biotope im LBP textlich besonders herausgestellt hat (vgl. Erläuterungsbericht des geänderten LBP, S. 47). Aufgrund der Reduzierung des Vorhabenumfangs wird das Biotop BHBAAH von den Baumaßnahmen nicht mehr betroffen.

Gemäß § 26a Abs. 3 NatSchG Bln ist eine Zerstörung oder eine nachhaltige oder erhebliche Beeinträchtigung eines geschützten Biotops zulässig, wenn die Beeinträchtigung ausgeglichen werden kann oder wenn die Maßnahmen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig sind. Eine Befreiung aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls kann erteilt werden, wenn es vernünftigerweise geboten ist, ein bestimmtes Vorhaben, das im Gegensatz zu naturschutzrechtlichen Verboten steht, im öffentlichen Interesse an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen. Die Voraussetzungen für eine Befreiung von dem Verbot des § 26a Abs. 3 NatSchG Bln sind gegeben. Das Biotop BHBDAH muss wegen der aus Sicherheitsgründen erforderlichen Dammverbreiterung der Trasse beseitigt werden. Dieser Eingriff ist daher unvermeidlich.

Der Eingriff in das geschützte Biotop wird ausreichend kompensiert. Der Kompensationsumfang muss nicht mit einem besonderen Faktor bestimmt werden. In Übereinstimmung mit den Ausführungen der obersten Naturschutzbehörde im Erörterungstermin ist die Forderung des Bezirksamtes nach einem Ausgleichsfaktor von 1:2 oder 1:3 abzulehnen. Die Bewertung nach der Methode Auhagen ermöglicht es hinreichend, der besonderen Wertigkeit der betroffenen Biotope Rechnung zu tragen. Bei der Bemessung des Kompensationsumfangs nochmals den besonderen Schutzstatus zu berücksichtigen, wäre mit der Bewertungsmethode Auhagen nicht vereinbar und könnte im Ergebnis zu einer Doppelanrechnung führen. Im Erörterungstermin bestand zwischen den Beteiligten letztlich auch Übereinstimmung, dass bei der Kompensationsermittlung der § 26a-Biotope nicht von der Auhagen-Methode abgewichen werden sollte. Die § 26a-Biotope sollten lediglich gesondert betrachtet und verbal herausgehoben werden (vgl. Niederschrift, S. 282).

Zu 2.

Die Forderungen nach ergänzender Bewertung des Laake-Grabenabschnittes sowie nach Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen für die Beeinträchtigung der Biotopvernetzung durch eine Durchlass-Verlängerung im Bereich der Laake bzw. für die Neuprofilierung weiterer Gräben haben sich erledigt.

Durch die Planänderung wurde das Vorhaben auf den Abschnitt von km 4,200 bis km 8,790 begrenzt. Der Laake-Durchlass liegt nunmehr außerhalb des Vorhabenbereiches. An dem Laake-Durchlass werden keine baulichen Änderungen vorgenommen, eine Neuprofilierung von Gräben ist nicht mehr geplant.
Der Einwand bezüglich der Gesamtbilanz hinsichtlich des Landschaftsbildes wird zurückgewiesen. Die Konfliktwirkungen in das Schutzgut Landschaftsbild-/Stadtbild sind im LBP in Abhängigkeit von der Empfindlichkeit und den Projektwirkungen nachvollziehbar und schlüssig abgeleitet. Die Planunterlagen sind diesbezüglich nicht zu beanstanden. Es wird ergänzend auf die Entscheidung unter Ziffer 5.3.19 hingewiesen.
Für einen Verlust-Ausgleich von Kleingärten, z.B. durch Bereitstellung von Ersatzflächen, besteht weder im Naturschutzrecht noch im Bundeskleingartengesetz eine gesetzliche Grundlage.

b) Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. - BLN
Schreiben B8/9803.6/P/8 vom 13.10.2003

Einwendung:

Nach dem LBP sollen nur diejenigen Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft gemäß § 18 BNatSchG bilanziert werden, die außerhalb der gewidmeten Bahnfläche (6-Meter-Streifen) liegen. Wie schon wiederholt bei diversen Bahnplanungen ausgeführt wurde, wendet sich die BLN entschieden dagegen, dass die Beseitigung von Spontanvegetation auf alten konstruktiven Betriebsanlagen nicht als Eingriff in Natur und Landschaft angesehen wird. Auch die gutachterliche Stellungnahme von Prof. Ronellenfitsch (1992, S. 25) ergab zu der Frage, ob für Rodungen auf Bahngelände naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich sind, dass
„Rodungen, welche in Zusammenhang mit Bauarbeiten zur Wiederinbetriebnahme alter Bahnstrecken stehen ..... von der Eingriffsregelung erfasst werden, wenn diese Bauarbeiten ihrerseits planfeststellungsbedürftig sind."
Bei Bauvorhaben, die planfeststellungspflichtig sind, ist die Eingriffsregelung in vollem Umfang anzuwenden. Von daher ist der Bestand der gesamten Bahnanlage zu kartieren, und es sind auch alle Eingriffe zu bilanzieren und auszugleichen. In diesem Sinne sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht ausreichend. Der von der DB AG üblicherweise entgegnete Hinweis auf § 63 BNatSchG zur Funktionssicherung greift hier nicht, da die bestimmungsgemäße Nutzung von Bahngelände nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Die BLN fordert lediglich den vollständigen Ausgleich/Ersatz für Eingriffe in Natur und Landschaft, was den Wiederaufbau der Bahn weder behindert noch in Frage stellt.

Im Übrigen stellt der Gesetzgeber in § 63 BNatSchG klar, dass bei der Gewährleistung der bestimmungsgemäßen Nutzung die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sind.
Es handelt sich Im Übrigen um einen Neubau und keine reine Wiederinbetriebnahme der Trasse, da das Vorhaben mit zahlreichen Neubaumaßnahmen wie Dammverbreiterungen, Bau von Stützwänden, Kreuzungsbauwerken, Brücken etc. verbunden ist.
Die Begrenzungslinie, innerhalb derer Eingriffe nicht kompensiert werden, wird in Anlehnung an DS 800 01 mit 6 m längs der äußeren Gleisachsen angegeben. Bei der DS 800 01 handelt es sich jedoch um eine rein innerbetriebliche Anweisung für die Begrünung von Bahnanlagen, die nach Ansicht der BLN nicht geeignet ist, eine Abgrenzung des Eingriffsraumes in einem Planfeststellungsverfahren abzuleiten. Es kann nicht sein, dass sich die Bahn die Normen für Eingriffsräume im Planfeststellungsverfahren selbst vorgibt. Der in der EBO unter § 9 in Anlage 1 dargestellte freizuhaltende Regellichtraum ist wesentlich kleiner, nur ca. 3 m beidseitig der Gleisachse sind hiernach freizuhalten. Folglich wäre unter der Annahme eines durchgehenden Betriebs der Bahnanlage bei regelmäßigen Unterhaltungsmaßnahmen der Strecke auch nur in diesem Abstand zum Gleis die Vegetation beseitigt worden, nicht aber ein jeweils 6 m breiter Streifen wie hier vorausgesetzt. Selbst wenn man der Rechtsauffassung der Bahn folgen würde, wäre der gewählte Nicht-Eingriffsraum also noch zu groß bemessen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die Eingriffsregelung ist im LBP ordnungsgemäß angewendet worden. Im Gegensatz zur Auffassung der BLN hat das Vorhaben weder einen Neubau noch eine bloße Wiederinbetriebnahme der Strecke zum Gegenstand. Es geht bei dem Vorhaben vielmehr um die Änderung eines vorhandenen, nur vorübergehend als Fernbahntrasse nicht in Betrieb befindlichen Verkehrsweges im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG. Der Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes führt zu solchen Änderungsvorhaben aus:
„Im Einzelfall lässt sich ein Eingriff hinsichtlich der Beseitigung von Bäumen und Büschen dann verneinen, wenn das Änderungsvorhaben räumlich denjenigen Bereich einer Betriebsanlage betrifft, in dem die Beseitigung von Vegetation unter dem Gesichtspunkt der Instandhaltung rechtlich ohne weiteres möglich wäre.“..... (vgl. Umwelt-Leitfaden, Stand Juli 2005, Teil I, Anhang I-1).
Im Urteil vom 22.11.2000 (Az. 11 A 4.00, Urteilsabdruck S. 13) hat das BVerwG die Nichtberücksichtigung der Vegetation innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 6 m von der bisherigen äußeren Gleisachse als sachgerecht angesehen.

Zur Vereinfachung dürfen tatsächlich erfolgende „Eingriffe“ in die Vegetation innerhalb dieses 6 m -Streifens (im Sinne eines typisierenden Mittelwertes) bei der Bilanzierung außer Betracht bleiben, weil im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden sei, inwieweit die Vegetationsbeseitigung durch die planfeststellungsbedürftigen Änderungen ausgelöst oder bei einer reinen Instandhaltung auch angefallen wäre. Vegetationsverluste außerhalb dieses Bereiches seien jedoch, unabhängig von einer bestehenden Widmung der Fläche als Betriebsanlage, uneingeschränkt im Rahmen der Bilanzierung und Berechnung des Kompensationsvolumens zu berücksichtigen.
Der LBP nimmt die Ermittlung des Umfangs der Eingriffe in Natur und Landschaft auf der Grundlage des genannten Urteils des BVerwG vor. Dies kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet werden. Die Bilanzierung der Eingriffe ist zutreffend durchgeführt worden. Die daraus abgeleiteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ausreichend.

5.3.20.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

<u>Stellungnahmen, Einwendungen:</u>

a) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Stadt- und Freiraumplanung; Schreiben GenRef 22 vom 02.10.2003

Für die Kompensation der naturschutzrechtlichen Eingriffe in Natur und Landschaft werden in diesem Verfahren die Flächen des sog. Pankeparkes Buch herangezogen. Nach heutiger Einschätzung ist die Flächenverfügbarkeit als Grundvoraussetzung zur Verortung der notwendigen Kompensation in absehbarer Zeit nicht gegeben. Insbesondere das Thema der Altlastenentsorgung kann auf dieser Fläche seitens des Landes Berlin vor dem Hintergrund der Finanzsituation nicht bewältigt werden. Daher schlägt SenStadt anstelle dessen Ersatzmaßnahmen in der geplanten Parkanlage auf dem Nordbahnhof in Mitte vor.
Das Gebiet des Nordbahnhofs (ehem. Stettiner Bahnhof) liegt in der nördlichen Innenstadt. Das Gebiet wurde historisch durch seine Lage vor den Toren der Stadt geprägt. Im Jahre 1843 fand der Bau mit einer bis zu 3 m hohen Aufschüttung des ehem. Stettiner Bahnhofs statt. 1962 wurde das Bahnhofsgebäude abgerissen. Heute präsentiert sich die Fläche als ehemaliges Grenzgebiet und offene, zum Teil leergeräumte Hochfläche.
Die Flächen sind im Besitz des Landes Berlin, sofort verfügbar und planerisch vorbereitet. Die geplante Grünfläche in einem hochverdichteten Innenstadtbereich gehört zu den im Landschafts- und Artenschutzprogramm ausgewiesenen 16 neuen Parks und besitzt in der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption mit die höchste Priorität innerhalb Berlins.

Planerisch ist die Maßnahme als öffentliche Grünfläche mit einem im Jahr 2000 durch den Bezirk festgesetzten Bebauungsplan (I-52a) gesichert. Die geplante Grünfläche hat eine große klimatische Bedeutung für den thermisch induzierten Luftaustausch bei austauscharmer Wetterlage und wird zum notwendigen Bindeglied zwischen den angrenzenden Bereichen, wie z.B. im Norden den Humboldthain, das Friedhofsgelände, den Mauerpark und im Süden den Monbijoupark an der Spree. Für das Gelände wurde 1996 ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist der Entwurf konkretisiert und bis zur Bauplanungsunterlage vorbereitet worden. Hauptsächliche Zielrichtung der Parkgestaltung ist die behutsame Nutzbarmachung für Erholungszwecke auf der Basis der vorhandenen ökologischen Qualitäten. Eine nähere Beschreibung der Parkgestaltung ist der Stellungnahme beigefügt. Der dazugehörige Plan zeigt den abgestimmten Entwurf. Hierzu ist anzumerken, dass die dargestellten Sportplatzbereiche nicht Bestandteil der Parkanlage sind. Die Realisierung der Parkanlage erfolgt ausschließlich über Ausgleich und Ersatz. Dazu wurde aus verschiedenen Planverfahren der naturschutzrechtliche Ausgleich und Ersatz bereits auf den geplanten Grünflächen verortet (SBV Hannover-Berlin, PFA 1 A und 1 B; Rbf Grunewald, PFA 5; Ausbau der S 25; Bebauungsplan I – 202a und I – 202e in Mitte).
Auf den Flächen der geplanten Parkanlage können noch zusätzliche Kompensationsbedarfe untergebracht werden. Die Planung und Realisierung der Maßnahme wird sukzessiv durch die landeseigene Grün Berlin Park und Garten GmbH durchgeführt.

Entscheidung:

Die im Jahre 1999 zwischen dem Vorhabenträger und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einvernehmlich abgestimmte Ersatzmaßnahme E 11 im Bereich des „Panke-Parkes" kann auf Grund der durch das Bezirksamt Pankow in der nachfolgenden Stellungnahme aufgeführten Umstände nicht zeitnah umgesetzt werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat stattdessen als neue Ersatzmaßnahme E 10 die „Grünfläche am Nordbahnhof“ vorgeschlagen. Im Erörterungstermin hat sich auch die untere Naturschutzbehörde des Bezirksamtes Pankow diesem Vorschlag angeschlossen. Der Vorhabenträger hat den LBP entsprechend geändert.
Es wird ergänzend auf die Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4.8 hingewiesen.

b) Bezirksamt Pankow
Amt für Umwelt und Natur; Schreiben AUN N 314 vom 29.09.2003

Die bisher einvernehmlich geplante Ersatzmaßnahme im Bereich des „Panke-Parkes" ist für eine zeitnahe Umsetzung nicht geeignet und muss aus folgenden Gründen entfallen:

- Es sind umfangreiche Abbruchmaßnahmen teilweise 2-geschossiger, unterkellerter Gebäude erforderlich, die wesentlich über dem Kompensationserfordernis im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Nordkreuz Karow" liegen, so dass eine einheitliche Herstellung des Geländes langfristig nicht möglich wäre. Ein Teilabbruch ist nicht sinnvoll, da das verbleibende brachliegende Gelände ein hohes Gefahrenpotenzial in sich birgt und umfangreiche Verkehrssicherungsmaßnahmen auf das Land Berlin zukämen.
- Die Flächen sind derzeit verpachtet und frühestens 2006 kündbar.
- Es handelt sich um Altlastenflächen. Die Entsorgung kann nicht auf die Ersatzmaßnahme angerechnet werden; die Kosten würden beim Bezirk verbleiben.
- Mit der Aufgabe von Buch V ist auch das Erfordernis einer Entwicklung von wohnungs- und siedlungsnahem Grün im Bereich des „Panke-Parks" entfallen.
- Es fehlt eine Gesamtkonzeption für die Entwicklung des Geländes.

Funktional und im räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben geeignete Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen könnten stattdessen in dem Bereich der „Malchower Aue" durchgeführt werden. Der Bereich ist als Ausgleichsfläche von übergeordneter gesamtstädtischer Bedeutung in die Berliner Ausgleichskonzeption des Landschaftsprogrammes aufgenommen worden und erfährt derzeit im Rahmen eines Landschaftsplanverfahrens seine konzeptionelle Bearbeitung.

Entscheidung:

Aufgrund des in der Stellungnahme dargelegten Sachverhaltes sind die Naturschutzbehörden und der Vorhabenträger zu der Einschätzung gelangt, dass die ursprünglich mit der Senatsverwaltung und dem Bezirksamt abgestimmte Ersatzmaßnahme E 11 nicht zeitnah fachgerecht umgesetzt werden kann. Dem Vorschlag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, ersatzweise die neue Ersatzmaßnahme E 10 („Grünfläche am Nordbahnhof“) zu planen, hat das Bezirksamt im Erörterungstermin zugestimmt. Die zunächst seitens des Bezirksamtes vorgeschlagene Planung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem Bereich der „Malchower Aue" soll danach für die Eingriffs-Kompensation aus Straßenbauvorhaben verbleiben. Der Vorhabenträger hat den LBP entsprechend geändert.
Es wird ergänzend auf die Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4.8 hingewiesen.

c) Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. – BLN
Schreiben B8/9803.6/P/8 vom 13.10.2003

1.

Die Maßnahme-Nr. A 5 „Anlage von Sukzessionsflächen" wird vom BLN ausdrücklich begrüßt.

2.

Auf die Maßnahme-Nr. A/G 8 „Ansaat von Extensivrasen" sollte gänzlich verzichtet werden und statt dessen die vorgesehenen Extensivrasenflächen ebenfalls der Sukzession überlassen bleiben. Bei der Anlage von Sukzessionsflächen darf kein Mutterboden aufgetragen werden, um die hier typische Vegetation von Magerstandorten zu fördern.

Auch ebenerdige Bereiche mit Schotter können wertvolle Flächen für die Zielsetzungen des Artenschutzes sein. Eingestreute Schotterbereiche auf den vorgesehenen Sukzessionsflächen erhöhen die Strukturvielfalt und begünstigen die auf erhöhte Durchwärmung und Trockenheit sowie lückiges Substrat angewiesene Wirbellosenfauna.

3.

Die Maßnahme-Nr. A 9 „Bepflanzung der Bahnböschungen mit standortgerechten, heimischen Gehölzen" ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Es sollte aber darauf geachtet werden, dass die Böschungen nicht flächendeckend bepflanzt werden. An den Böschungen sollte bei der Erstellungspflege auf eine abwechslungsreiche Biotopstruktur, d.h. ein Nebeneinander von Gebüschen und gehölzfreien Flächen, geachtet werden. Generell sollten die anzupflanzenden Gebüsche artenreich ausgestattet werden, da hiervon auch die Fauna profitiert. Gebüschbrütende Vogelarten und blütenbesuchende Insektengruppen werden vor allem durch Wildrosen, Brom- und Himbeere, Holunder, Weißdorn, Sanddorn und Traubenkirsche begünstigt. Besonders Brom- und Himbeere leisten wegen ihrer langen Blütezeit einen wesentlichen Beitrag zur Überbrückung des Blütenengpasses im Hochsommer für blütenbesuchende Insektengruppen. Weitere wichtige Gehölzarten für die einheimische Fauna sind Weide und Hasel. Das eben Gesagte gilt auch für die Maßnahme-Nr. A 4 „Anlage von Gehölzbeständen".

4.

Das Entwicklungsziel der Ausgleichsmaßnahmen für die Böschungen im Bereich des Karower Kreuzes muss sich an dem Zustand vor dem Eingriff orientieren. Die auf der Südseite der Bahnlinie gelegenen trockenwarmen Böschungen mit lückiger Magerrasenvegetation stellen ein wertvolles Habitat für Zauneidechsen (siehe UVS, Seite 55) dar. Entsprechend ist bei der Erstellungspflege darauf zu achten, dass die für Eidechsen geeigneten Habitate wiederhergestellt werden. Auf die Bepflanzung mit Gehölzen (Verschattung) und auf Mutterbodenauftrag (Eutrophierung) ist in diesen Bereichen unbedingt zu verzichten. Am Böschungsfuß angelegte Lesesteinhaufen und Schottenflächen stellen geeignete Verstecke und Aufheizstellen für Zauneidechsen dar.

5.

Die Ersatzmaßnahme E 11 „Entsiegelung und Begrünung im Bereich Pankepark Berlin-Pankow" im Ortsteil Buch wird abgelehnt. Die als Pankepark zu entwickelnde Fläche weist tatsächlich einen wesentlich höheren versiegelten Flächenanteil aufgrund vorhandener mehrgeschossiger Gebäuderuinen auf, als im Landschaftsprogramm unter „Suchräume Ausgleichsflächen" dargestellt. Zusätzlich muss auf dem als Feuerwehrübungsplatz für den Katastrophenschutz genutzten Gelände von einer Bodenkontamination durch Chemikalien ausgegangen werden. Die umfangreichen Abriss- und Entsiegelungsmaßnahmen und eine eventuell erforderliche Bodensanierung beinhalten eine kaum kalkulierbare Kostenhöhe. Gegen diese Maßnahme spricht auch die Verpachtung des Geländes an die Berliner Feuerwehr bis zum Jahr 2006. Ebenso ist auch fraglich, ob tatsächlich der Bedarf eines Parks in diesem Bereich vorhanden ist, da die ehemals geplante Wohnsiedlung Buch V nicht entstehen wird. Die ungünstige Lage zwischen Berliner Ring und S-Bahn/Regionalbahn-Trasse schneiden mögliche Einzugsgebiete ab und sprechen gegen die Standortwahl eines Erholungsparks. Die BLN schlägt daher als Alternative folgende Ersatzmaßnahmen vor:

- Erweiterung der bereits bestehenden Amphibien- und Kleintierschutzanlage in Karow, Pankgrafenstraße und
- Landschaftsökologische Aufwertungsmaßnahmen auf den Malchower Wiesen (Pflanzung von Feldgehölzen, Renaturierung von Gräben, Wiedervernässung von Wiesen).

Entscheidung:

Zu 1.

Durch die Planänderung wurde das Vorhaben auf den Abschnitt von km 4,200 bis km 8,790 begrenzt. Die ursprünglich vorwiegend im Bereich des Karower Kreuzes geplante Maßnahme A 5 ist danach nicht mehr Bestandteil des Planes.

Zu 2.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Für die Bahnböschungen wird grundsätzlich eine Rasenansaat gewählt, da die Maßnahme vorrangig der Böschungssicherung und Filterung des Niederschlagswassers dienen soll. Nach den Ausführungen des Vorhabenträgers wird dabei eine geringere Aussaatmenge gewählt (5 g/m²), um die Einwanderung sonstiger autochthoner Gräser und Kräuter aus dem Umfeld zu ermöglichen und die Entwicklung vormaliger Ruderal- und Grasfluren zu ermöglichen.

Durch den Wegfall der Sukzessionsflächen im Bereich des Karower Kreuzes ist die geforderte Anlage von Schotterlinsen innerhalb dieser Flächen gegenstandslos geworden.

Zu 3.

Eine flächendeckende Gehölzbepflanzung der Bahnböschungen ist nicht vorgesehen. Dies geht aus den Maßnahmeplänen (Anlage 11.4.1) i.V.m. den Maßnahmebeschreibungen hervor. Wie in der Einwendung gefordert, soll dabei eine abwechslungsreiche Biotopstruktur durch ein Nebeneinander von Gehölzen mit unterschiedlicher Struktur und gehölzfreien Flächen entstehen. Es ist eine artenreiche Bepflanzung aus standortgerechten, heimischen Gehölzen geplant. Die genaue Artenzusammensetzung und Anordnung der Pflanzen regelt die landschaftspflegerische Ausführungsplanung. Das Gleiche gilt für die Anlage von Gehölzbeständen der Maßnahme A 4.

Zu 4.

Der Vorhabenträger hat den Planungsumfang reduziert. Der Streckenabschnitt im Karower Kreuz zwischen km 9,8 und km 10,8 - als Reptilienlebensraum von hochwertiger Bedeutung aufgrund des Vorkommens der Zauneidechse und der vorhandenen Habitatstrukturen - ist nicht mehr Bestandteil des Vorhabens.

Zu 5.

Der Vorhabenträger hat den Plan geändert. Anstelle der zunächst vorgesehenen Ersatzmaßnahme „Panke-Park“ ist nunmehr als Ersatzmaßnahme E 10 die „Grünfläche am Nordbahnhof“ in den LBP aufgenommen worden. Im Erörterungstermin hat auch die BLN dieser geänderten Ersatzmaßnahme zugestimmt. Es wird ergänzend auf die Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4.8 hingewiesen.

d) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

1.

Als Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe in den Baumbestand an der Trasse u.ä. sind Ersatzpflanzungen an der Panke vorgesehen. Die Pflanzungen sollten auch auf dem Schulhof der „Grundschule unter den Bäumen“ unter gleichzeitiger Umgestaltung des Schulhofes vorgenommen werden. Damit hätten zumindest die Kinder, die zukünftig in die Schule gehen, einen konkreten Nutzen vom Bahnbau.

2.

Die Einwender sehen einen Widerspruch zwischen den geplanten Böschungsbepflanzungen und der Aussage der Bahn, dass eine Bepflanzung der Böschungen aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Forderung nach einer Schulhofumgestaltung i.V.m Baum- und Gehölzpflanzungen wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat das Konzept der festzustellenden Kompensationsmaßnahmen mit den Naturschutzbehörden vor Einleitung des Verfahrens abgestimmt. Die Verortung der Maßnahmen erfolgte dabei mit dem Ziel, die durch das Vorhaben beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes weitgehend wiederherzustellen. Eine Maßnahme der Schulhofbegrünung würde diesem Ziel dabei weniger gerecht werden, weil das abgestimmte Planungskonzept kleinteilige, zergliederte Maßnahmen vermeidet und stattdessen die Durchführung komplexer zusammenhängender Maßnahmen angestrebt wird. Im Übrigen sind die Ersatzpflanzungen an der Panke nicht mehr Gegenstand des Planes. Es wird hierzu auf die Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4.8 hingewiesen.

Zu 2.

Der in der Einwendung behauptete Widerspruch besteht nicht. Der Vorhabenträger hat die Böschungsbauwerke nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu planen und sicher zu errichten. Dazu gehört u.a. auch eine Bepflanzung der Böschung zur Stabilisierung des Bahnkörpers. Es werden auf den Bahnböschungen neben der Begrünung aber nur solche Gehölze angepflanzt, die die Standsicherheit der Anlage und die Betriebsführung nicht beeinträchtigen. Das schließt in der Regel eine Bepflanzung der Böschungen mit Bäumen aus.

Im Übrigen betreffen die Einwendungen keine Belange, die von privat Betroffenen wahrzunehmen sind, sondern Belange, die von den Naturschutzbehörden und –verbänden, wie auch erfolgt, geltend gemacht werden können.

5.3.20.8 Klima, Luft, Mensch,

Einwendungen:

a) Einwender 16

Es fehlen Angaben, die auch zukünftige meteorologische Spitzenwerte (Temperatur, Wind, Niederschläge) berücksichtigen. Die wissenschaftlich begründeten, durch die meteorologischen Ereignisse des Sommers 2002 (in Sachsen) sichtbaren Klimafolgen werden bei den wesentlichen Veränderungen der Bahn nicht berücksichtigt.
Aus dem Planfeststellungsverfahren ist nicht ersichtlich, wie der Rückbau nicht benutzter Flächen geplant ist. Immer breitere und höhere Bahndämme durchziehen die Landschaft, trennen die meteorologische Belastungsfähigkeit der Räume voneinander.
Ist die erweiterte Temperaturdifferenz für technische Einrichtungen bei mangelndem Luftaustausch berücksichtigt?
Entsprechen die Schutzwälle den zukünftigen Windverhältnissen?
Ist eine Überdimensionierung für mögliche Extremniederschläge vorgesehen?

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Anlagen der Eisenbahninfrastruktur sicher zu errichten (§ 4 Abs. 1 AEG). Die technischen Regelwerke, die der Vorhabenträger seiner Ausführungsplanung dabei zugrunde legt, berücksichtigen auch solche Wetterereignisse wie etwa Dauerregen oder größere Windstärken. Dies findet seinen Niederschlag z.B. in der Bemessung der Entwässerungsanlagen bzw. durch die Berücksichtigung von Windlasten bei der Planung von Lärmschutzwänden. Konkrete Erkenntnisse darüber, dass in Berlin in absehbarer Zeit gehäuft mit extremen meteorologischen Ereignissen wie etwa im Sommer 2002 in Sachsen gerechnet werden müsse, liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Trotz Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik können Havarien durch Naturkatastrophen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Vorkehrungen gegen nicht vorhersehbare Havariefälle müssen im Rahmen der Planfeststellung jedoch nicht getroffen werden (BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 30.97).

Ob die Auffassung des Einwenders, dass „immer breitere und höhere Bahndämme die Landschaft durchziehen“, im Allgemeinen zutreffend ist, mag hier dahinstehen. Für dieses Vorhaben sind derartige Befürchtungen nicht relevant, da es sich lediglich um den Wiederaufbau einer bestehenden Bahnstrecke in abschnittsweise bereits vorhandener Dammlage handelt. Daher können erhebliche negative Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der meteorologischen Belastungsfähigkeit der angrenzenden Räume durch die geplanten Änderungen der Bahnanlagen ausgeschlossen werden.
Im Übrigen ist der Einwender nach der durch den Vorhabenträger veranlassten Planänderung (nördliche Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes nunmehr bei km 8,790) nicht mehr in eigenen Belangen betroffen. Die hier zunächst in Frage stehenden Änderungen im Bereich des Karower Kreuzes sind nicht mehr Gegenstand des Planes.

b) RA Sommer (Vertr. für Einwender 37, 68, 134, 145)
Schreiben vom 14.10.2003

1.
Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob die Antragstellerin ihre Planungen auf zukünftige meteorologische Entwicklungen angepasst hat, insbesondere ist nicht erkennbar, ob Extremniederschläge oder extreme Windverhältnisse Berücksichtigung gefunden haben.
2.
Die Einwender/innen werden durch Abgasimmissionen beeinträchtigt. Soweit der Vorhabenträger davon ausgeht, dass einzig ein Betrieb durch Elektrofahrzeuge erfolgen wird, ist das in keiner Weise nachvollziehbar und entspricht nicht den heutigen Gegebenheiten.
3.
Die Mandanten befürchten eine weitere Beeinträchtigung durch Staub und Abfälle, die aus den Zügen geworfen werden.
4.
Die Einwender rügen, dass das Schutzgut Mensch nicht hinreichend berücksichtigt wurde und die Angaben zu den bauzeitlichen Belastungen in keiner Weise nachvollziehbar seien. Im Übrigen werde die Stellungnahme der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN) vom 13.10.2003 zum Gegenstand der Einwendung gemacht.

<u>Entscheidung:</u>

Zu 1.
Bezüglich der hinterfragten planerischen Berücksichtigung von meteorologischen Entwicklungen, Niederschlägen und Windverhältnissen wird auf die vorangegangene Entscheidung zu a) verwiesen.

Zu 2.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Grundstücke der Einwender befinden sich in der Nachbarschaft einer bestehenden Eisenbahntrasse, deren Fernbahnbetrieb seit einigen Jahren lediglich vorübergehend eingestellt wurde. Gemäß § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG sind Betriebsimmissionen, die durch den bestimmungsgemäßen Eisenbahnverkehr auf der Strecke entstehen, von den Anwohnern in der jeweils entstehenden Höhe zu dulden. Hierzu gehören auch die Abgasimmissionen, die von dieselbetriebenen Zügen ausgehen. An dieser bestehenden Duldungspflicht ändert das Vorhaben nichts. Allerdings ist nach dessen Realisierung mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen, weil in Zukunft im Regelbetrieb kaum noch mit dem Einsatz dieselbetriebener Fern- und Regionalzüge zu rechnen ist.

Zutreffend ist, dass die Einwender während der Baumaßnahmen mit zusätzlichen Abgasimmissionen durch die Baustellentransporte werden rechnen müssen. Besondere Anhaltspunkte für eine gesundheitsgefährdende Belastung der Anwohner durch Abgasimmissionen während der Bauzeit sind für die Planfeststellungsbehörde in Wertung der anstehenden Baumaßnahmen nicht erkennbar.

Zu 3.

Soweit es mit der Modernisierung des Wagenparks zukünftig überhaupt noch möglich ist, dass aus fahrenden Zügen Abfälle herausgeworfen werden, und dabei trotz der zwischen Fernbahn und den Grundstücken befindlichen S-Bahn bzw. dem größeren Grundstücksabstand zu den Fernbahngleisen noch eine direkte Grundstücksbeeinträchtigung hervorgerufen werden sollte, handelt es sich nicht um eine Folge der zugelassenen Baumaßnahmen, sondern um eine Folge des bestandsgeschützten Eisenbahnbetriebes in der Nachbarschaft der Grundstücke der Anwohner. Das Vorhaben hat insofern keine Verschlechterung der rechtlich bestehenden Situation zur Folge, auch nicht im Hinblick auf eine mögliche Beeinträchtigung durch Staub.

Zu 4.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Schutzgut Mensch wurde fachgerecht untersucht und insbesondere bei der Ermittlung und Planung der vorhabenbedingten Lärm- (und Erschütterungs)schutzmaßnahmen in Ansatz gebracht. Zum Schutz der Anwohner vor bauzeitlichen Immissionen hat der Vorhabenträger die Auflagen unter Teil A., Ziffer 4.5 einzuhalten. Ergänzend wird auf die Entscheidung unter Teil B., Ziffer 5.3.15 (Bauzeitliche Beeinträchtigungen) hingewiesen.

Soweit die Stellungnahme (Einwendung) der BLN vom 13.10.2003 zum Gegenstand der Einwendung gemacht wird, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die jeweiligen Entscheidungen im Planfeststellungsbeschluss zur Einwendung der BLN.

6. Begründung der Nebenbestimmungen gemäß Teil A., Ziffer 4

6.1 Bautechnische Sicherheit

Mit der Auflage wird sichergestellt, dass die bau- und betriebstechnische Sicherheit der Betriebsanlagen der Eisenbahn mit der Ausführung des Bauvorhabens gewährleistet ist.
Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine umfassenden Detailregelungen zur technischen Ausgestaltung der Anlagen. Diese waren im Hinblick auf die Funktion des Planfeststellungsverfahrens, die spezifisch planerische Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen einem Verfahren der allseitigen Erörterung zu öffnen, auch nicht erforderlich. Die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens kann auf der Grundlage der vorliegenden Pläne getroffen werden. Es besteht keine Notwendigkeit, Fragen der Ausführungsplanung im Planfeststellungsbeschluss detailliert zu regeln.
Zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, die bei der Ausführung der baulichen Anlagen entstehen können und zur Sicherstellung, dass keine Anlagen errichtet werden, die den Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 AEG nicht entsprechen, war dem Vorhabenträger aufzugeben, dem Eisenbahn-Bundesamt als Bauaufsichtsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes vor der Bauausführung geeignete Unterlagen zur Prüfung der Einhaltung der Regeln der Technik vorzulegen. Vor der Freigabe der Ausführungsunterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden (vgl. dazu: BVerwG, Urteil v. 05.03.1997 - 11 A 5.96 -, UA. S. 7; Urteil vom 18.06.1997 - 11 A 79.95, UA. S. 15).

6.2 Sicherung von Leitungen, Verhalten beim Auffinden von Kampfmitteln, Behandlung von Abfall- und Reststoffen

Die Auflagen unter Teil A., Ziffer 4.2 bis 4.4 sind im öffentlichen Interesse und zum Schutz der Allgemeinheit vor möglichen Auswirkungen des Vorhabens erforderlich.
Sie konkretisieren die gesetzlichen Verpflichtungen des Bauherrn aus § 4 Abs. 1 AEG.

6.3 Baulärm

Linienförmige Gleisbauvorhaben sind in der Regel durch intensive Transporte von Erd- und Oberbaustoffen und durch den Einsatz von größeren Technikkomplexen charakterisiert. Bei der Errichtung von Ingenieurbauwerken sind die zugehörigen Gründungsarbeiten dabei häufig mit Ramm- oder Bohrarbeiten verbunden.
Mit der Auflage soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Der Vorhabenträger wird hierzu ausdrücklich auf seine Verpflichtung zur Beachtung der genannten Verwaltungsvorschriften zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm hingewiesen.

6.4 Schallschutz

6.4.1 Aktiver Schallschutz

6.4.1.1 Lärmvorsorge

Die Schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der Betriebsprognose für das Jahr 2015 weist für die Gebäude Mühlenstraße 25 und 67 und für das Gebäude Berliner Straße 13B Lärmschutzansprüche am Tage und in der Nacht aus. Hiervon betroffen sind 8 Wohneinheiten (WE) tagsüber und 14 WE nachts in der Mühlenstraße 25 und 67 und 3 Etagen (ca. 6 WE) am Tage und in der Nacht im Gebäude Berliner Straße 13B.
Als aktive Lärmschutzmaßnahme hat die Planfeststellungsbehörde im Bereich der Mühlenstraße die Errichtung einer 2 m hohen und 165 m langen fernbahnseitigen Lärmschutzwand von km 4,365 bis km 4,530 einschließlich Abtreppung auf jeweils einer Länge von 15 m an beiden Wandenden in Kombination mit dem Verfahren BüG jeweils auf den beiden Fern- und S-Bahngleisen ebenfalls von km 4,365 bis km 4,530 festgesetzt.
Die Schalltechnische Untersuchung enthält eine Variantenuntersuchung zu verschiedenen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Mühlenstraße (vgl. Band 3, Anhang 13.1, S. 12 ff.). Darin wurden Lärmschutzwände mit Höhen von 2 bis 4 m über Schienenoberkante sowohl als alleinige Maßnahme als auch in Kombination mit dem BüG untersucht und hinsichtlich schalltechnischer Wirksamkeit sowie Kosten bewertet. Darüber hinaus wurde nachgewiesen, dass für eine Grenzwerteinhaltung am Tage bereits eine 2 m hohe Lärmschutzwand ausreicht, während eine Grenzwerteinhaltung auch nachts eine 4 m hohe Lärmschutzwand erfordert.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchungen hält die Planfeststellungsbehörde die Schutzwirkung der vom Vorhabenträger geplanten 2 m hohen Lärmschutzwand, bezogen auf den Nachtzeitraum, für nicht ausreichend, da von ursprünglich 14 anspruchsberechtigten WE noch 10 WE als passiv zu schützende WE verbleiben. Demgegenüber bewirkt eine 2 m hohe Wand in Verbindung mit dem BüG gleichermaßen wie eine 3 m hohe Wand eine deutliche Reduzierung der passiv zu schützenden Wohneinheiten von 10 WE auf 4 WE. Insbesondere werden in der Mühlenstraße 67 die Grenzwerte an allen WE eingehalten, d.h. die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen (4 WE) betreffen allein die Mühlenstraße 25.
Die Gesamtkosten (aktiver und passiver Schallschutz) der Lärmschutzvariante „2 m hohe Wand plus BüG“ wurden mit ca. 148 T€ angegeben und liegen damit etwa 22 T€ unter denen der Variante „3 m hohe Wand“. Da beide Varianten eine in etwa gleichwertige Schutzwirkung aufweisen, ist auf Grund der niedrigeren Kosten der Variante „2 m hohe Wand plus BüG“ der Vorzug einzuräumen. Die gegenüber der vom Vorhabenträger vorgesehenen Variante „2 m hohe Wand“ um etwa 34 T€ höheren Kosten hält die Planfeststellungsbehörde angesichts des zusätzlichen Schutzes von 6 WE für verhältnismäßig im Sinne § 41 Abs. 2 BImSchG. In die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zur Anordnung des BüG zusätzlich zur 2 m hohen Lärmschutzwand ist dabei auch eingeflossen, dass sich ein weiterer BüG-Abschnitt zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung (vgl. nachfolgende Ziffer 6.4.1.2) unmittelbar anschließt, längere BüG-Abschnitte gegenüber kurzen Abschnitten „wirtschaftlicher“ sind und die ansonsten erforderlichen passiven Maßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung in der 4. Etage der Gebäude Florapromenade 18/18A damit entfallen (vgl. Ziffer 6.4.1.2).

Hinweis der Planfeststellungsbehörde:

Die im September 2003 ausgelegten Planunterlagen sahen im Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage der Betriebsprognose 2010 eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf der Fernbahnseite von km 4,355 bis km 4,655 (Gesamtlänge 300 m) einschließlich Abtreppung auf jeweils einer Länge von 15 m an beiden Wandenden vor. Die im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss festgesetzte Wand ist hingegen 135 m kürzer. Grund hierfür ist, dass auf Grund von Einwendungen und Stellungnahmen im Anhörungsverfahren zum Prognosehorizont 2010 sowie des zwischenzeitlichen Inkrafttretens des Schienewegeausbaugesetzes die Schalltechnische Untersuchung unter Berücksichtigung des Betriebsprogramms 2015 überarbeitet wurde. Da das für das Jahr 2015 prognostizierte Verkehrsaufkommen nicht mehr den ursprünglich für das Jahr 2010 erwarteten Verkehren entspricht, wurde im Ergebnis der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung die zunächst geplante Wandlänge wegen fehlender Anspruchsvoraussetzungen eingekürzt.

Für die 3 Etagen des Gebäudes Berliner Straße 13B wäre nach der Schalltechnischen Untersuchung eine 3 m hohe Lärmschutzwand von km 4,96 bis km 5,07 erforderlich, um die Tagesgrenzwerte einzuhalten. Die Einhaltung der Nachtgrenzwerte würde bereits eine 5 m hohe Lärmschutzwand erfordern. Wegen der geringen Anzahl anspruchsberechtigter Wohneinheiten besteht nach gutachterlicher Einschätzung ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis hinsichtlich der Errichtung einer 110 m langen und mindestens 3 m hohen Lärmschutzwand zur Einhaltung der Tagesgrenzwerte, so dass zum Schutz dieses Einzelgebäudes ausschließlich passiver Lärmschutz vorgeschlagen wurde.
Die Planfeststellungsbehörde ist dem Vorschlag des Vorhabenträgers gefolgt und hat zum Schutz des Gebäudes Berliner Straße 13B ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. In diese Entscheidung ist eingeflossen, dass das in diesem Bereich zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung festgesetzte BüG bereits zu einer Minderung der Immissionsbelastung durch den Eisenbahnverkehr und damit auch zu einer Reduzierung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen führt.

6.4.1.2 Grundrechtsgefährdung

Unter Beachtung der Rechtsprechung des BVerwG zur Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt stillgelegter Strecken hat die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Verfahren die Grenze der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung bei 72/62 dB(A) Tag/Nacht gezogen. Zu Einzelheiten hierzu wird auf die Entscheidung in Teil B., Ziffer 5.3.9, Buchstabe b), Ziffer 6 verwiesen. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger geprüft, an welchen Gebäuden keine wesentliche Änderung vorliegt – hier bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen - und gleichzeitig die Beurteilungspegel nach dem Streckenausbau (Prognosepegel) oberhalb von 72/62 dB(A) liegen. Nach Anhang 13.1A, S. 3, Tab. 1 der Schalltechnischen Untersuchung (Band 3, Anlage 13.1) sind hiervon 29 Gebäude hinsichtlich des Nachtzeitraums betroffen. Tagespegel oberhalb 72 dB(A) treten nicht auf. Die Festsetzung des BüG sowohl auf den Gleisen der S-Bahn als auch der Fernbahn (vgl. Ziffer 6.4.1.1) reduziert ausweislich einer ergänzenden Schalltechnischen Untersuchung des Vorhabenträgers vom 07.09.2005 den Nachtpegel an den Gebäuden Florapromenade 18/18A in der 4. Etage auf einen Wert von 61,8 dB(A). Insofern entfallen die in der o.g. Tabelle 1 aufgeführten Gebäude Florapromenade 18/18A und die Zahl der betroffenen Gebäude reduziert sich auf 27.
Als aktive Lärmschutzmaßnahme hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger die Anwendung des Verfahrens BüG für die beiden Fernbahngleise (Strecke 6081) und die beiden S-Bahngleise (Strecke 6002) jeweils von km 4,530 bis km 5,2 (Gesamtlänge 2680 m) sowie von km 5,6 bis km 6,3 (Gesamtlänge 2800 m) und für das linke (stadteinwärtsführende) Fernbahngleis (Strecke 6081) von km 8,7 bis km 8,81 (Länge 110 m) auferlegt.

Die Planfeststellungsbehörde weist an dieser Stelle darauf hin, dass durch Schutzmaßnahmen in den Fällen der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung lediglich die Grundrechtsgefährdung ausgeräumt werden muss. Ein Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV besteht in diesen Fällen des sog. „kleinen Lärmschutzes“ nicht (Vallendar, Verkehrslärmschutz im Spiegel der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, UPR 2001, 171, 176). Die Entscheidung über die notwendige Maßnahme trifft die Planfeststellungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998, 11 A 3.98, UA S. 22 f.). Auch die Entscheidungskriterien des § 41 Abs. 2 BImSchG finden beim „kleinen Lärmschutz“ keine Anwendung (Vallendar, a.a.O., S. 176).

Für die 29 betroffenen Gebäude (nach Festsetzung des BüG für die S-Bahn- und Fernbahngleise im Bereich der Mühlenstraße als Lärmvorsorge noch 27 Gebäude; siehe o.g. Ausführungen) wurden in der Schalltechnischen Untersuchung verschiedene Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Besonders überwachtes Gleis, passive Maßnahmen) untersucht und bewertet (vgl. Band 3, Anlage 13.1, Anhang 13.1A, S. 4 ff.). Dabei hat der Gutachter an Hand der Ergebnisse nachgewiesen, dass eine Errichtung von Lärmschutzwänden mit sehr hohen Kosten verbunden ist und in der überwiegenden Zahl durch passiven Schallschutz ergänzt werden müsste. Dies ist insofern nachvollziehbar, da in vielen Fällen in den oberen Etagen hohe Nachtpegel auftreten und hier mit vertretbaren Wandhöhen kein wirksamer Lärmschutz möglich ist.

Durch den Einsatz des BüG anstelle von Lärmschutzwänden ist es hingegen möglich, an allen betroffenen Gebäuden die Nachtpegel unter 62 dB(A) abzusenken, so dass ergänzende passive Maßnahmen nicht mehr zu treffen sind. Darüber hinaus sind mit dem BüG erheblich geringere Kosten gegenüber Lärmschutzwänden verbunden. Für das BüG werden im Vergleich zur alleinigen Realisierung passiver Maßnahmen um den Faktor 2 bis 3 höhere finanzielle Aufwendungen genannt. Diese werden vom Gutachter als noch verhältnismäßig angesehen, so dass die gutachterliche Empfehlung für die aktive Schallschutzmaßnahme BüG ausgesprochen wurde.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Bewertung an. Der gewählte Kostenansatz für passive Maßnahmen von 1.000 € je WE (vgl. Anhang 13.1A, S. 4) erscheint jedoch als zu niedrig angesetzt, da bereits ein Schalldämmlüfter in etwa derartige Kosten verursacht (vgl. hierzu Kostenansätze für Fenster, Schalldämmlüfter und Dachgeschossausbau in der Schalltechnischen Untersuchung, Band 3, Anlage 13.1, S. 11, Tab. 5), so dass sich die Kostenunterschiede zwischen BüG und passiven Maßnahmen bei genauerer Berechnung noch verringern würden. Darüber hinaus führt das BüG auch zu Minderungen der hohen Tagespegel – diese liegen bei den Betroffenen zwischen 65 und 70 dB(A) – und schützt insofern auch den Freiraum (z.B. Balkone, Terrassen, Grünflächen) sowie die weitere Bebauung im Umfeld der BüG-Abschnitte, wie z.B. das Gebäude Berliner Straße 13B.

Die Regelungen zum Verfahren BüG ergeben sich aus der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes - Pr.1110 Rap/Rau 98 - vom 16.03.1998 (veröffentlicht in VkBl. Amtlicher Teil, Heft 7, 1998) für die Anwendung des Verfahrens „Besonders überwachtes Gleis“ und bedürfen insofern keiner weiteren Begründung.

Unter Bezug auf die Ergänzungsverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 23.01.2003 – Pr.1110 Rap/Rau 98 zum Lärmschutz an Schienenwegen - wurde dem Vorhabenträger aufgegeben, vor Inbetriebnahme der Fernbahnstrecke die BüG-Abschnitte mittels eines anerkannten Verfahrens akustisch zu schleifen. Zur Begründung wird vollinhaltlich Bezug genommen auf die Ergänzungsverfügung, in der hierzu ausgeführt wird:

„Das BüG als Verfahren zur Schallminimierung zeichnet sich dadurch aus, dass ausgewählte Gleisabschnitte mittels eines anerkannten Verfahrens akustisch geschliffen, in regelmäßigen Abständen auf ihren akustischen Zustand messtechnisch überprüft und im Fall einer Überschreitung der definierten Eingriffsschwelle nachgeschliffen werden.

Hintergrund für diese Auslegung ist, dass nach der Fußnote zu Tabelle C der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV für Fahrbahnen zusätzliche Lärmminderungen berücksichtigt werden können, wenn aufgrund „besonderer Vorkehrungen“ – im Falle des BüG-Verfahrens bedeutet dies, dass durch besonders verfeinerte Schleifverfahren die Verriffelung der Schienen beseitigt wird – eine weitergehende dauerhafte Lärmreduzierung nachgewiesen ist.

Der Nachweis der Lärmreduzierung wurde beim Eisenbahn-Bundesamt durch Vorlage von Messreihen und umfassender Messberichte, in denen eine erhebliche Reduktion der Schallemissionen durch Beseitigung der Schienenverriffelung mit Hilfe des akustischen Schleifens dokumentiert ist, geführt. Die konstante Überwachung der Gleise bzw. des Gleiszustandes mit Hilfe des Schallmesswagens dient dagegen ausschließlich dazu, die „Dauerhaftigkeit“ der Lärmreduzierung zu gewährleisten und kann nicht bereits als “besondere Vorkehrung“ im Sinne der Fußnote verstanden werden.

Für die Umsetzung des Verfahrens BüG bedeutet dies, dass zunächst die „besondere Vorkehrung“ im Sinne der Fußnote, also das akustische Schleifen, umzusetzen ist, bevor mit der Überprüfung der Dauerhaftigkeit der Maßnahme begonnen wird. Denn es ist weder im Sinne der 16. BImSchV noch der BüG-Verfügung, eine Überwachung des Gleiszustandes im Rahmen von Nebenbestimmungen vorzuschreiben, wenn es bereits an der Umsetzung der „besonderen Vorkehrung“ akustischer Schliff fehlt. Aufgrund dieser Überlegungen kann es grundsätzlich als nicht ausreichend angesehen werden, als Ausgangsbasis für die planmäßige Inbetriebnahme einer mit BüG-Abschnitten versehenen Strecke ausschließlich Messungen durchzuführen und zu prüfen, ob die Eingriffsschwelle im Sinne der EBA-Verfügung erreicht ist.

Diese Auslegung der BüG-Verfügung ergibt sich zwingend aus den Ziffern 1. und 2. der Verfügung in Verbindung mit der Anlage 1 a Nr. 2 a) bis b); sie gilt für alle planfestgestellten BüG-Abschnitte unabhängig davon, ob sie im Rahmen des Bestandsnetzes oder bei Neu- oder Ausbaustrecken realisiert werden.“

Alternativ zur Durchführung eines BüG-Schliffs vor Streckeninbetriebnahme wird die Möglichkeit eröffnet, durch Schallmesswagenfahrten auf den S-Bahn- und Fernbahngleisen vor Inbetriebnahme der Fernbahnstrecke die Gleichwertigkeit des Fahrflächenzustandes zu einem akustischen Schliff nachzuweisen, wobei der Schallmesswagenpegel einen Wert von 45 dB(A) nicht überschreiten darf. Der Wert von 45 dB(A) leitet sich aus der Überlegung ab, dass unter Bezug auf den Grundwert nach Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV von 51 dB(A) für einen durchschnittlichen Schienenzustand für das BüG ein Pegelabschlag von 3 dB(A) in Anspruch genommen wird. Dies entspricht einem Pegel von 48 dB(A), der für die BüG-Abschnitte an Stelle des Grundwertes von 51 dB(A) bei der Berechnung der Emissionspegel in Ansatz gebracht wird. Da befahrene Schienen mit fortschreitender Liegedauer auch zunehmend verriffeln, stellt sowohl der Grundwert von 51 dB(A) als auch der Wert von 48 dB(A) für das BüG einen Mittelwert der Verriffelung dar.

Um den genannten Wert von 48 dB(A) beim BüG als Mittelwert bei einer mit der Verfügung festgelegten Eingriffsschwelle von 51 dB(A) für einen akustischen Schliff gewährleisten zu können, bedarf es unter der Annahme einer zeitlich linearen Pegelzunahme der Verriffelung (Sägezahn) eines „Startwertes“ für das BüG von 45 dB(A). Wenn dieser Wert im konkreten Fall für die BüG-Abschnitte messtechnisch nachgewiesen werden kann, ist ein BüG-Schliff vor Inbetriebnahme der Fernbahnstrecke entbehrlich.

6.4.2 Passiver Schallschutz und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Mit der Auflage gemäß Teil A., Ziffer 4.6.2 wird dem Vorhabenträger aufgegeben, die Bemessung des passiven Schallschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - durchzuführen und mit dem jeweiligen Eigentümer der baulichen Anlage eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abzuschließen. Diese Festlegung war erforderlich, weil in den Planfeststellungsunterlagen zwar die anspruchsberechtigten Immissionsorte ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Schallschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

Der Vorhabenträger hat bei Überschreitung des Tagesgrenzwertes Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs durch Schienenverkehrslärm zu leisten. Anspruch auf Entschädigung besteht, soweit ein schutzbedürftiger Außenwohnbereich vorhanden ist. Hierzu gehören die zum "Wohnen im Freien" geeigneten und bestimmten Flächen eines Wohngrundstücks, z. B. Balkone, Loggien, Terrassen sowie nicht bebaute Flächen des Grundstücks, soweit sie bewohnt werden (siehe BVerwG, Urteil vom 11.11.1988 – 4 C 11 /87, NVwZ 1989, S. 255). Mit der Verweisung auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434 werden eventuelle Ansprüche auf Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs hinreichend konkretisiert.
Auch nach Einsatz des BüG in den unter Ziffer 6.4.1.2 genannten Bereichen verbleiben für zwei Gebäude Beurteilungspegel von mehr als 62 dB(A) in der Nacht bei Fehlen des Kriteriums wesentliche Änderung. Der Vorhabenträger hatte die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Gebäude (Immissionsorte) mit verbleibenden passiven Schallschutzmaßnahmen in Tabelle 8 des Anhangs 13.1A der Schalltechnischen Untersuchung (Band 3, Anlage 13.1) dargestellt. Diese Tabelle enthält lediglich die Gebäude Florapromenade 18/18A. Durch den Einsatz des BüG im Rahmen der Lärmvorsorge (vgl. Ziffer 6.4.1.1) wird der Nachtpegel an diesen Gebäuden in allen Etagen auf einen Wert unterhalb von 62 dB(A) gemindert. Damit sind keine passiven Schallschutzmaßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung mehr erforderlich.

6.4.3 Sonstige Entschädigung für Beeinträchtigungen durch Lärm

Die Schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der Betriebsprognose für das Jahr 2015 weist im Bereich der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel – West“ für die Parzellen 50 (Immissionsort KGA-F34-M) und 51 (Immissionsort KGA-F36-M) eine wesentliche Änderung bei gleichzeitiger Überschreitung des hier einschlägigen Grenzwertes von 64 dB(A) tags und damit Lärmschutzansprüche aus.
Die Einhaltung des Grenzwertes von 64 dB(A) am Tage würde eine unter Bezug auf die Schienenoberkante 2 m hohe und 120 m lange Schallschutzwand von km 7,05 bis km 7,17 auf der Fernbahnseite der Gleisanlagen erfordern (vgl. Schalltechnische Untersuchung, Band 3, Anhang 13.1, S. 14). Hierfür wurden Kosten von ca. 92 T€ ermittelt. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit empfiehlt der Schallgutachter die Zahlung einer Entschädigung. Der Vorhabenträger ist dieser Empfehlung gefolgt und strebt eine Entschädigung der Eigentümer bzw. Nutzer der Kleingartenparzellen an (vgl. Erläuterungsbericht, Seite 25, Band 1, Anlage 2 der Planunterlagen).

Auch die Planfeststellungsbehörde sieht Aufwendungen in Höhe von ca. 92 T€ für eine Lärmschutzwand zum Schutz der Freiflächen von lediglich zwei Kleingartenparzellen als außer Verhältnis stehend an. Die auftretenden Tagespegel bewegen sich nicht in einem Bereich, bei dem von einer Gesundheits- oder Eigentumsgefährdung ausgegangen werden kann. Für die somit verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen der Freiflächen haben die Betroffenen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Auch die ständige Rechtsprechung des BVerwG sieht in derartigen Fällen, d.h. wenn erforderliche technisch- reale Schutzvorkehrungen unmöglich, untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, die Wandlung des Anspruchs auf Schutzvorkehrungen in einen Anspruch auf Geldausgleich als gegeben an.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde steht nur dem Eigentümer der Parzellen ein Anspruch auf eine Geldentschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG für die zu erwartenden Lärmimmissionen zu, da der Verkehrswert seines Grundstückes durch die einwirkenden Lärmimmissionen beeinträchtigt wird. Mögliche Ansprüche der Pächter der betroffenen Parzellen wären im Innenverhältnis zu klären. Als Bemessungsgrundlage für die Entschädigung ist die Verminderung des Verkehrswertes der in ihrer Nutzung beeinträchtigten Grundstücksteile heranzuziehen.

Mit der Verweisung auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434 und der Festlegung von maßgebendem Immissionsgrenzwert sowie den der Ermittlung der Beeinträchtigung zu Grunde zu legenden Beurteilungspunkten und -pegeln werden die Ansprüche auf Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen hinreichend konkretisiert. Die Schutzbedürftigkeit von Kleingartenanlagen entspricht der eines Kern-, Dorf- und Mischgebietes tagsüber (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992 – 4 B 230/91 – NVwZ 1992, 885), d.h. entsprechend § 2 der 16. BImSchV ist von 64 dB(A) am Tage auszugehen.

Der maßgebende Immissionsort ist der Mittelpunkt der jeweiligen Parzelle (Immissionsorte KGA-F34-M und KGA-F36-M) und nicht etwaige Gebäude (Immissionsorte KGA-F34 und KGA-F36), da in einer rechtlich zulässigen Kleingartenanlage mit Gartenhäusern diese nach § 3 Abs. 2 Satz 2 Bundeskleingartengesetz nicht dauern zum Wohnen genutzt werden dürfen.

6.5 Erschütterungsschutz

Der Schutz der vorhandenen Bebauung vor Erschütterungseinwirkungen während der Baudurchführung wird dadurch gewährleistet, dass der Vorhabenträger verpflichtet wird, während der Bauzeit die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 einzuhalten.
Im Ergebnis der Erschütterungstechnischen Untersuchung ergeben sich keine Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen. Darüber hinaus geht der Vorhabenträger davon aus, dass durch Untergrundverbesserungen und Maßnahmen am Oberbau sogar niedrigere Werte als prognostiziert auftreten werden. Insofern wurden dem Vorhabenträger keine Nachmessungen auferlegt.

6.6 Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen

Mit den Auflagen unter Teil A., Ziffer 4.8 soll eine zeitnahe und fachgerechte Realisierung der festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen sichergestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Festsetzung der Fristen zur Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anwendung des § 14 Abs. 4 Satz 1 NatSchGBln berücksichtigt, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen möglichst kurzfristig umgesetzt werden. Dabei wurde die Abhängigkeit zu noch verbleibenden Restarbeiten nach der Inbetriebnahme bzw. Fertigstellung der Bahn- und Straßenanlagen und zu den Pflanzperioden berücksichtigt.
Die Auflage an den Vorhabenträger, die Ausführungsplanung für die festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen mit der oberen bzw. unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, war erforderlich, weil zum Zeitpunkt der Planfeststellung die detaillierte Ausführungsplanung noch nicht vorlag und die Planfeststellungsbehörde sicherstellen will, dass die nachfolgende Planung fachgerecht umgesetzt wird.

6.7 Umverlegung des Schmöckpfuhlgrabens und Rückbau des Leichtflüssigkeitsabscheiders (LFA)

Die Auflagen unter Teil A., Ziffer 4.9 und 4.10 entsprechen den Vorgaben der Fachbehörden im Rahmen der Trägerbeteiligung im Planfeststellungsverfahren. Da es sich bei dem Schmöckpfuhlgraben um das einzige betroffene Fließgewässer im Planungsabschnitt mit Verbundwirkung zu anderen Grabensystemen handelt und von den rückzubauenden Anlagen des Leichtflüssigkeitsabscheiders potentielle Umweltgefahren ausgehen könnten, hat die Planfeststellungsbehörde es für notwendig erachtet, diese beiden Maßnahmen mit besonderer Beauflagung zu versehen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Stellungnahmen unter Teil B., Ziffer 5.3.16 und Ziffer 5.3.17 sowie die zugehörigen Entscheidungen hingewiesen.

7. Bewertung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange

7.1 Planerische Bewertung

Die geplanten Baumaßnahmen für die Wiederinbetriebnahme der Stettiner Bahn im Streckenabschnitt zwischen Nordkreuz und Karow sind Teil des Gesamtvorhabens „Ausbau Eisenbahnknoten Berlin“. Der Wiederaufbau der 2-gleisigen Fernbahn in diesem Streckenabschnitt trägt wesentlich dazu bei, dass die Verkehrsanbindung für die Hauptstadt Berlin eine deutliche Verbesserung erfährt und das Regional- und Fernbahn-Netz in Berlin zu erhöhter Funktionstüchtigkeit gelangt. Der Streckenabschnitt zwischen Nordkreuz und Karower Kreuz ist nach seiner Fertigstellung die einzige Zulaufstrecke aus Richtung Norden, da der Betrieb auf der weiter westlich verlaufenden Nordbahn über Schönholz derzeit noch teilungsbedingt eingestellt ist. Insofern kommt der Wiederherstellung des 2-gleisigen elektrifizierten Streckenabschnittes zwischen Nordkreuz und Karow in Verbindung mit dem abschnittsweisen Ausbau auf 160 km/h eine erhöhte Bedeutung zu, da mit der vorliegenden Planung die Zielstellung erreicht wird, eine durchgehende Nord-Süd-Fernbahnverbindung mit Verlauf über den neuen Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) innerhalb des Eisenbahnknotens Berlin zu realisieren.

Der Vorhabenträger hat aus zeitlich-konzeptionellen Gründen den zunächst bis km 11,600 geplanten Streckenausbau auf den hier vorliegenden Abschnitt bis km 8,790 reduziert. In dem anschließenden Streckenabschnitt erfolgt vorerst die Instandsetzung der Gleisanlagen im Bestand zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung für die geplante Inbetriebnahme der Strecke im Mai 2006. Gegenstand des festgestellten Planes ist damit nur noch der Streckenabschnitt der Fernbahn von km 4,200 bis km 8,790 und der Streckenabschnitt der S-Bahn von km 7,039 bis km 7,420, wobei für den Bereich von km 4,200 bis km 7,039 und von km 7,829 bis km 8,536 mit Ausnahme des Anprallschutzes in Höhe km 6,6 und der Zufahrtsstraße in Höhe km 7,0 ausschließlich über Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen entschieden wird.

Durch die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h werden in dem gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt die Herstellung regelgerechter größerer Gleisabstände zwischen Fern- und S-Bahn i.V.m. geringen Trassierungsänderungen und der Umbau der Oberleitungsanlagen erforderlich. Diese Gleislageänderungen bedingen fernbahnseitig eine abschnittsweise Dammverbreiterung, in deren Folge teilweise auch Grunderwerb (Kleingartenanlagen) erforderlich ist. Durch eine Aufsteilung der Böschungsneigung in diesem Bereich sind die Beeinträchtigungen auf ein erträgliches Maß reduziert worden.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Wiederaufbau einer bestehenden Bahnanlage handelt, bestand für die Planfeststellungsbehörde auch kein Anlass, aufgrund der geplanten Baumaßnahmen in Verbindung mit zugehörigen Gleislageänderungen mögliche Trassenalternativen zu prüfen, zumal die Siedlungsstruktur des Umfeldes deutlich macht, dass es zu der Weiternutzung des vorhandenen Bahnkörpers keine sinnvolle Alternative gibt.
Mit der nördlichen Begrenzung des Planfeststellungsabschnittes bei km 8,790 entfallen im nachfolgenden Streckenabschnitt bis km 11,600 mit Ausnahme des Stellwerksgebäudes bei km 10,56 die zunächst geplanten umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich des Karower Kreuzes und der Neubau vorhandener Kreuzungsbauwerke. Da der Vorhabenträger in diesem Streckenabschnitt ersatzweise die Instandsetzung der Gleisanlagen im Bestand zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung plant, ist das Planungsziel, eine durchgehende Nord-Süd-Fernbahnverbindung innerhalb des Eisenbahnknotens Berlin zu realisieren, auch weiterhin gegeben.
Bestandteil des Planes ist u.a. der Rückbau der EÜ Betriebsstraße in Höhe km 7,2 und der ersatzweise Neubau einer Zufahrt mit Anbindung an die östlich der Bahntrasse gelegene Romain-Rolland-Straße. Gegen den Rückbau der EÜ Betriebsstraße haben sowohl die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, als auch das Bezirksamt Pankow und der Bezirksverband der Kleingärtner Berlin-Weißensee e.V. Bedenken geäußert bzw. Einwendungen erhoben. Die Planfeststellungsbehörde ist nach Abwägung aller Belange zu der Auffassung gelangt, dass der planerischen Entscheidung des Vorhabenträgers zum Rückbau der EÜ Betriebsstraße Vorrang einzuräumen ist. Die Zufahrt für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge in das Betriebsgelände der DB AG und auch die Erschließung der Kleingartenanlagen bleiben weiterhin gewährleistet. Weitergehende Planungsabsichten des Landes Berlin im Hinblick auf eine künftige Nutzung der Straßenunterführung für die Erschließung des Geländes des ehemaligen Rbf. Pankow konnten wegen fehlender Planungstiefe nicht berücksichtigt werden. Im Einzelnen wird hierzu auf die Entscheidungen unter Teil B., Ziffer 5.3.6 hingewiesen.
Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Planung des Vorhabenträgers als insgesamt ausgewogen, dies schließt auch die Planung der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ein. Mit der ergänzend festgesetzten aktiven Schallschutzmaßnahme BüG zur Lärmvorsorge und zur Ausräumung der Gesundheitsgefährdung bei Überschreiten der Beurteilungspegel von 62 dB(A) nachts sowie den weiteren Nebenbestimmungen unter Teil A., Ziffer 4 wird gewährleistet, dass die vorhabenbezogenen Auswirkungen weiter verringert werden.
Mit dem vorliegenden Plan wird das Planungsziel bei möglichst geringem Flächenbedarf unter weitgehender Nutzung von Gelände vorhandener Betriebsanlagen der Eisenbahn erreicht, so dass die durch das Bauvorhaben bewirkten Betroffenheiten öffentlicher und privater Belange auf das unerlässliche Maß reduziert bleiben.

7.2 Abschnittsbildung

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 05.05.2003 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Nordkreuz - Karow“ im Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 11,600 beantragt. Dieser Antrag hatte den Planungsabschnitt 5 (km 4,200 bis km 7,039 und km 7,829 bis km 9,039) mit zum Gegenstand, für den zwar die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes, Ast Berlin, vom 30.06.2000 vorlag, über Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung des Urteils BverwG 11 A 31.00 vom 14.11.2001 aber neu zu entscheiden war. Parallel dazu wurden mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.06.2003 die noch anhängigen Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt 2 (km 7,039 bis km 7,829) und im Planfeststellungsabschnitt 4 (km 9,093 bis km 11,600) eingestellt, so dass nur noch ein Planfeststellungsverfahren durchgängig für den gesamten Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 11,600 für das Vorhaben „Nordkreuz - Karow“ verblieb. Mit dieser Abschnittsbildung war gewährleistet, dass eine einheitliche Betrachtungsweise zur Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange gewahrt blieb.
Im Laufe des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabenträger die Aufhebung des Planrechtes für den Streckenabschnitt von km 8,790 bis km 9,039 im bereits genehmigten Planungsabschnitt 5 und die Rücknahme des Antrages auf Planfeststellung für den Streckenausbau im Abschnitt von km 9,039 bis km 11,600 beantragt. In diesen Streckenabschnitten soll im Hinblick auf die geplante Inbetriebnahme der Strecke im Mai 2006 zunächst die Instandsetzung der Gleisanlagen im Bestand zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde bewertet die vom Vorhabenträger aus zeitlich- konzeptionellen Gründen vorgenommene Änderung der nördlichen Abschnittsgrenze als zulässig, weil damit die Gesamtkonzeption des Vorhabens nicht in Frage gestellt ist. Im Übrigen hat der Vorhabenträger erklärt, dass er die bisherigen Planungsabsichten im nachfolgenden Streckenabschnitt mit dem Karower Kreuz nicht endgültig aufgegeben hat und der Ausbau dieses Streckenabschnittes einem nachfolgenden Verfahren vorbehalten bleiben soll.

7.3 Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Den Anforderungen des § 6 UVPG entsprechend wurde für das Vorhaben „Nordkreuz(a)-Karow“ eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Der Vorhabenträger hat in der UVS die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen schutzgutbezogen erfasst und die voraussichtlichen Beeinträchtigungen der Umwelt dargestellt. Dabei wurden auch Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeitsstudie beinhaltet die entscheidungserheblichen Unterlagen, die für die Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens relevant sind. Dies schließt die Bewertung ein, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der Umwelt infolge der Baumaßnahmen zu erwarten ist.
Im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind vertiefende projektbezogene Darstellungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter enthalten und notwendige Kompensationsmaßnahmen zur Minderung, zum Ausgleich und zum Ersatz der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe dargestellt.
Der Untersuchungsraum der UVS umfasste zunächst die Bahnanlagen im gesamten Streckenabschnitt zwischen km 4,200 und km 11,600 unter Einbeziehung seitlich angrenzender Flächen mit einem Abstandssektor von ca. 200 m. Nach der geänderten nördlichen Begrenzung des Planfeststellungsabschnitts (km 8,790/neu) wurde die Erfassung und Bewertung der vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen dieser geänderten Schnittstelle angepasst, wobei die Bestandskarten unverändert beibehalten wurden. Der Landschaftspflegerische Begleitplan wurde durchgehend überarbeitet mit ausschließlichem Bezug auf den hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt und das Stellwerksgebäude im Karower Kreuz.

7.3.1 Belange des Immissionsschutzes

a) Lärmschutz

Die Baumaßnahmen für das Vorhaben „Nordkreuz(a)-Karow“ führen abschnittsweise zu einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Ziffer 2 bzw. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, die im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt Lärmvorsorgemaßnahmen erforderlich macht. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten dazu verschiedene Variantenuntersuchungen zur Dimensionierung dieser Lärmvorsorgemaßnahmen. Nach entsprechender Abwägung schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem sachgerechten und in der Schalltechnischen Untersuchung im Einzelnen dargelegten Untersuchungsergebnis des Vorhabenträgers in Bezug auf die Errichtung einer 165 m langen Schallschutzwand im Bereich Dolomitenstraße/Mühlenstraße mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante auf der Fernbahnseite der Gleisanlagen an. Auf die Einzelheiten in der Schalltechnischen Untersuchung (Band 3, Planunterlage 13.1) wird Bezug genommen.

Über den Plan des Vorhabenträgers hinausgehend hat die Planfeststellungsbehörde als weitergehende aktive Schallschutzmaßnahme das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) sowohl für die beiden S-Bahn- als auch die beiden Fernbahngleise auf Länge der vorstehend genannten Lärmschutzwand festgesetzt.
Mit diesen aktiven Lärmvorsorgemaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte lediglich noch an zwei Gebäuden (Mühlenstraße 25 und Berliner Straße 13B) in einigen Etagen überschritten. Für diese verbleibenden Immissionsorte wird eine Erstattung der Kosten für den notwendigen passiven Schallschutz nach Maßgabe der 24. BImSchV dem Grunde nach zugesagt. (vgl. Nebenbestimmungen Teil A., Ziffer 4.6.2).
Die Planfeststellungsbehörde hatte bei ihrer Entscheidung zum Lärmschutz unter anderem zu berücksichtigen, dass im Bereich der Mühlenstraße/Dolomitenstraße erst bei Wandhöhen von 4 m eine wirksame Reduzierung der Beurteilungspegel und damit eine Grenzwerteinhaltung möglich ist. Dies wäre, abgesehen von konstruktiven Gesichtspunkten (Dammlage, z.T. Errichtung auf Brückenbauwerk), mit hohen Kosten verbunden gewesen. Die mit diesem Beschluss festgestellte Kombination von einer 2 m hohen Wand in Verbindung mit dem BüG auf Fern- und S-Bahn hingegen bewirkt eine Grenzwerteinhaltung am Tage und reduziert verbleibende passive Maßnahmen dem Grunde nach auf 4 Wohneinheiten im Nachtzeitraum. Darüber hinaus führt das BüG zu einer Pegelminderung an den Gebäuden Florapromenade 18/18A und es entfallen hier zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung - Überschreitung von 72/62 dB(A) Tag/Nacht bei fehlender wesentlicher Änderung - ansonsten erforderliche Schallschutzmaßnahmen (vgl. Teil B., Ziffer 6.4.1.2). Die Gesamtkosten (Lärmschutzwand, BüG und verbleibender passiver Schallschutz) in Höhe von 148 T€ werden als verhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG angesehen.
Zum Schutz des Einzelobjektes Berliner Straße 13B (ca. 6 WE) hatte der Vorhabenträger in der Schalltechnischen Untersuchung dargelegt, dass zur Grenzwerteinhaltung eine 5 m hohe und ca. 110 m lange Lärmschutzwand erforderlich wäre. Eine Einhaltung des Tagesgrenzwertes würde immer noch eine 3 m hohe Wand erfordern. Der Argumentation des Vorhabenträgers, dass für den Schutz eines Einzelobjektes ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis besteht und daher ausschließlich passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden sollten, ist die Planfeststellungsbehörde gefolgt und hat dabei berücksichtigt, dass das im Bereich der Berliner Straße zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung ergänzend festgesetzte BüG (siehe nachfolgende Ausführungen) hier bereits zu einer Minderung der Immissionspegel und verminderten Aufwendungen für passiven Schallschutz führt.
Für in der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel-West“ bestehende Lärmschutzansprüche hinsichtlich der Freiflächen von zwei Parzellen hatte die Vorabwägung des Vorhabenträgers ergeben, auf aktive Lärmschutzmaßnahmen zu verzichten und mit dem Eigentümer bzw. Pächter eine Entschädigung anzustreben.

Gleichermaßen wie der Vorhabenträger sieht die Planfeststellungsbehörde die Aufwendungen in Höhe von ca. 92 T€ für eine zur Grenzwerteinhaltung erforderliche 2 m hohe und 120 m lange Lärmschutzwand als unverhältnismäßig an. Die auftretenden Tagespegel bewegen sich nicht in einem Bereich, bei dem von einer Gesundheits- oder Eigentumsgefährdung ausgegangen werden kann. Für die verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen der Freiflächen haben die Betroffenen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Im Beschluss wird daher die Zahlung einer Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigung festgesetzt und zur Ermittlung der Höhe der Entschädigung auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, S. 434 verwiesen. Die Geldentschädigung steht dem Eigentümer der Parzellen zu, da der Verkehrswert seines Grundstückes durch die einwirkenden Lärmimmissionen beeinträchtigt wird.

Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des BVerwG zur Wiederinbetriebnahme teilungsbedingt stillgelegter Strecken hatte die Planfeststellungsbehörde veranlasst, dass der Vorhabenträger in den Planunterlagen (vgl. Band 3, Anlage 13.1, Anhang 13.1A) eventuell festzusetzende Lärmschutzmaßnahmen darstellt, die – unabhängig vom Vorliegen der Voraussetzungen der 16. BImSchV – hinsichtlich der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung erforderlich wären. Maßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung hinsichtlich der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung erachtet die Planfeststellungsbehörde bei Überschreitung der Beurteilungspegel von 72/62 dB(A) Tag/Nacht für erforderlich. (vgl. Teil A., Ziffer 4.6.1.2 und Begründung in Teil B., Ziffer 6.4.1.2 sowie Entscheidung in Teil B., Ziffer 5.3.9, Buchstabe b), Ziffer 6). In Anhang 13.1A der Schalltechnischen Untersuchung wird die Anwendung der aktiven Lärmschutzmaßnahme BüG jeweils für die Fern- und S-Bahngleise im Bereich der Berliner Straße und der Damerowstraße sowie für ein Fernbahngleis im Bereich Rudelsburgstraße als geeignete Maßnahme seitens des Gutachters empfohlen. Bezüglich der in Anhang 13.1A der Schalltechnischen Untersuchung dargestellten Schallschutzmaßnahmen hatte der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass diese nicht seiner Rechtsauffassung entsprechen und auch keine rechtliche Zusage des Vorhabenträgers darstellen. Die Planfeststellungsbehörde hält entgegen der Auffassung des Vorhabenträgers im hier gegenständlichen Verfahren Lärmschutzmaßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung für erforderlich und hat daher das BüG als aktive Lärmschutzmaßnahme in den o.g. Bereichen festgesetzt. Zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen sind unter Berücksichtigung der Pegelminderung des im Rahmen der Lärmvorsorge im Bereich Mühlenstraße/Dolomitenstraße angeordneten BüG nicht erforderlich.

b) Erschütterungsschutz, sekundärer Luftschall

Durch den Umbau der bestandsgeschützten Betriebsanlage in Verbindung mit den geplanten Gleislageänderungen treten Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Erschütterungen auf. Nach der Prognose des Erschütterungstechnischen Gutachtens ergeben sich keine unzumutbaren Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen in der Nachbarschaft, wobei darauf hingewiesen wird, dass Erschütterungen, die aus dem Betrieb der bestandsgeschützten Anlage resultieren, von den Anliegern als Vorbelastung hinzunehmen sind. Als „wesentliche“ und damit unzumutbare Erhöhung wurde unter Berücksichtigung der Rechtsprechung eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % gegenüber der Vorbelastung angesehen. Nur in den Fällen einer Zunahme der Erschütterungsbelastung um mehr als 25 % werden Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen ausgelöst. Im gegenständlichen Planungsabschnitt wurde eine Zunahme von maximal 5 % prognostiziert, so dass keine Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen bestehen.

Die in der Erschütterungstechnischen Untersuchung prognostizierten sekundären Luftschallpegel überschreiten 31 dB(A) tagsüber und 26 dB(A) nachts nicht. Diese Werte liegen deutlich unter den hilfsweise aus der 24. BImSchV abgeleiteten zulässigen Innenschallpegeln für sekundären Luftschall von 40 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht. Schutzmaßnahmen hinsichtlich sekundärer Luftschallimmissionen sind daher nicht erforderlich.

c) Elektromagnetische Einflüsse

Die Fernbahnstrecke wird für den elektrischen Zugbetrieb mit einer Oberleitungsanlage ausgerüstet (15 kV, 16 2/3 Hz Wechselstrom). Bezüglich der durch den elektrischen Betrieb der Strecke entstehenden niederfrequenten, elektrischen und magnetischen Felder sind gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Die Fernbahn war bereits vor dem Umbau durchgehend mindestens eingleisig elektrifiziert. In den bisher eingleisigen Bereichen wird nach Wiederherstellung der Zweigleisigkeit eine zweite Oberleitung errichtet. Bereits vorhandene Oberleitungen werden lediglich im Rahmen der Umbaumaßnahmen modifiziert angepasst. Die Ergebnisse von Untersuchungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit zeigen, dass beim Betrieb dieser Anlagen die Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden. Durch den Einbau von beidseitigen Rückleiterseilen, die eine Teilkompensation der elektromagnetischen Felder bewirken, wird im Umbaubereich der Oberleitungsanlagen bis ca. km 8,6 die elektromagnetische Verträglichkeit der Anlage insgesamt noch verbessert.

Mit den im Plan vorgesehenen baulichen Maßnahmen sowie unter Beachtung der Nebenbestimmungen gemäß Teil A., Ziffer 4.6 und 4.7 ist der Plan in Bezug auf das Schutzgut Mensch zulässig im Sinne von § 12 UVPG.

7.3.2 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die Auswirkungen der durch den Plan bedingten Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschafts- bzw. Stadtbild sind in der Umweltverträglichkeitsstudie und im LBP umfassend beschrieben, dargestellt und bewertet worden. Die wesentlichsten Auswirkungen, bezogen auf nachstehende Schutzgüter, sind:

a) Tiere und Pflanzen

- Vegetationsflächenverluste von Gras- und Staudenfluren sowie Einzelbaum- und Gehölzverluste.
- Beeinträchtigung faunistischer Lebensräume als Folge der Eingriffe in vorhandene Vegetationsstrukturen.

b) Boden und Wasser

- Eingriffe in das Bodengefüge durch Flächenversiegelung, Verdichtung und Bodenumlagerungen.

c) Klima und Luft

- Temporäre Beeinträchtigung durch baubedingte Immissionen.

Auswirkungen auf das Landschafts- bzw. Stadtbild infolge dominanter Bauwerke oder Einschränkungen der Sichtbeziehungen sind nicht zu besorgen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie und im LBP sind die Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 18 BNatSchG bzw. § 14 NatSchGBln dargestellt und bewertet worden. Die Möglichkeiten zur Vermeidung oder Verminderung der Beeinträchtigungen bzw. zu deren Ausgleich wurden geprüft. Die Prüfung der entscheidungserheblichen Unterlagen ergab, dass der Plan bereits unter Beachtung der Maßgaben zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen erstellt wurde. Die im Wesentlichen verbleibenden Beeinträchtigungen wie

- Lebensraumverluste für Flora und Fauna,
- Flächenversiegelung mit Folgewirkung für die Schutzgüter Boden und Wasser

sind demnach unvermeidbar.

Wie der Landschaftspflegerische Begleitplan ausweist, lassen sich die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen zum Schutz, zum Ausgleich und Ersatz vollständig kompensieren. Der LBP enthält dafür ein Maßnahmenkonzept zur Durchführung dieser Kompensationsmaßnahmen (siehe dazu Ausführungen unter Teil B., Ziffer 3.1.2).

Die geplanten Maßnahmen sind erforderlich, um die durch den Plan hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft wieder auszugleichen bzw. zu ersetzen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Kompensationsbilanzierung verwiesen (vgl. Band 2, Planunterlage 11.1, Erläuterungsbericht LBP, Kap. 7).

Durch die geplanten Schutz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen in unmittelbarer Trassennähe kann der Gesamtkompensationsbedarf für das Vorhaben nicht vollständig abgedeckt werden, so dass ein zunächst nicht ausgleichbares Defizit (19 Auhagen-Wertpunkte) bei dem Schutzgut Pflanzen und Tiere verbleibt. Gemäß § 14 Abs. 5 Satz 3 NatSchGBln hat der Verursacher eines Eingriffs nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen auf sonstige Weise zu beheben, insbesondere durch Ersatzmaßnahmen. Der Vorhabenträger plant deshalb für die Kompensation der verbleibenden Beeinträchtigungen bei der Realisierung des Vorhabens die Ersatzmaßnahme E10 (Parkanlage am Nordbahnhof) mit einem Kompensationswert von insgesamt 56 Auhagen-Wertpunkten, davon ein anteiliger Kompensationswert von 37 Auhagen-Wertpunkten für die zu verlagernde Ersatzmaßnahme E8 aus dem Plangenehmigungsabschnitt 5.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die durch das Vorhaben „Nordkreuz(a)-Karow; km 4,200 bis km 8,790“ verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft unter Berücksichtigung der geplanten Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Unter dem Gesichtspunkt der §§ 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG, 14 Abs. 4 Satz 2 NatSchGBln stehen der Planung daher keine Bedenken entgegen.

Mit den im Plan vorgesehenen Maßnahmen ist der Plan in Bezug auf die Schutzgüter der Umwelt zulässig im Sinne von § 12 UVPG.

7.3.3 Belange der Kultur- und sonstigen Sachgüter

Durch das Vorhaben „Nordkreuz(a) - Karow; km 4,200 bis km 8,790“ sind keine Baudenkmale von der Planung betroffen. Die im erweiterten Untersuchungsraum nachgewiesenen Baudenkmale, u.a. die S-Bahnhöfe Pankow, Pankow-Heinersdorf und Blankenburg und die Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Pankow-Heinersdorf befinden sich nicht in dem durch das Vorhaben beeinträchtigten Baubereich.

Bodendenkmale bzw. ur- und frühgeschichtliche Fundstellen sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

Sonstige Sachgüter sind von dem Plan ebenfalls nicht betroffen.

Der Plan ist mithin in Bezug auf seine Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter zulässig im Sinne des § 12 UVPG.

7.4 Gesamtabwägung

Der Wiederaufbau der 2-gleisigen elektrifizierten Fernbahn im Streckenabschnitt zwischen Nordkreuz und Karow ist Teil des Gesamtvorhabens „Ausbau Eisenbahnknoten Berlin“. Mit der Fertigstellung dieser Zulaufstrecke für das Regional- und Fernbahn-Netz erfährt die Verkehrsanbindung für die Hauptstadt Berlin aus Richtung Norden eine deutliche Verbesserung. Mit der vorliegenden Planung wird die Zielstellung erreicht, eine durchgehende Nord-Süd-Fernbahnverbindung mit Verlauf über den neuen Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) innerhalb des Eisenbahnknotens Berlin zu realisieren.

Der Vorhabenträger hat aus zeitlich-konzeptionellen Gründen den zunächst von km 4,200 bis km 11,600 geplanten abschnittsweisen Streckenausbau mit $v \leq 160$ km/h auf den hier gegenständlichen Streckenabschnitt bis km 8,790 reduziert. In dem anschließenden Streckenabschnitt erfolgt vorerst die Instandsetzung der Gleisanlagen im Bestand zur Sicherung einer durchgängigen Betriebsführung für die geplante Inbetriebnahme der Strecke im Mai 2006. Damit entfallen auch die zunächst geplanten umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich des Karower Kreuzes sowie der Neubau vorhandener Kreuzungsbauwerke im nachfolgenden Streckenabschnitt bis km 11,600. Das Stellwerksgebäude bei km 10,56 bleibt Gegenstand des Planes.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Wiederaufbau einer bestandsgeschützten Bahnanlage in Parallelführung zu einer ununterbrochen in Betrieb befindlichen S-Bahntrasse auf gemeinsam geführtem Bahnkörper handelt, konnte die Prüfung möglicher Trassenalternativen unterbleiben. Ohnehin wäre durch die benachbarte Siedlungsstruktur (Bebauung bzw. Ansiedlung von Kleingärten) eine abweichende Trassenführung keine sinnvolle Alternative. Eine Verlagerung des Fern- und Regionalbahnverkehrs auf die ebenfalls noch teilungsbedingt stillgelegte Nordbahn über Schönholz/Birkenwerder ist im Hinblick auf die kurze, geradlinige Trassenführung der Stettiner Bahn im Streckenabschnitt zwischen Nordkreuz und Karower Kreuz allein schon aus betrieblichen Gründen zu verwerfen.

Die Anhörungsbehörde hat die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzverbände im Anhörungsverfahren beteiligt und ihnen den Plan zur Abgabe einer Stellungnahme übersandt. Die Planunterlagen haben im Bezirksamt Pankow (Stadtplanungsamt und Bürgeramt) nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur öffentlichen Einsicht ausgelegen. Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG einen Erörterungstermin durchgeführt und ihre Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens der Planfeststellungsbehörde übermittelt. Die Stellungnahme enthält keine Aussagen, die dem Plan grundsätzlich entgegenstehen. Zum geplanten Rückbau der EÜ Betriebsstraße wird auf die nachfolgenden Ausführungen hingewiesen.

Soweit die von den Trägern öffentlicher Belange und den Einwender geltend gemachten Forderungen und Einwendungen im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt werden konnten, wird darüber mit diesem Planfeststellungsbeschluss abschließend entschieden.
Das Vorhaben führt zu Beeinträchtigungen privater und öffentlicher Belange.
Zur Verwirklichung des Vorhabens ist die Inanspruchnahme geringer Teilflächen von öffentlichen Grundstückseigentümern erforderlich. U.a. bedingt die Herstellung regelgerechter Gleisabstände zwischen Fern- und S-Bahn Gleislageänderungen mit einer abschnittsweisen fernbahnseitigen Dammverbreiterung, in deren Folge teilweise auch Grunderwerb (Kleingartenanlagen) erforderlich ist. Durch eine angepasste Böschungsneigung konnte der Zugang der Kleingärten aufrechterhalten werden, so dass diese Beeinträchtigungen auf ein erträgliches Maß reduziert wurden.
Die Einwendungen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) gegen die Überquerung ihres Grundstücks mit der geplanten Ersatzzufahrt konnten insoweit ausgeräumt werden, als der Vorhabenträger den Plan geändert hat. Die Zufahrtstraße wurde danach in südliche Richtung verschoben, um die Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe auf dem Gelände der BSR weitgehend zu mindern. Eine weitere Trassenverschiebung war wegen der notwendigen Aufrechterhaltung des Anbindepunktes für die Zufahrtstraße im Bereich des Bahnbetriebsgeländes nicht gegeben.
Die vorhabenbezogene Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter ist damit auf das erforderliche Maß beschränkt worden. Die geplanten Eingriffe in das Eigentum sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens zulässig.
Gegen den Rückbau der EÜ Betriebsstraße und den ersatzweisen Neubau einer Zufahrt mit Anbindung an die Romain-Rolland-Straße haben die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, das Bezirksamt Pankow und der Bezirksverband der Kleingärtner Berlin-Weißensee e.V. Bedenken geäußert bzw. Einwendungen erhoben. Die Planfeststellungsbehörde hat nach Abwägung aller Belange der planerischen Entscheidung des Vorhabenträgers zum Rückbau der EÜ Betriebsstraße Vorrang eingeräumt. Die Zufahrt für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge in das Bahnbetriebsgelände und die Erschließung der Kleingartenanlagen bleiben weiterhin gewährleistet. Soweit für die Anlieger (hier ausschließlich Kleingartenpächter) damit Umwege gegenüber der momentanen Situation entstehen, haben sie diese hinzunehmen. Ein Anspruch auf den Erhalt bestimmter Wegeführungen besteht nicht. In Aussicht gestellte Planungsabsichten des Landes Berlin für die Erschließung des Geländes des ehemaligen Rbf. Pankow i.V.m. der Aufrechterhaltung der EÜ Betriebsstraße konnten wegen fehlender Planungstiefe nicht berücksichtigt werden. Im Einzelnen wird hierzu auf die Entscheidungen unter Teil B., Ziffer 5.3.6 hingewiesen.

Die im Planungsabschnitt vorgesehenen Änderungen der Gleisanlagen stellen einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 2 Ziffer 2 der 16. BImSchV dar. Daher hat der Vorhabenträger durch eine Schalltechnische Untersuchung geprüft, in welchen räumlichen Bereichen der bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung führt und bei Überschreitung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV Ansprüche auf Vorsorgemaßnahmen gegen Schallimmissionen aus dem Schienenverkehr auslöst.

Lärmvorsorgeansprüche bestehen im Bereich des Wohn- bzw. Mischgebietes Dolomitenstraße/Florastraße, im Bereich der Berliner Straße für ein Einzelobjekt sowie für die Freiflächen von zwei Parzellen in der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel-West“. Als aktive Lärmschutzmaßnahmen werden im vorliegenden Beschluss im Bereich der Mühlenstraße die Errichtung einer 2 m hohen und 165 m langen fernbahnseitigen Lärmschutzwand von km 4,365 bis km 4,530 einschließlich Abtreppung auf einer Länge von 15 m an beiden Wandenden in Kombination mit dem Verfahren BüG jeweils auf den beiden Fern- und S-Bahngleisen ebenfalls von km 4,365 bis km 4,530 festgesetzt. Passive Maßnahmen sind damit lediglich noch für ca. 4 Wohneinheiten des Gebäudes Mühlenstraße 25 erforderlich.

Zum Schutz des Einzelobjektes Berliner Straße 13B wird aus Gründen der Verhältnismäßigkeit kein aktiver Lärmschutz, sondern ausschließlich passiver Schallschutz (ca. 6 WE) nach Maßgabe der 24. BImSchV vorgesehen.

Zum Schutz der Freiflächen der zwei betroffenen Parzellen in der Kleingartenanlage „Feuchter Winkel-West“ wäre eine 2 m hohe und 120 m lange Schallschutzwand auf der Fernbahnseite der Gleisanlagen mit Kosten in Höhe von ca. 92 T€ erforderlich. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit setzt der Beschluss daher die Zahlung einer Entschädigung für die betroffenen Freiflächen der Parzellen an den Eigentümer fest. Die Geldentschädigung steht dem Eigentümer der Parzellen zu, da der Verkehrswert seines Grundstückes durch die einwirkenden Lärmimmissionen beeinträchtigt wird. Die Höhe dieser Entschädigung ist unter entsprechender Anwendung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkBl.) Amtlicher Teil 1997, S. 434 zu ermitteln und zwischen Eigentümer und Vorhabenträger zu vereinbaren.

Die Planfeststellungsbehörde hatte im hier gegenständlichen Verfahren auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Lärmschutz an Strecken, die infolge der deutschen Teilung ganz oder teilweise stillgelegt waren, zu berücksichtigen. Maßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung hinsichtlich der Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung erachtet die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die tatsächliche Vorbelastung durch S-Bahnverkehr sowie die rückliegende Abwicklung von Verkehren auf dem fortbestehenden Gleis der Fernbahnstrecke 6081 bei Überschreitung der Beurteilungspegel von 72/62 dB(A) Tag/Nacht für erforderlich.

Insofern hat der Vorhabenträger auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde durch schalltechnische Berechnungen ermittelt, in welchen Bereichen Beurteilungspegel oberhalb von 72/62 dB(A) bei fehlender wesentlicher Änderung auftreten und untersucht, welche Lärmschutzmaßnahmen eine Einhaltung der genannten Beurteilungspegel ermöglichen. Dabei hatte der Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass diese nicht seiner Rechtsauffassung entsprechen und insofern auch keine rechtliche Zusage des Vorhabenträgers darstellen.
Beurteilungspegel oberhalb 62 dB(A) nachts bei fehlender wesentlicher Änderung - Tagespegel oberhalb 72 dB(A) wurden nicht ermittelt - treten bereichsweise auf der S-Bahnseite der Gleisanlagen auf. Entgegen der Auffassung des Vorhabenträgers hält die Planfeststellungsbehörde Lärmschutzmaßnahmen zur Ausräumung der Grundrechtsgefährdung bei Beurteilungspegeln oberhalb 72/62 dB(A) Tag/Nacht für erforderlich und hat daher die Anwendung der aktiven Lärmschutzmaßnahme BüG jeweils für die Fern- und S-Bahngleise im Bereich der Berliner Straße und der Damerowstraße sowie für ein Fernbahngleis im Bereich Rudelsburgstraße festgesetzt. Zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Im gegenständlichen Verfahren handelt es sich um den Wiederaufbau einer planungsrechtlich fortbestehenden Strecke. Unter Berücksichtigung der schutzmindernden Wirkung der Vorbelastung sind Schutzmaßnahmen nach § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG dann nicht zu treffen, wenn die prognostizierten Erschütterungsbelastungen gegenüber der Vorbelastung nicht zunehmen. Insofern ist die Betrachtung der Erschütterungssituation in solchen Bereichen entbehrlich, in denen die Gleise ihre historische Lage beibehalten oder von der Bebauung abrücken. Dieser Sachverhalt ist im vorliegenden Planungsabschnitt auf der Seite der S-Bahn gegeben, d.h. Ansprüche auf Schutzmaßnahmen können nur auf der Fernbahnseite auftreten. Für fernbahnseitig repräsentative Gebäude im Bereich Mühlenstraße und Falkensteg wurden im Rahmen der Erschütterungstechnischen Untersuchung Messungen durchgeführt und eine Erschütterungsprognose erstellt. Im Vergleich zur Vorbelastung wurde eine Zunahme der Erschütterungsimmission gegenüber der Vorbelastung von maximal 5% prognostiziert, die deutlich unter dem nach der Rechtsprechung als „wesentlich“ anzusehenden Wert von mehr als 25 % liegt. Damit bestehen keine Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen.
Die prognostizierten sekundären Luftschallpegel unterschreiten die hilfsweise aus der 24. BImSchV abgeleiteten zulässigen Innenschallpegel für sekundären Luftschall von 40 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht um mindestens 4 dB(A), so dass keine Schutzmaßnahmen für erforderlich erachtet werden.

Insoweit stehen dem Vorhaben neben der Grundstücksbetroffenheit Dritter und den Immissionsbeeinträchtigungen benachbarter Wohn- und Siedlungsbereiche vor allem Belange der Umwelt entgegen. Die Umweltauswirkungen sind in der UVS und im LBP untersucht und bewertet worden. Durch das Vorhaben werden Eingriffe in die Natur bewirkt, weil Lebensräume für Pflanzen und Tiere betroffen sind, insbesondere durch Baum- und Gehölzverluste sowie den Verlust von Gras- und Staudenfluren. Eingriffe in das Landschafts- oder Städtebild werden durch das Vorhaben nicht bewirkt. Die Eingriffe können durch die im LBP vorgesehenen trassenbegleitenden Maßnahmen zum Schutz, zum Ausgleich und zur Gestaltung vermindert und weitgehend ausgeglichen werden. Für die Kompensation des verbleibenden Defizits ist die Ersatzmaßnahme E10 (Kompensationsmaßnahmen im Umfang von 56 Auhagen-Wertpunkten im Bereich der „Parkanlage am Nordbahnhof“ mit Bauvorbereitung und Erschließung, Anlage von Rasen-, Wiesen- und Sukzessionsflächen, Baum- und Gehölzpflanzungen, Pflege- und Qualifizierungsmaßnahmen und sonstigen naturschutzfachlichen Maßnahmen) mit einem anteiligen Kompensationswert von 37 Auhagen-Wertpunkten für die zu verlagernde Ersatzmaßnahme E8 aus dem Plangenehmigungsabschnitt 5 geplant.

Das Vorhaben berührt auch keine Belange des Denkmalschutzes, weil die im Untersuchungsraum erfassten Baudenkmale sich nicht in dem durch das Vorhaben beeinträchtigten Baubereich befinden. Bodendenkmale bzw. ur- und frühgeschichtliche Fundstellen sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

Die mit dem Vorhaben verbundenen negativen Beeinträchtigungen werden durch die positiven Wirkungen des Vorhabens, wie insbesondere die Verbesserung der Verkehrsanbindung Berlins aus Richtung Norden und eine damit angestrebte Verlagerung von Teilen des personengebundenen Verkehrs auf die Schiene, überwogen.

Die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die im LBP ausgewiesenen Kompensationsmaßnahmen und durch die Schutzauflagen im Planfeststellungsbeschluss kompensiert.

Durch die Nebenbestimmungen gemäß Teil A., Ziffer 4.1-4.10 wird in die Rechte des Vorhabenträgers nicht unverhältnismäßig eingegriffen, weil dieser als Veranlasser der Maßnahme dafür Sorge zu tragen hat, dass vermeidbare negative Auswirkungen des Vorhabens unterbleiben. Die Nebenbestimmungen stellen keine übermäßigen Anforderungen an den Vorhabenträger; sie sind gerechtfertigt und auch verhältnismäßig.

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens alle entgegenstehenden Belange überwiegt.
Das Vorhaben „Nordkreuz(a)-Karow“ im Streckenabschnitt von km 4,200 bis km 8,790 im Rahmen der Baumaßnahmen für den Ausbau des Eisenbahnknotens Berlin ist damit, auch im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG, zulässig.

8. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i.V.m. § 1 BEGebV sowie §§ 11 und 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG.
Die Festsetzung der Kostenhöhe bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten (§ 14 Abs. 1 Satz 2 VwKostG).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Berlin, Steglitzer Damm 117 in 12169 Berlin) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 6 Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie durch Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

gestellt und begründet werden.

Berlin, 20.09.2005

Im Auftrag

Duczek