



Planfeststellungsbeschluss

zu dem Plan der
DB Netz AG
für das Bauvorhaben

S21 - Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof Berlin-Westhafen - Berlin Lehrter Bahnhof - Berlin Wedding

Strecke 6017 **Berlin - Westhafen - Berlin Potsdamer Platz**
km 0,0 + 00,000 bis 2,5 + 10,000 (Lehrter Bahnhof)

Strecke 6019 **Berlin Wedding - Berlin Lehrter Bahnhof**
km 0,1 + 22,769 bis 1,6 + 58,961

Strecke 6020 **Berlin Moabit - Berlin Moabit**
km 1,8 + 07,520 bis 2,2 + 94,161

Land: **Berlin**

Bezirk: **Mitte von Berlin**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. VERFÜGBENDER TEIL	1
1. Feststellung des Plans	1
2. Planunterlagen	2
2.1 Festgestellte Planunterlagen	2
2.2 Planunterlagen "Nur zur Information"	5
2.3. Geänderte Planunterlagen	6
2.3.1 Technischer Plan	6
2.3.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	6
2.3.3 Kennzeichnung der Planänderungen	7
3. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen	7
3.1. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser	7
3.2. Entnahme von Grundwasser	8
3.3. Einleiten des geförderten Grundwassers	8
3.4. Auflagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen:	8
3.4.1 Allgemeines	8
3.4.2 Auflagen zur Bauausführung	10
3.4.3. Auflagen für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser	14
3.4.4. Auflagen für die Grundwasserentnahme sowie deren Ab- und Einleitung	15
3.4.5 Weitere Hinweise	19
4. Widmung und Teileinziehung des Nordufers	20
5. Sonstige Nebenbestimmungen	20
5.1 Bautechnische Sicherheit	21
5.2 Immissionen während der Baudurchführung	21
5.3 Passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung	22
5.4 Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen	23
5.5 Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplans zum Planfeststellungsbeschluss VZB	24
5.6 Allgemeine Auflagen zur Bauausführung	25
5.7 Übersicht weiterer Auflagen	27

B.	BEGRÜNDUNG	28
1.	Rechtsgrundlagen	28
2.	Planrechtfertigung	30
3.	Gegenstand des Plans	34
3.1	Technischer Plan	34
3.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan	36
3.3	Änderungen des ausgelegten Plans	38
3.3.1	Technischer Plan	38
3.3.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	39
4.	Verfahrensgang	39
5.	Entscheidungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände	43
5.1-9	Träger öffentlicher Belange und Stellen, die keine Bedenken äußerten	43
5.10-26	Träger öffentlicher Belange und Stellen, die Hinweise und Anregungen gaben oder Bedenken äußerten	43
5.10	Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP)	44
5.11	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	45
5.12	Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz	73
5.13	Senatsverwaltung für Finanzen	78
5.14	Bezirksamt Mitte von Berlin	80
5.15	Polizeipräsident in Berlin, Landespolizeiverwaltungsamt, Straßenverkehrsbehörde	103
5.16	Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	104
5.17	Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin	105
5.18	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	113
5.19	BEWAG	114
5.20	Berliner Gaswerke AG (GASAG)	116
5.21	Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung	118
5.22	BerliKomm Telekommunikationsgesellschaft mbH	121
5.23	Berliner Wasserbetriebe	121
5.24	Landesbeirat für Behinderte	125

5.25	Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V. (ABSV)	125
5.26	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN) und Betroffenen - Rat Lehrter Straße	127
6.	Entscheidungen zu den Einwendungen	129
6.1	Einwendungen von juristischen Personen und von Interessengemeinschaften	129
6.1.1	DB Services Immobilien GmbH	129
6.1.2	Berliner Bau- und Wohnungsgenossenschaft von 1892 e.G.	130
6.1.3.	Vivico Real Estate GmbH	131
6.1.4	Robert-Koch-Institut	137
6.1.5	Arbeitskreis Stadtentwicklung der PDS-Fraktion der BVV Mitte	138
6.1.6	Erbbauberechtigte der Wohnhäuser Lehrter Straße 36-46	139
6.1.7	Fa. Schering AG	154
6.1.8	IGEB	155
6.2	Weitere Einwendungen (geordnet nach Themenkomplexen)	156
6.2.1	Erfordernis der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens	156
6.2.2	Einwendungen gegen Ersatzlösungen für die Unterbrechung der Tegeler Straße	156
6.2.3	Einwendungen gegen die Entwicklung des „Nordufers“ zur Durchgangsstraße	165
6.2.4	Beeinträchtigung von Fahrradrouten und Fußgängerwegen	177
6.2.5	Beeinträchtigung des Mettmannplatzes	178
6.2.6	Einschränkung der Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“	180
6.2.7	Individuelle Einwendungen zum Lärmschutz	185
7.	Begründung der Nebenbestimmungen aus Abschnitt A Ziffern 3 – 5	188
7.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen (Abschn. A Ziffer 3)	188
7.2	Widmung und Teileinziehung des Nordufers (Abschn. A Ziffer 4)	188
7.3	Bautechnische Sicherheit (Abschn. A Ziffer 5.1)	188
7.4	Immissionen während der Baudurchführung (Abschn. A Ziffer 5.2)	189
7.5	Passiver Schallschutz und Entschädigungen (Abschn. A Ziffer 5.3)	189
7.6	Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen (Abschn. A Ziffer 5.4)	190
7.7	LBP-Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss VZB (Abschn. A Ziffer 5.5)	190
7.8	Allgemeine Auflagen zur Bauausführung (Abschn. A Ziffer 5.6)	191

8.	Bewertung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange	191
8.1	Planerische Bewertung	191
8.2	Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen	193
8.2.1	Belange des Immissionsschutzes	194
8.2.2	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	201
8.2.3	Auswirkungen auf noch nicht umgesetzte landschaftspflegerische Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses VZB	204
8.2.4	Belange der Kultur- und sonstigen Sachgüter	207
8.3	Gesamtabwägung	208
9.	Kostenentscheidung	214
10.	Zustellung	214
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	215

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
Az.: 511.31.51113 Pap/1349

Berlin, 17.02.2005

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

1. Feststellung des Plans

Auf den Antrag der DB Netz AG, vertreten durch die DB Projekt Verkehrsbau GmbH (seit 01.01.2003 DB ProjektBau GmbH), vom 14.05.2002 (PZ 7703) wird der Plan für das Vorhaben

S21 - Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof

Berlin-Westhafen - Berlin Lehrter Bahnhof - Berlin Wedding

mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, wasserrechtlichen Erlaubnissen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Bedenken, 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.

Der Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragstellerin.

2. Planunterlagen

2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der ausgelegte Plan bestand aus vier Ordnern (Bände 1-4). Das Anhörungsverfahren führte insbesondere zu Ergänzungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 11, Band 2 der Planunterlage). Der LBP ist nun in dem zusätzlichen Band 2.2 enthalten. Der bisherige Band 2 wird daher in der festgestellten Planunterlage als Band 2.1 geführt.

Im Einzelnen werden folgende Bestandteile der Planunterlage festgestellt:

Bezeichnung der Planunterlage	Band	Anlage-Nr.	Plan-Nr.; Seiten-, Blattzahl; Anhang	Maßstab
Erläuterungsbericht	1	2	S. 1-45	
Lagepläne	1	4		
- Strecke 6017, km 0,0+00 bis km 0,7+79		4.1	Blatt 1	1:1000
- Strecke 6017, km 0,7+79 - km 1,5 + 35; Strecke 6019, km 0,5+45 - km 1,5+35; Strecke 6020, km 1,8+0,8 bis km 1,8+71		4.1	Blatt 2	1:1000
- Strecke 6017, km 1,5+35 - 2,5+10; Strecke 6019, km 1,5+35 - km 1,6+59		4.1	Blatt 3	1:1000
- Strecke 6019, km 01+23 - km 0,5+45; Strecke 6020, km 1,8+71 - km 2,2+94		4.1	Blatt 4	1:1000
- Baustellenerschließung Strecke Nr. 6017, km 0,0+00 - km 0,7+79		4.2	Blatt 5	1:1000
- Baustellenerschließung Strecke 6017, km 0,7+79 - km 1,5 + 35; Strecke 6019, km 0,5+45 - km 1,5+35; Strecke 6020, km 1,8+0,8 bis km 1,8+71		4.2	Blatt 6	1:1000
- Baustellenerschließung Strecke km 1,5+35 - 2,5+10; Strecke 6019, km 1,5+35 - km 1,6+59		4.2	Blatt 7	1:1000
- Baustellenerschließung Strecke 6019, km 01+23 - km 0,5+45; Strecke 6020, km 1,8+71 - km 2,2+94		4.2	Blatt 8	1:1000

- Umverlegung Tegeler Straße		4.3	Blatt 9	1:500
- Kabel und Leitungen Bereich Tegeler Straße		4.3	Blatt 10	1:500
- Teileinziehung Nordufer		4.4	-	1: 1000
Höhenpläne (HP)	1	5		
- HP Strecke 6017, km 0,0+00 - km 0,7+79		5.1	Blatt 1	1:1000/100
- HP Strecke 6017, km 0,7+79 - km 1,5+35		5.1	Blatt 2	1:1000/100
- HP Strecke 6017, km 1,5+35 - 2,5+10		5.1	Blatt 3	1:1000/100
- HP Strecke 6019, km 0,1 - km 0,5+45		5.1	Blatt 4	1:1000/100
- HP Strecke 6019, km 0,5+45 - 1,5+35		5.1	Blatt 5	1:1000/100
- HP Umverlegung Tegeler Straße, Station 0+000 - 0+352		5.2	Blatt 6	1:500/50
- HP Uferweg		5.2	Blatt 7	1:500/50
Querprofile (QP)	1	6		
- QP 1, Strecke 6017, km 0,0+74		6.1	Blatt 1	1:100
- QP 2, Strecke 6017, km 0,4+41		6.1	Blatt 2	1:100
- QP 3, Strecke 6017, km 0,8+36		6.1	Blatt 3	1:100
- QP 4, Strecke 6017, km 1,0+15		6.1	Blatt 4	1:100
- QP 5, Strecke 6017, km 1,3+65		6.1	Blatt 5	1:100
- QP 6, Strecke 6019, km 0,2+35		6.1	Blatt 6	1:100
- QP 7, Strecke 6019, km 0,4+10		6.1	Blatt 7	1:100
- QP 8, Strecke 6019, km 0,6+80		6.1	Blatt 8	1:100
- QP 9, Strecke 6017, km 1,7+77		6.1	Blatt 9	1:100
-QP 10, Strecke 6017, km1,9+53		6.1	Blatt 10	1:100
-QP 11, Strecke 6017, km2,0+20		6.1	Blatt 11	1:100
-QP 12, Strecke 6017, km2,1+36		6.1	Blatt 12	1:100
-QP 13, Umverlegung Tegeler Straße, Station 0+200		6.2	Blatt 13	1:100
-QP 14, Umverlegung Tegeler Straße, Station 0+293		6.2	Blatt 14	1:100
Bauwerkspläne und -ansichten	1	7		
- Neubau Schallschutzwand		7.1	Blatt 1	1:500/100
- Neubau Stützwand Lynarstr.		7.1	Blatt 2	1:500/100
- Neubau Stützwand 2. Bauphase		7.1	Blatt 3	1:500/100
- Neubau SW Trogverlängerung				
- Neubau EÜ Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (BSSK), Quers.		7.1	Blatt 4	1:500/100
- Neubau EÜ Perleberger Br.		7.1	Blatt 5	1:500/100

- Neubau EÜ Perleberger Brücke, Querschnitt		7.1	Blatt 7	1:500
- Neubau EÜ Berlin Hamburger und Lehrter Bhf. (BHUL), Querschnitt		7.1	Blatt 8	1:100
- Neubau Rampenbauwerk südlich Perleberger Br., Querschnitt		7.1	Blatt 10	1:500
- Bauwerksplan km 2,2+50 - 2,4+60, Bahnsteig Lehart. Bhf.		7.1	Blatt 12	1:500/100
- Querschnitt A-A				
- Querschnitt B-B		7.1	Blatt 13	1:200
- Neubau Stützwände, Umverlegung Tegeler Straße und Uferweg		7.1	Blatt 14	1: 100
		7.1	Blatt 15	1:100
		7.2a	Blatt 16	1:100/500
Bauwerksverzeichnis	1	8	S.1-27	
Unterlagen zum Grunderwerb	2.1	9		
- Grunderwerbsverzeichnis		9.1	Bl. 1-26	
- GE-Plan - Strecke 6017, km 0,0+00 bis km 0,7+79		9.2	Blatt 1	1:1000
- GE-Plan - Strecke 6017, km 0,7+79 - 1,5+35; Strecke 6019, km 0,5+45 - km 1,5+35; Strecke 6020, km 1,8+08 - km 1,8+71		9.2	Blatt 2	1:1000
- GE-Plan - Strecke 6017, km 1,5+35 - 2,5+10; Strecke 6019, km 1,5+35 - 1,6+59		9.2	Blatt 3	1:1000
- GE-Plan - Strecke 6019, km 0,1+23 - 0,5+45; Strecke 6020, km 1,8+71 - 2,2+94		9.2	Blatt 4	1:1000
Landschaftspfleg. Begleitplan	2.2	11		
- Erläuterungsbericht LBP			S. 67-85a	
- LBP, Konfliktpläne		11.2	Blätter 1-4	1:1000
- LBP, Maßnahmenpläne		11.3	Blätter 2,4,5	1:1.000
- LBP, Maßnahmenblätter		11	Erläuterungsbericht, S. 86-96c	

2.2 Planunterlagen "Nur zur Information"

BEZEICHNUNG DER PLANUNTERLAGE	Band	Anlagen-Nr.	Plan-Nr.; Seiten-, Blattzahl; Anlage, Anhang	Maßstab
Gesamtinhaltsverzeichnis	1	1	6 Seiten	
Anhang: Visualisierung der für das städtische Bild prägenden Ingenieurbauwerke	1	2	4 Seiten	
Übersichtspläne - Übersichtsplan: Lage im Netz - Übersichtsplan: Blattsnitte - Neubau EÜ Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (BSSK), Ans. - Neubau EÜ Perleberger Brücke, Ansicht - Neubau EÜ Berlin Hamburg und Lehrter Bhf (BHUL), Ans.	1	3 3.1 3.2 7.1 7.1 7.1	Blatt 6 Blatt 9 Blatt 11	ohne 1:5.000 1:250 1:250 1:250
Umweltverträglichkeitsstudie – Erläuterungsbericht - UVS - Übersichtsplan (Bestand-Beeinträchtigung - Risiko) - UVS - Boden - UVS - Wasser - UVS - Biotop- und Artenschutz - UVS - Landschafts- u. Ortsbild - UVS - Erholung, Kultur-, Sachgüter	2.1	10 10.1 10.2 10.3 10.4 10.5 10.6	S. 1-86	1:10.000 1:5000 1:5.000 1:5000 1:5.000 1:5000 1:5.000
Landschaftspfleg. Begleitplan Erläuterungsbericht LBP Bestandspläne	2.2	11 11.1	S. 1-66 Blätter 1-6	1:1000
Wasserwirtschaftlicher Teil - Oberflächenwasser - Tabellen zur wasserwirtschaftlichen Berechnung - Lagepläne Entwässerungsanlage - Grundwasser - Gutachten (Wassermappe) - Übersicht - Übersicht der Trogbaugruben Lehrter Bahnhof - Übersicht der Trogbaugruben für die Brückenpfeiler - Berechnung eines Absenkers	2.1	12 12.1 Anhang zu 12.1 12.1 12.2 12.2 12.2 12.2 12.2	S. 1-10 S. 1-17 Blätter 1-4 S. 1-37 Anlage 1 Anlage 2, Seite 1 Anlage 2, Seite 2 Anlage 3, Seite 1	1:1000 1:10000 1:2000 1:1000
Schalltechnische Untersuchung Lagepläne zur Schallsituation Erschütterungstechnische Untersuchung Teil 1: Oberirdischer Streckenabschnitt (Juni 2001) Teil 2: Tunnelabschnitt (August 2001)	3	13.1 13.1 13.2 13.2 13.2	S. 1-57 Blatt 1-3 S. 1-30 + 28 Anlagen S. 1-18 + 14 Anlagen	1:2000

Gutachten zur Elektromagnetischen Verträglichkeit		13.3	123 S. (Text + Anlagen)	
Hydrogeologisches Gutachten		13.4	50 S., Anlagen 9 Pläne, 5 S.	
Baugrunduntersuchung Teil 1	4	13.5	S. 1-29, 61 Seiten Anlagen	
Baugrunduntersuchung Teil 2		13.5	S. 1-10, 6 Seiten Anlagen	
Brandschutzkonzept		13.6	S. 1-79, 4 Anlagen	

2.3. Geänderte Planunterlagen

2.3.1 Technischer Plan

- Erläuterungsbericht (Anlage 2, S. 24, 25, 25a, 26, 32, 38, 39, 44, 45)
- Lagepläne (Anlage 4.1, Bl. 3; Anlage 4.2, Bl. 7, Anlage 4.3, Bl 9;10;
Anlage 4.4 hinzugefügt)
- Bauwerkspläne u. -ansichten (Anlage 7.2a, Bl. 16)
- Bauwerksverzeichnis (Anlage 8, S. 14, 15, 17, 23, 25, 26, 27)
- Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 9.1, S. 2, 4, 8, 9, 11, 14, 16, 17, 18, 19,
20, 22, 23, 25, 26)
- Grunderwerbsplan (Anlage 9.2 / Bl. 2 u. 3)

2.3.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

- Erläuterungsbericht (Anlage 11, Seiten 42-46, 48-50, 52, 56-61a, 66, 67,
74-74j, 79-85, 100, 100a, 101; S. 70-73, 75-78 gestri-
chen)
- LBP/Bestandsplan (Anlage 11.1, Bl. 2, 3, 4)
- LBP/Konfliktplan (Anlage 11.2, Bl. 2, 3, 4)
- LBP/Maßnahmepläne (Anlage 11.3, Bl. 2, 4, 5)
- LBP/Maßnahmeblätter (Anlage 11, S. 90 – 96, 96a-c; S. 97-99 gestrichen)

2.3.3 Kennzeichnung der Planänderungen

Die Planänderungen sind in den Plänen und Texten als Blaudruck dargestellt.

3. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen

Gemäß §§ 2, 3, 4 und 7 WHG in Verbindung mit § 16 Berliner Wassergesetz (BWG) wird der Vorhabenträgerin die folgende

Erlaubnis

erteilt:

3.1. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser

- 3.1.1. Es dürfen bis zu 20.590 m³ Zement/Bentonit-Trinkwassersuspension in das Grundwasser eingeleitet werden, um 739 m Schlitzwände mit eingestellten Spundwänden mit einer Gesamtfläche von 15.560 m² zur seitlichen Umschließung oder Ergänzung bereits vorhandener Umschließungen von Baugruben zu errichten. Die Schlitzwände reichen dabei maximal bis auf die Ordinate NN +3,0 m.
- 3.1.2. Es dürfen innerhalb bereits vorhandener bzw. noch zu errichtender Spundwandumschließungen (Baugruben für Brückenpfeiler) sowie der Schlitzwandumschließungen entsprechend 3.1.1. bis zu 3.689 m³ Beton sowie bis zu 21.142 m³ Zement Trinkwassersuspension im Hochdruckverfahren eingeleitet werden, um insgesamt 2.478 m² Unterwasserbeton- sowie 13.760 m² Düsenstrahlsohlen jeweils zwischen den in der "Wassermappe" beschriebenen Ordinaten zur Schaffung von weitestgehend wasserdichten Trogbaugruben zu errichten.
- 3.1.3. Es dürfen bis zu 3.780 m³ Zement-Trinkwassersuspension eingeleitet werden, um bis zu 1.900 GEWI-Pfähle zur Sohlankerung sowie bis zu 170 Verpressanker zur Stabilisierung von Umschließungswänden zu errichten.
- 3.1.4. Es dürfen bis zu 6.290 m³ Beton eingeleitet werden, um 96 Großbohrpfähle zur Lastabtragung von Baugruben bzw. der darin gegründeten Baukörper zu errichten.

3.2. Entnahme von Grundwasser

- 3.2.1. Zulässig ist das Absenken des Grundwassers nach Errichtung der Baugrubenumschließungen innerhalb der einzelnen Troggruben jeweils bis auf die in der Planunterlage beschriebenen Ordinaten durch Entnahme von bis zu 45.000 m³.
- 3.2.2. Die Absenkziele in den jeweiligen Baugruben über die in der Planunterlage beschriebenen Zeiträume durch Entnahme von bis zu 2,6 Mio. m³ sind zu halten. Insgesamt dürfen zur Durchführung des Bauvorhabens bis zu 2,7 Mio. m³ Grundwasser gefördert und abgeleitet werden.
- 3.2.3. Sofern im weiteren Planungsprozess Änderungen der Bauausführung mit der Folge geplant sind, dass sich die Stoffmengen bzw. die Stoffarten (vgl. Erlaubnis zu 3.1.1 – 3.1.4) und/oder die Wassermengen (Erlaubnis zu 3.2.1 und 3.2.2) geringfügig ändern, kann durch das EBA eine Anpassung erfolgen, ohne dass die Wasserbehörde nochmals beteiligt wird. **Allerdings ist der Einsatz von Weichgelen ausgeschlossen.**

3.3. Einleiten des geförderten Grundwassers

Das Förderwasser darf über neu zu errichtende Negativbrunnen und/oder andere geeignete Versickerungsanlagen in den Untergrund in einer Menge eingeleitet werden, was insbesondere zur Verhinderung von Setzungsschäden an Altbebauung, Vegetationsschäden oder einer Verschleppung von Untergrundverunreinigungen erforderlich ist.

Die Ableitung des nicht wieder in den Untergrund eingeleiteten oder für Bewässerungszwecke benötigten Förderwassers ist mit den Auflagen 3.4.2.6 in Verbindung mit Bedingung 3.4.1.5 und ab Auflage 3.4.4.8 geregelt.

3.4. Auflagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen:

3.4.1 Allgemeines

Die entsprechenden Grundwasserbenutzungen (Einleiten von Stoffen in das Grundwasser, Grundwasserentnahmen) dürfen erst durchgeführt werden, wenn zuvor die folgenden Auflagen erfüllt werden:

- 3.4.1.1. Die Benennung des Betriebsbeauftragten entsprechend Auflage 3.4.2.1 hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Berliner Wasserbehörde spätestens zwei Wochen vor Beginn der ersten Grundwasserbenutzung mit vollem Namen, Anschrift, Telefax- und Telefonnummer zu erfolgen. Ebenso ist der Wasserbehörde der Umfang der Leistungen mitzuteilen, die der Beauftragung zu Grunde liegen.

- 3.4.1.2. Der mit Auflage 3.4.2.2 geforderte Qualitätssicherungsbericht ist der Wasserbehörde spätestens eine Woche vor Beginn der ersten Grundwasserbenutzung vorzulegen. Sofern jedoch zum vorgenannten Zeitpunkt die Ermittlung der durch die Grundwasserabsenkungen für die späteren einzelnen Trogentwässerungen bzw. Grundwassereinbrüche in eine oder mehrere der Baugruben eventuell verursachten Auswirkungen noch nicht abgeschlossen ist, können die entsprechenden Teile des Qualitätssicherungsberichtes auch in jeweils separaten Berichten dargestellt werden. Diese Teilberichte sind der Wasserbehörde dann auf jeden Fall jeweils spätestens eine Woche vor Beginn der entsprechenden Grundwasserentnahme vorzulegen.
- 3.4.1.3. Die mit Auflage 3.4.4.1 geforderte Einbindung der Gesamtbaumaßnahme in das Grundwassermanagement "Spreebogen" (GWM) muss dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Wasserbehörde spätestens eine Woche vor Beginn der ersten Grundwasserentnahme nachgewiesen worden sein.
- 3.4.1.4. Die mit Auflage 3.4.4.2 geforderten Grundwassermessstellen müssen spätestens drei Arbeitstage vor Beginn der ersten Grundwasserentnahme betriebsbereit errichtet worden sein.
- 3.4.1.5. Die Untersuchungsergebnisse der Förderwasserbeprobungen entsprechend Auflage 3.4.2.6 sind der Wasserbehörde jeweils wenigstens zwei Arbeitstage vor Beginn der einzelnen Grundwasserentnahmen zur Qualitätskontrolle und Festlegung der Ableitungsart vorzulegen.
- Jede Ableitung geförderten Grundwassers nach Inbetriebnahme der einzelnen Trogentwässerungen in einen R- bzw. RÜ-Kanal oder direkt in ein Gewässer (Spree, Nordhafen oder Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal) darf jeweils erst nach gesonderter Zustimmung durch die Wasserbehörde erfolgen und bedarf jeweils der vorherigen Vorlage einer Beprobung und Analytik entsprechend Auflage 3.4.2.6.
- Da auf Grund der Konstruktion und der jeweils geringen Größe der Pfeilerbaugruben nur eine insgesamt geringe Grundwasserentnahme angenommen werden muss, bestehen seitens der Wasserbehörde keine Vorbehalte, wenn die Förderwässer aus diesen Baugruben mit Zustimmung der Berliner Wasserbetriebe (BWB) vollständig in die öffentliche Mischwasserkanalisation (M-Kanal) abgeleitet werden. Qualitätsuntersuchungen sind dann - vorbehaltlich den Forderungen der BWB - nicht erforderlich.
- 3.4.1.6. Die Kenndaten (Gerätetyp, Fabrikationsnummer und Zählerstand) der entsprechend Auflage 4.2.5 erforderlichen Wassermengenmesseinrichtungen sind der Wasserbehörde unter Beifügung der entsprechenden Eich- bzw. Beglaubigungsbescheinigungen vor deren jeweiligen Inbetriebnahme zu melden.
- 3.4.1.7. Mit dem Bodenaushub innerhalb der Bautröge darf im Schutze einer Grundwasserentnahme jeweils erst dann begonnen werden, nachdem entweder der Wasserbehörde jeweils schriftlich nachgewiesen wurde, dass die Ergebnisse des jeweiligen Pumpversuchs darauf hindeuten, dass die zu erwartenden Grundwasserförderraten

für die Trockenhaltung der Baugruben die beantragten nicht überschreitet oder die Wasserbehörde ihre schriftliche Zustimmung auch zu höheren Förderraten erteilt hat. Darüber hinaus muss das Vorhalten von eventuell im mit Auflage 3.4.2.2 geforderten Qualitätssicherungsbericht festgelegten Gerätschaften und Materialien zur Bekämpfung von Leckagen vor Beginn der jeweiligen Arbeitsaufnahme an den einzelnen Baurögen nachgewiesen worden sein.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Wasserbehörde einer höheren Förderrate für einzelne Baugruben nur dann zustimmen kann, wenn dadurch die Gesamtfördermenge nicht überschritten wird und keine über die im Verfahren dargelegten Beeinträchtigungen Dritter wahrscheinlich werden.

3.4.2 Auflagen zur Bauausführung

3.4.2.1 Es ist ein von den bauausführenden Firmen unabhängiger Betriebsbeauftragter zu bestellen, der über Kenntnisse des Grundbaues sowie der Hydrogeologie verfügen muss.

Er muss beauftragt und bevollmächtigt werden, die Arbeiten zur Errichtung aller Baugrubenumschließungswände, der HDI- und Unterwasserbetonsohlen, der Anker und der Bohrpfähle sowie auch die Grundwasserentnahmen und ggf. Wiedereinleitungen so zu betreuen und zu überwachen, dass gewährleistet ist, dass die Baugrubenumschließungen die erforderliche Dichtigkeit aufweisen und alle belasteten Bauteile wie Schlitzwände, und Bohrpfähle ausreichend stabil erstellt sind und die Grundwasserentnahmen so sparsam wie möglich durchgeführt werden.

Insbesondere ist der Betriebsbeauftragte auch zu verpflichten, darauf zu achten, dass die Verformung von Baugrubenwänden nicht die jeweils vorherberechneten und in ihren Auswirkungen im Qualitätssicherungsbericht bewerteten Maße überschreitet. Direkte und indirekte negative Auswirkungen auf vorhandene ober- und unterirdische Baukörper sollen dadurch vermieden werden. Sofern trotzdem Gefährdungen Dritter erkennbar werden sollten, muss der Betriebsbeauftragte beauftragt sein, in Abstimmung mit den an der Bauausführung Beteiligten und dem GWM "Spreebogen" Gegenmaßnahmen vorzuschlagen, die nach Zustimmung durch die Wasserbehörde umzusetzen sind. Er muss darüber hinaus bevollmächtigt werden, die Wasserbehörde über besondere Vorkommnisse, die zu Sicherheitsproblemen oder zu negativen Auswirkungen auf Dritte führen können, umgehend zu informieren. In konkreten Gefahrensituationen muss er ermächtigt sein, direkt in das Baugeschehen einzugreifen und die erforderlichen Schritte zur Beherrschung der Situation anzuordnen.

Sobald zur fachlichen Unterstützung des Betriebsbeauftragten zusätzliche Fachgutachter eingesetzt werden, sind auch diese dem Eisenbahn-Bundesamt und der Wasserbehörde jeweils zu benennen.

3.4.2.2 Schäden, die durch die Grundwasserbenutzungen verursacht werden können, ist vorzubeugen. Dazu zählen insbesondere Schäden an ober- und unterirdischen Altbaukörpern, Vegetationsschäden und Verschleppungen von Grundwasserverunreinigungen sowie Vernässungen unterirdischer Bauteile durch erforderlich werdende Infiltrationen. Daher ist zur Verhinderung vermeidbarer Schäden ein Qualitätssicherungsbericht anzufertigen. In diesem müssen zum einen die Qualitätsanforderungen an die Arbeiten zur Errichtung der Schlitzwände, der HDI- und Unterwasserbetonsohlen sowie der Anker und Bohrpfähle und das dazu erforderliche Überwachungsprogramm zur Gewährleistung sicherer, grundwasserschonender Durchführungen der Arbeiten dargelegt werden. Zum anderen muss erläutert werden, welche Gegenmaßnahmen bei welchen Zwischenfällen (wie z. B. bei einem stärker als berechneten Absinken des Grundwassers im Bereich von Grundwasserverunreinigungen oder gefährdeter Baukörper) und in welchen Zeiträumen zur Vorbeugung oder zumindest Minimierung von Schäden ergriffen werden sollen. Gleichzeitig muss der Qualitätssicherungsbericht auch die Beweissicherungsberichte über den äußeren Zustand der durch die Auswirkungen der Grundwasserentnahme und der Verformung der Baugrubenumschließung ggf. betroffenen Bauwerke enthalten. Ebenso ist darzulegen, wie und mit welchen Messmethoden betroffene Bauwerke während der Bauzeit vorbeugend überwacht werden sollen.

Bei sich trotzdem abzeichnenden Schäden hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass diese der Wasserbehörde unverzüglich per **Alarmfax (Nr. 030-9025-2507)** angezeigt werden.

3.4.2.3 Die für Brunnen - und Messstellenerrichtungen notwendigen Bohrarbeiten sind so durchzuführen, dass eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist. Insoweit dürfen bei Spülbohrungen nur Trinkwasser und bei der Verfüllung der Ringräume nur inerte Sande und Kiese bzw. quellfähige Tone zur Anwendung gelangen. Sofern bei den Bohrungen für Grundwassermessstellen und Negativbrunnen wassersperrende Bodenschichten durchörtert werden, sind im Grundwasserbereich in der Ausbauphase die Aufsatzrohre gegenüber diesen Bereichen durch Sperren aus quellfähigen Tonen abzudichten.

Zur Oberfläche hin muss eine Abdichtung mit einem Material erfolgen, dass nachweislich auch im ungesättigten Bodenbereich eine Wasserundurchlässigkeit des Ringraumes bewirkt. Darüber hinaus müssen alle Negativbrunnen und Messstellen so angelegt werden, dass im Umkreis von 5 m der Eintrag von Stoffen in den Boden, von denen eine Verunreinigung des Bodens oder des Grundwassers zu besorgen ist, verhindert wird. In diesen Bereichen darf kein möglicherweise verunreinigtes Niederschlagswasser zur Versickerung gelangen (z. B. von Befahrflächen abfließende

Wässer). Auch dürfen dort wassergefährdende Stoffe weder umgeschlagen oder gelagert, noch darf mit diesen dort umgegangen werden. Ggf. ist die Geländeoberfläche um die Brunnen und Messstellen herum zumindest wasserundurchlässig zu versiegeln. Alle Negativbrunnen und Messstellen sind mit dichten Abdeckungen zu versehen, durch welche die Fallrohre dicht zu führen sind.

3.4.2.4 Die Wasserbehörde ist zu unterrichten, wenn die Bauarbeiten, die eine Grundwasserbenutzung beinhalten oder im Schutze einer Grundwasserförderung vorgenommen werden müssen, begonnen, unterbrochen oder eingestellt werden.

3.4.2.5 Die geförderten Grundwassermengen sind mit Ausnahme der Pfeilerbaugruben für jede Baugrube getrennt jeweils in jedem Ableitstrang durch geeichte oder auf ihre Zuverlässigkeit beglaubigte Wassermengenmesseinrichtungen im Rahmen des Grundwasser-Managements "Spreebogen" (GWM) kontinuierlich - zumindest aber stündlich - elektronisch zu ermitteln und in die EDV-Anlage des GWM zu übertragen. Die Menge des aus den Pfeilerbaugruben abgeleiteten Grundwassers kann demgegenüber insgesamt über jeweils eine gemeinsame Wassermengenmesseinrichtung in jedem Ableitstrang ermittelt werden.

3.4.2.6 Vor Beginn jedes Pumpversuchs zur Dichtigkeitskontrolle der einzelnen Baugruben, wobei die Pfeilerbaugruben nicht berücksichtigt werden müssen (oder gegen Ende eines jeweiligen Pumpversuchs, wenn vorgesehen ist, das Förderwasser in einen M-Kanal zu leiten), ist die Qualität des Grundwassers in den einzelnen Trogbaugruben festzustellen. Dazu ist jeweils eine kurze Probeförderung bei Ableitung in einen M-Kanal vorzunehmen und ein akkreditiertes Fachlabor mit einer fachgerechten Beprobung und Untersuchung des Förderwassers auf die folgenden Parameter zu beauftragen:

pH-Wert, Leitfähigkeit, Temperatur, Farbe, Natrium, Kalium, Kalzium, Magnesium, Ammonium, Nitrat, Sulfat, Phosphat, Chlorid, Kieselsäure, p- und m-Wert, Blei, Cyanid, Arsen, Eisen, AOX, leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe (ICKW mit Einzelnachweis von Di-, Tri- und Tetrachlormethan, 1,1,1-Trichlorethen, Tetrachlorethan, cis 1,2-Dichlorethen, Trichlorethen und Tetrachlorethen), Monochlorethen (VC), polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK nach EPA), aromatische Kohlenwasserstoffe (AKW), Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), destillierbare Phenole (bei pH 1), gelöster organischer Kohlenstoff (DOC) sowie absetzbare und abfiltrierbare Stoffe.

Auf Grund der für die Errichtung der Schlitzwände der Unterwasserbeton- und HDI-Sohlen in das Grundwasser eingeleiteten Stoffe ist damit zu rechnen, dass die Förderwässer zumindest anfangs jeweils einen pH-Wert über 8,5 aufweisen. Sofern die

Wasserbehörde gemäß Bedingung 4.1.5 mit Ausnahme des zu hohen pH-Wertes ihre Zustimmung zur Ableitung des Förderwassers in einen R- bzw. RÜ-Kanal, ein Oberflächengewässer oder in den Untergrund erteilen kann, ist zur Sicherstellung dieser Ableitungsarten eine Neutralisation mit Kohlensäure vorzunehmen. Die Kohlensäuredosierung ist durch Messung des pH-Wertes im Zu- und Ablauf so zu steuern, dass im Ablauf ein pH-Wert zwischen 6,5 und 8,5 erreicht wird. Die Messwerte sind wenigstens wöchentlich in das EDV-System des GWM zu übertragen. Fehlfunktionen der Anlage bzw. Überschreitungen des Ableitgrenzwertes müssen dabei durch sofortigen Alarm an zentraler Stelle zur unmittelbaren Behebung des Schadens führen.

3.4.2.7 Der Wasserbehörde ist spätestens zu Beginn der ersten Grundwasserentnahme ein Bestandsplan einzureichen, auf dem die Lagen aller bis zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Positiv- und ggf. Negativbrunnen oder sonstigen Versickerungseinrichtungen, die Rohrleitungsführung, alle Einleitstellen sowie die Anordnungen der Wassermengemesseinrichtungen eingetragen sind.

Der vorgenannte Bestandsplan ist regelmäßig zu aktualisieren und bei wesentlichen Änderungen der Wasserbehörde nachzuliefern.

3.4.2.8 Zur Ableitung des Grundwassers bei Kontaminationen sind während der gesamten Dauer der Grundwasserförderung ausreichend viele Einleitstellen in die öffentliche Mischwasserkanalisation betriebsbereit vorzuhalten, es sei denn, diese lassen sich bei Bedarf innerhalb eines Tages neu errichten.

3.4.2.9 Sofern die Wasserbehörde wegen Kontaminationen geförderter Grundwässer Reinigungen anordnet, ist die jeweilige Reinigungstechnologie mit der Wasserbehörde abzusprechen und die erforderlichen Anlagen sind nach dem Stand der Technik auszuliegen. Zur Kontrolle sind dann regelmäßig Untersuchungen der abzuleitenden Wässer auf die zu entfernenden Schadstoffe sowohl vor als auch hinter der jeweiligen Reinigungsanlage notwendig, wobei der dann erforderliche Untersuchungsumfang und die Beprobungsintervalle jeweils mit der Wasserbehörde abzustimmen sind.

3.4.2.10 Unmittelbar nach Beendigung der Grundwasserentnahmen sind die Brunnen, Rohrleitungen und Grundwassermessstellen, die ausschließlich für die Bauvorhaben der S21 errichtet wurden und für die keine zeitnahe weitere Nutzung oder eine Übernahme durch andere Nutzer oder Betreiber erkennbar ist, zu beseitigen, und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.

Bei der Beseitigung der Brunnen und Grundwassermessstellen sind diese - soweit dies technisch möglich ist - zu ziehen, bei gleichzeitiger fachgerechter Verfüllung mit inertem Material, das in Bezug auf seine Wasserdurchlässigkeit und Körnung dem

durchteuften Boden entsprechen muss (analog dem in Auflage 3.4.2.3 beschriebenen Brunnen- bzw. Messstellenausbau). Sofern Brunnen und Messstellen nachweislich nicht wieder gezogen werden können, sind deren Aufsatzrohre entsprechend dem durchteuften Boden wie o. g. zu verfüllen, wobei die obersten zwei Meter bis zur späteren Abrissebene mit Beton zu verschließen sind. Anschließend sind die Aufsatzrohre möglichst tief unter der Geländeoberkante abzutrennen.

3.4.3. Auflagen für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser

3.4.3.1 Für die Errichtung der Schlitzwände, der HDI- und Unterwasserbetonsohlen sowie der Anker und Bohrpfähle dürfen über Bentonite, chromatarmer Zemente oder andere Zemente mit Chromatreduzierern, handelsübliche Beton- und Zementsuspensionszusätze, inerte Sande und Kiese sowie Wasser mit Trinkwasserqualität hinaus, keine weiteren Stoffe verwendet bzw. den in das Grundwasser einzubringenden Materialien zugegeben werden.

Die einzusetzenden Zemente und Zusatzstoffe sind der Wasserbehörde so rechtzeitig vor Beginn der Grundwasserbenutzung zu benennen, dass ggf. noch der Einsatz eines umweltverträglicheren Materials möglich wird. Sofern dabei Stoffe verwendet werden sollen, über deren Grundwasserverträglichkeit der Wasserbehörde noch keine Informationen vorliegen, ist der entsprechende Nachweis in Form eines Gutachtens eines anerkannten Fachinstitutes zu führen. Die Untersuchungsverfahren sowie die Beurteilungskriterien sind mit der Wasserbehörde abzustimmen. Bei der Auswahl der Zemente und Zusatzstoffe sind diejenigen zu verwenden, die bei Einhaltung der bautechnischen Erfordernisse die geringste Elution an schädlichen Stoffen aufweisen.

3.4.3.2 Der entsprechend Auflage 3.4.2.1 für die Qualitätssicherung verantwortliche Betriebsbeauftragte ist zu verpflichten, alle Arbeiten zur Umschließung von Baugruben (Wand-, Sohl- und Ankererrichtungen) sowie die Errichtung der Bohrpfähle vor Ort jeweils regelmäßig zu überwachen. Darüber hinaus ist er nicht nur zu beauftragen und zu bevollmächtigen, die ausführenden Fachfirmen so zu kontrollieren, dass nicht nur alle bautechnisch relevanten Vorschriften (wie z. B. die Forderungen der DIN 4093 bei der Errichtung der Düsenstrahlsohlen) und die Vorgaben des Qualitätssicherungsberichtes eingehalten werden, sondern auch erforderliche Anpassungen der Parameter für die Schlitzwandsuspensionen und/oder der Injektionsparameter für die Sohlen und Anker an aktuelle Erkenntnisse (wie z. B. Auftreten organischer Böden bzw. Spuren im Rückfluss) jeweils umgehend erfolgen.

3.4.3.3 Vor Beginn des Lenzens ist in allen Trogbaugruben (mit Ausnahme der Pfeilerbaugruben) zur Dichtigkeitsüberprüfung jeweils ein Pumpversuch durchzuführen. Zur

besseren Lokalisierung eventuell undichter Bereiche sind die Dichtigkeitsüberprüfungen von vornherein mit einer geeigneten Leckortung zu verbinden (z. B. mit thermischen oder elektrischen Verfahren oder über spezielle Messpegel).

- 3.4.3.4 Sobald erkannt wird, dass für Trogbaugruben die beantragte Dichtigkeit nicht erreicht wurde, ist die Wasserbehörde umgehend davon zu informieren. Sofern die Wasserbehörde keine Zustimmung auch zu einer höheren als der beantragten Restwassermenge erteilen kann, ist zu veranlassen, dass der für die Qualitätssicherung verantwortliche Betriebsbeauftragte bzw. die zu seiner Unterstützung eingeschalteten Fachgutachter die Ursachen ermitteln und der Wasserbehörde einen bzw. alternative Sanierungsvorschläge unterbreiten. Art und Umfang der Sanierungsmaßnahmen sind mit der Wasserbehörde abzustimmen.

3.4.4. Auflagen für die Grundwasserentnahme sowie deren Ab- und Einleitung

- 3.4.4.1 Die Kontrolle der durch die Grundwasserentnahmen zur Trockenhaltung der Baugruben und/oder durch Wiedereinleitungen verursachten Veränderungen der Grundwasseroberfläche außerhalb der Baugruben sowie die Ermittlung und Dokumentation der Fördermengen muss im Rahmen des Grundwassermanagements "Spreebogen" (GWM) erfolgen.

Dazu ist eine Beauftragung des Grundwassermanagements Spreebogen durch die Vorhabenträgerin erforderlich. Die Beauftragung des GWM muss die Erfassung der Fördermengen und der pH-Messwerte der Neutralisationsanlagen, die Auslesung der Datenlogger der Grundwassermessstellen sowie die Einspeisung aller dieser Daten in ihr EDV-System und die dortige Verwaltung und Bearbeitung umfassen.

Die Auslesung der Datenlogger und Auslesung bzw. Übernahme der Fördermengen sowie die Speicherung der Daten in der EDV-Anlage beim GWM muss dabei während der Pumpversuche jeweils täglich, nach Inbetriebnahme der einzelnen Grundwasserabsenkungen jeweils bis zum Einstellen eines quasi stationären Absenktrichters, alle zwei Tage sowie daran anschließend bis auf weiteres zweimal wöchentlich erfolgen.

Der Wasserbehörde ist für dieses Planfeststellungsverfahren zu ermöglichen, ständig die einzelnen Pegelstände sowie die Fördermengen abrufen, darstellen, ausdrucken und auswerten zu können. Dazu ist dafür zu sorgen, dass sich die Wasserbehörde weiterhin jederzeit in das EDV-System des GWM "Spreebogen" einloggen kann, um die Daten in ihren Überwachungscomputer zu überspielen.

Darüber hinaus ist das GWM damit zu beauftragen, den vierteljährlich zu erstellenden Beweissicherungsbericht auch auf diese Bauvorhaben auszudehnen und bei Wiedereinleitungen von Grundwasser entsprechend Auflage 3.4.4.7 steuernd tätig zu werden.

- 3.4.4.2 Die durch die Grundwasserentnahmen und ggf. Wiedereinleitungen verursachten Grundwasserstandsänderungen im obersten Grundwasserleiter außerhalb der Baugruben sind über so ausreichend viele Grundwassermessstellen zu ermitteln, dass die Veränderungen der Grundwasserstände noch bis in die Bereiche erkannt werden können, in denen Veränderungen von 0,3 m zu erwarten sind.
Dazu ist durch einen Fachgutachter, in Absprache mit dem GWM und der Wasserbehörde, zu berechnen, an welchen Lokalisationen das bereits vorhandene Grundwassermessnetz des GWM durch weitere Grundwassermessstellen zur Schadensvermeidung außerhalb der Baugruben ergänzt werden muss (insbesondere im Bereich von erforderlich werdenden Versickerungsanlagen). Weiterhin ist innerhalb der Baugruben mit HDI-Sohlen zur grundwasserschonenden Steuerung des Absenkzieles jeweils wenigstens eine Grundwassermessstelle zu errichten und im Rahmen des GWM zu betreiben.
- 3.4.4.3 Alle zur Überwachung erforderlichen Messstellen müssen nach Lage und Höhe eingemessen und mit Datenloggern ausgerüstet sein, die in der Lage sind, die Grundwasserstände auf NN bezogen ab einem Tag vor Beginn der ersten Grundwasserentnahme mit einer Genauigkeit von 0,01 m wenigstens stündlich zu ermitteln und zu speichern.
- 3.4.4.4 Unabhängig von ggf. im Qualitätssicherungsbericht für bestimmte Bereiche festgesetzte nicht zu über- oder zu unterschreitende Grundwasserstände darf in Bereichen mit schützenswerter Vegetation baubedingt eine dauerhafte Absenkung des Grundwassers nur bis maximal 0,5 m unterhalb eines dem weitgehend unbeeinflussten mittleren Tiefststand der 70er und 80er Jahre des letzten Jahrhunderts entsprechenden Wertes erfolgen. In der Regel ist daher in diesen Bereichen eine untere Grundwasserhöhe von NN +30,0 m (Richtwert) einzuhalten. Kurzfristig darf max. die Ordinate NN +29,75 m (Tiefstwert) erreicht, aber keinesfalls unterschritten werden, es sei denn, dass andere Schutzmaßnahmen wie z. B. eine intensive Bewässerung durch einen ökologischen Gutachter vorgeschlagen werden und das zuständige Naturschutz- und Grünflächenamt (NGA-Mitte) diese für ausreichend erachtet.
- 3.4.4.5 Sofern erkannt werden muss, dass in Bereichen schützenswerter Vegetation baubedingt eine länger anhaltende Grundwasserhöhe von weniger als NN +30,0 m resultieren könnte, ist ein Fachgutachter für Ökologie zu beauftragen, die jeweils gemessenen Grundwasserstände in Bezug auf den Vegetationsschutz zu bewerten und die jeweils erforderlichen Schutzmaßnahmen vorzuschlagen (z. B. Versickerungen und Bewässerungen), die nach Zustimmung durch das NGA-Mitte umzusetzen sind. In

Bereichen, in denen baubedingt die Grundwasserstände um mehr als 0,5 m absinken, sind Vegetationsbestände auf jeden Fall zu bewässern. Die zeitlichen Abstände sowie die jeweiligen Mengen der Wassergaben sind mit dem NGA-Mitte abzustimmen.

3.4.4.6 Falls die Errichtung von Versickerungsanlagen zur Vermeidung schädigender, zu tiefer Grundwasserstände erforderlich wird, dürfen diese nicht im Traufbereich von Bäumen errichtet werden, es sei denn, das zuständige NGA gibt dazu seine Zustimmung. Die Anlagen sind so zu betreiben, dass in Bereichen mit schützenswerter Vegetation keine dauerhaften Wurzelvernässungen auftreten. In Aufstaubereichen, in denen die Vegetation durch einen ansteigenden Grundwasserspiegel nicht gefährdet werden kann, darf der Grundwasserstand soweit angehoben werden, wie dies ohne andere Schädigungen möglich ist. In Bereichen von Bebauung bzw. baulichen Anlagen, wozu auch unterirdische Anlagen wie Tunnel und Heizungskanäle rechnen, darf jedoch der höchste gemessene Grundwasserstand (HGW) keinesfalls überschritten werden.

Ebenso muss sichergestellt sein, dass in allen Bereichen mit schützenswerter Vegetation dauerhaft der weitgehend unbeeinflusste mittlere Höchststand der 70er und 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts nicht überschritten wird. In diesem Gebiet ist daher in der Regel in Aufstaubereichen eine Grundwasserhöhe von NN +31,0 m (Richtwert) einzuhalten. Kurzfristig darf max. die Ordinate NN +31,2 m (Höchstwert) erreicht, aber auf keinen Fall überschritten werden.

3.4.4.7 Sofern Wiederversickerungen vorgenommen werden, sind die gesamten Maßnahmen zur Entnahme und Wiederversickerung des Förderwassers durch das von der Vorhabenträger zu beauftragende GWM so zu steuern, dass die Grundwasserstände der Auflagen 3.4.4.4 und 3.4.4.6 unter allen Betriebsbedingungen eingehalten werden können. Sollten trotzdem eine Unter- oder Überschreitung der in den Auflagen 3.4.4.4 und 3.4.4.6 festgesetzten Richtwerte auftreten, hat der Erlaubnisinhaber dafür zu sorgen, dass der Betriebsbeauftragte sofort vom GWM alarmiert wird. Dieser muss beauftragt und berechtigt sein, unmittelbar geeignete Gegenmaßnahmen - erforderlichenfalls in Absprache mit dem GWM - auszulösen. Sofern dabei Richtwerte länger als zwei Tage über- bzw. unterschritten werden, ist auch die Wasserbehörde sofort über das **Alarmfax (Nr. 9025-2507)** zu benachrichtigen

3.4.4.8 Das weder zur Stabilisierung der Grundwasserstände noch für Bewässerungszwecke benötigte Förderwasser darf nach Zustimmung durch die Wasserbehörde entsprechend Bedingung 3.4.1.5 bzw. nach Nachweis einer ausreichenden Qualität entspre-

chend Auflage 3.4.4.10 entweder direkt in ein Oberflächengewässer oder in einen R- bzw. RÜ-Kanal abgeleitet werden.

Vor der Einleitung in ein Oberflächengewässer oder die Kanalisation ist das geförderte Grundwasser zu belüften und der anfallende Eisenschlamm zurückzuhalten.

Bei der Direkteinleitung in ein Oberflächengewässer ist dafür Sorge zu tragen, dass weder die Gewässerufer noch die Sohle beschädigt werden. Dazu sind auf jeden Fall die Uferwand bei der Einleitung über eine Tulpe bzw. die Gewässersohle bei einer Einleitung über ein Einleitrohr vor Ausspülungen durch ein Prallblech zu schützen.

3.4.4.9 Bei einer Einleitung von gefördertem Grundwasser in den Untergrund, ein Oberflächengewässer oder einen R- bzw. RÜ-Kanal ist die Qualität des geförderten Wassers für jede Baugrube einzeln bzw. bei den Pfeilerbaugruben insgesamt von einem akkreditierten Fachlabor regelmäßig durch Beprobung und Analytik des abzuleitenden Wassers zu untersuchen. Dabei ist vorerst jeweils eine Beprobung nach Förderung von jeweils 5.000 m³, 15.000 m³ und 50.000 m³ durchzuführen. Sofern die Wasserbehörde auf Grund der jeweils vorliegenden Ergebnisse keine anderen oder zusätzliche Parameter festlegt, sind jeweils die folgenden Parameter zu untersuchen: pH-Wert, Leitfähigkeit, Farbe, Ammonium, Nitrat, Blei, Cyanid, Arsen, Eisen, ICKW mit den in der Auflage 3.4.1.4 festgesetzten Einzelnachweisen, VC, DOC, absetzbare und abfiltrierbare Stoffe.

Die Untersuchungsergebnisse sind der Wasserbehörde jeweils spätestens vier Tage nach Probenahme vorzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass spätestens nach Förderung von jeweils 50.000 m³ die Wasserbehörde auf Grund der bis dahin festgestellten Qualität entscheidet, ob und in welchen Abständen jeweils eine weitere Beprobung der einzelnen Baugrube erforderlich sein wird und/oder ob ggf. das Förderwasser mit dem anderer Baugruben zusammengeführt und gemeinsam beprobt und abgeleitet werden darf.

3.4.4.10 Bei Einhaltung der in der folgenden Tabelle für die einzelnen Ableitungsarten festgelegten Werte darf das Förderwasser, ohne nochmals die Zustimmung der Wasserbehörde abzuwarten, in ein Oberflächengewässer, einen R- bzw. RÜ-Kanal oder den Untergrund weiterhin eingeleitet werden. Bei Überschreitung der in der folgenden Tabelle genannten Werte bzw. Konzentrationen ist die Wasserbehörde unverzüglich per **Alarmfax: 030-9025-2507** zu informieren. Sie entscheidet dann, ob die bisherige Art der Ableitung aufrechterhalten werden kann, eine Reinigungsanlage betrieben werden oder eine Änderung der Ableitungsart erfolgen muss.

Ableitung in:

	Oberflächengewässer oder R- bzw. RÜ-Kanal <6,5/>8,5	Versickerungs- anlagen <6,5/>8,5
pH-Wert		
Leitfähigkeit	1.800 µS/cm	1.800 µS/cm
Ammonium	5,0 mg/l	0,5 mg/l
Nitrat	50,0 mg/l	5,0 mg/l
Blei	20,0 µg/l	10,0 µg/l
Cyanid	10,0 µg/l	5,0 µg/l
Arsen	20,0 µg/l	10,0 µg/l
Eisen	2,0 mg/l	
Z ICKW:	10,0 µg/l	5,0 µg/l
Vinylchlorid	5,0 µg/l	1,0 µg/l
DOC	10,0 mg/l	5,0 mg/l
Absetzbare Stoffe	0,3 ml/l	*
Abfiltrierbare Stoffe	30,0 mg/l	*

*) Die Konzentration darf während der Betriebsdauer der Versickerungsanlagen deren Leistungsfähigkeit nicht mehr als unwesentlich beeinträchtigen.

3.4.5 Weitere Hinweise

1. Die Mitarbeiter der Wasserbehörde haben nach § 21 Abs. 1 WHG das Recht, die Grundwasserbenutzungen zu überwachen und dafür die Grundstücke bzw. Baustellen jederzeit zu betreten.
2. Nach § 34 Abs. 1 WHG in Verbindung mit der Grundwasserverordnung dürfen nur Stoffe in das Grundwasser eingeleitet werden, wenn eine schädliche Veränderung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist. Dies ist insbesondere bei der Auswahl der Zemente und Zusatzstoffe zu beachten.
3. Für alle Einleitungen in die öffentliche Kanalisation ist die privatrechtliche Genehmigung der Berliner Wasserbetriebe über die zuständige Kanalbetriebsstelle einzuholen.
4. Für die Errichtung baulicher Anlagen zur Einleitung des Förderwassers in ein Gewässer I. Ordnung (z. B. Spree) ist die wasser- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung beim Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin gesondert zu beantragen.
5. Für den Bau und die Nutzung von Negativbrunnen und Grundwassermessstellen ist die Zustimmung des jeweiligen Grundstückseigentümers erforderlich. Sofern es sich

um öffentliches Straßenland oder öffentliche Grünanlagen handelt, sind die Genehmigungsanträge an das zuständige Tiefbauamt bzw. Naturschutz- und Grünflächenamt (NGA) zu richten.

6. Die der Wasserbehörde zu übermittelnden Daten können von der Wasserbehörde gespeichert und ggf. weiter verwertet werden.
7. Gemäß § 13a Abs. 1 BWG wird für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser ein Grundwasserentnahmeentgelt erhoben.

4. Widmung und Teileinziehung des Nordufers

(1) Der durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassene neu zu bauende Abschnitt der Straße „Nordufer“ zwischen der Eisenbahnüberführung des nördlichen Berliner Innenrings und der Fennstraße (Bauwerksverzeichnis Nr. 1/03/02 – 1/03/05, 1/03/08 - 1/03/10), gilt gemäß § 3 Abs. 5 Satz 1 BerlStrG mit seiner Verkehrsübergabe als gewidmet.

(2) Der Abschnitt der Straße „Nordufer“ zwischen den Einmündungen Samoastraße und Torfstraße (Teilfläche des Flurstücks 429 der Flur 27 von Wedding; Band 1, Anlage 4.4 der Planunterlage) wird bis zur Umsetzung des Bebauungsplanes III-212 des Bezirksamtes Mitte vom 07.09.2004 (GVBl. S. 440) gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG für den motorisierten Verkehr eingezogen. Diese Regelung tritt zeitgleich mit der Verkehrsübergabe der neu zu bauenden Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße gemäß Absatz 1 in Kraft. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass durch in Abstimmung mit dem Bezirksamt Mitte zu treffende bauliche Vorkehrungen (z.B. durch Setzen von Pollern) die Nutzung des teileingezogenen Abschnitts der Straße durch den motorisierten Verkehr ab diesem Zeitpunkt ausgeschlossen wird.

5. Sonstige Nebenbestimmungen

Hinweis:

An dieser Stelle werden allgemeine Auflagen von grundsätzlicher Bedeutung für dieses Vorhaben verfügt. Weitere Auflagen, die die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin aufgrund einer Stellungnahme oder Einwendung auferlegt hat, sind der jeweiligen Entscheidung im Abschnitt B Ziffer 5 oder 6 dieses Beschlusses zu entnehmen.

5.1 Bautechnische Sicherheit

Die planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahn 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.

Soweit der Plan bauliche Maßnahmen an Straßen und Wegen vorsieht, sind die Ausführungsunterlagen nach den Vorschriften des jeweiligen Straßenbaulastträgers zu erstellen und von diesem prüfen zu lassen. Die bautechnische Prüfung von baulichen Anlagen im Kreuzungsbereich mit Betriebsanlagen der Eisenbahn, die sicherheitsrelevante Belange des Eisenbahnbetriebes berühren können, ist durch Prüfengeure mit einer Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes durchzuführen.

Die Vorhabenträgerin darf erst nach Freigabe der Ausführungsunterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. die zuständige Straßenbauverwaltung mit der Durchführung des Vorhabens beginnen.

5.2 Immissionen während der Baudurchführung

Die Vorhabenträgerin hat 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 zum Schutz gegen Lärm vom 23.03.2004 (GVBl. S. 148) während der Baumaßnahmen beachtet wird. Vermeidbarer ruhestörender Lärm durch den Betrieb nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen oder durch menschliches Verhalten ist zu unterlassen. Bei der Auftragsvergabe ist sicherzustellen und während der Bauphase ist darauf zu achten, dass nur Baugeräte zum Einsatz kommen, die den geltenden Vorschriften zum Schutz gegen Baulärm entsprechen.

Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass durch die Baumaßnahmen keine Erschütterungsauswirkungen auf die umliegende Bebauung ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3, Ausgabe Februar 1999, überschreiten. Rammarbeiten in der Nähe von erschütterungsgefährdeten Bauwerken dürfen nur nach Durchfüh-

rung von Rammversuchen ausgeführt werden. Während der Bauarbeiten ist der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken zu kontrollieren. In der Nähe von erschütterungsempfindlichen Nutzungen ist darauf zu achten, dass bei Baustraßen eine ebene Oberfläche hergestellt und erhalten wird.

Sollte die Vorhabenträgerin beabsichtigen, Bauarbeiten in der gemäß §§ 1, 2 LärmVO besonders geschützten Zeit durchzuführen, ist hierzu die Feststellung bzw. Genehmigung gemäß §§ 7 bzw. 8 LärmVO bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu beantragen.

5.3 Passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung

Die Gebäude, deren Eigentümern dem Grunde nach Ansprüche auf Entschädigung nach § 42 BImSchG für Schallschutzmaßnahmen am Gebäude zustehen, sind aufgeführt im Erläuterungsbericht (Anlage 2 der Planunterlagen, S. 34 f.) sowie in der Schalltechnischen Untersuchung.¹

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen sind nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV - zu bestimmen. Werden neue Fenster aufgrund des Einbaues von Lüftungselementen eingesetzt und haben die bereits vorhandenen Fenster eine höhere Schallschutzklasse als für dieses Vorhaben erforderlich, sind Fenster mit der bisherigen Schallschutzklasse einzubauen.

Über die Erstattung der Aufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden ist eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Eigentümer des Gebäudes zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der hierfür gemäß § 42 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zuständigen Behörde zu beantragen.

Bei einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes des § 2 der 16. BImSchV für den Tag sind Entschädigungen für die Lärmbeeinträchtigung ggf. vorhandener schutzbedürftiger Außenwohnbereiche zu zahlen. Die Höhe der jeweiligen 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. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

¹ Anlage 13.1 der Planunterlagen, dort Anhang IV („Zusammenstellung der Anwesen mit Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen“) und Anhang V/1 („Auswirkungen der Folgemaßnahmen - Ersatzlösung Tegeler Straße“). Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass über die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude Müllerstraße 167, Lynarstraße 1-9 und Wildenowstraße 23 bereits in der Plangenehmigung vom 14.10.2003 (51131.51113 Pap/1780) entschieden wurde. Die betreffenden Gebäude sind in den aufgeführten Auflistungen mit enthalten.

5.4 Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen

Zum Schutz von Natur und Landschaft während der Bauzeit und zur Kompensation der durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft sind die Schutzmaßnahmen S 1 - S 2, die Minderungsmaßnahmen M 1 - M 3 und die Ausgleichsmaßnahmen A 1 - A 4 geplant. Da aufgrund dieses Vorhabens außerdem festgestellte, aber noch nicht realisierte Ausgleichsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.09.1995 für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin (VZB) geändert werden müssen, treten die durch diesen Beschluss neu festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen A 5 - A 9 an die Stelle der entfallenden Maßnahmen (vgl. nachfolgende Nebenbestimmungen unter Ziffer 5.5).

Die Schutz- und Minderungsmaßnahmen sind während der Baudurchführung zu beachten.

Die Ausgleichsmaßnahmen A 1 - A 4 sind spätestens 1 Jahr nach Inbetriebnahme der neuen S-Bahnstrecke abzuschließen. Zur besonderen Umsetzungsfrist für die Ausgleichsmaßnahmen A 5 - A 9 (Kiautschouplatz) wird auf die nachfolgenden Bestimmungen unter Ziffer 5.5 f verwiesen.

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Ausführungsplanung für die in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen mit der Obersten Naturschutzbehörde abzustimmen und diese Abstimmung dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen. Bei der Ausführungsplanung für Gehölzpflanzungen ist ein Pflanzabstand von 1,0 m x 1,5 m grundsätzlich nicht zu unterschreiten. Soweit dichtere Pflanzraster geboten sind, ist dies zu begründen.

Der Beginn der Arbeiten und der Abschluss der Maßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der unteren und Obersten Naturschutzbehörde anzuzeigen.

5.5 Änderungen des landschaftspflegerischen Begleitplans zum Planfeststellungsbeschluss VZB

a) Die Ausgleichsmaßnahme 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses VZB vom 12.09.1995 (Neubegrünung des Mettmannplatzes)² wird aufgehoben. Insoweit die Maßnahme noch nicht umgesetzt worden ist, wird sie ersetzt durch die Ausgleichsmaßnahme A 5 dieses Vorhabens (Umverlegung Ausgleichsmaßnahme Mettmannplatz auf den geplanten Kiautschoupark).³

b) Die Ausgleichsmaßnahme 2.2 des Planfeststellungsbeschlusses VZB (Gestaltung eines Grünzuges zwischen Döberitzer Straße und B96/Einmündung in die Heidestraße entsprechend FNP und Landschaftsprogramm)⁴ wird um eine Teilfläche von ca. 3.765 m² reduziert. An die Stelle der entfallenden Teilfläche tritt die Ausgleichsmaßnahme A 6 dieses Vorhabens (Teilweise Umverlegung der Ausgleichsmaßnahme Gestaltung eines Grünzuges zwischen Döberitzer Straße und B96/Einmündung in die Heidestraße auf den geplanten Kiautschoupark).⁵

c) Die Ausgleichsmaßnahme 1.1 des Planfeststellungsbeschlusses VZB (Böschungsbepflanzung der EBR Nordost und des Nordrings östlich der Tegeler Straße sowie Begrünung von ca. 50 m Stützwand)⁶ wird aufgehoben. An ihre Stelle tritt die Ausgleichsmaßnahme A 7 dieses Vorhabens (Umverlegung der Ausgleichsmaßnahme Böschung an Tegeler Straße auf den geplanten Kiautschoupark)⁷.

d) Die Ausgleichsmaßnahme 1.4 des Planfeststellungsbeschlusses VZB (u.a. Bepflanzung zweier Böschungen der Fernbahn südlich der Perleberger Brücke auf einer Fläche von ca. 1.300 m²)⁸ kann auf der östlichen Böschung wegen der S21 nicht mehr umgesetzt werden. Die Maßnahme wird um eine Teilfläche von ca. 650 m² reduziert, insoweit tritt die Ausgleichsmaßnahme A 8 (Umverlegung der Ausgleichsmaßnahme Böschung östlich der Lehrter Straße auf den geplanten Kiautschoupark)⁹ an deren Stelle.

² vgl. Planfeststellungsunterlage VZB, Band 21, Plan Anlage 9.3.1 sowie Band 19, Ordner 1, Maßnahmeblatt LBP S. 189

³ vgl. Band 2.1 der Planunterlage S21, LBP Erläuterungsbericht S. 74g, Maßnahmeblatt S. 95

⁴ vgl. Planfeststellungsunterlage VZB, Band 21, Maßnahmeplan Anlage 9.3.2; Band 19, Ordner 1, Maßnahmeblatt LBP S. 194

⁵ vgl. Band 2.1 der Planunterlage S21, LBP Erläuterungsbericht S. 74g/74h, Maßnahmeblatt S. 96

⁶ vgl. Planfeststellungsunterlage VZB Band 21, Plan Anlage 9.3.1; Band 19, Ordner 1, Maßnahmeblatt LBP S. 188

⁷ vgl. Band 2.1 der Planunterlage S21, LBP Erläuterungsbericht S. 74h, Maßnahmeblatt S. 96a

⁸ vgl. Planfeststellungsunterlage VZB, Band 21, Plan Anlage 9.3.1; Band 19, Ordner 1, Maßnahmeblatt LBP S. 191

⁹ vgl. Band 2.1, LBP Erläuterungsbericht S. 74i, Maßnahmeblatt S. 96b

e) Die Ausgleichsmaßnahme 2.1 des Planfeststellungsbeschlusses VZB (u.a. Anlage zweier Böschungen von insgesamt 1.650 m² mit Ruderal- und Sukzessionsflächen östlich der Lehrter Straße)¹⁰ kann auf der östlichen Böschung wegen der S21 nicht mehr umgesetzt werden. Die Maßnahme wird um eine Teilfläche von 750 m² der östlichen Böschung reduziert, insoweit tritt die Ausgleichsmaßnahme A 9 (Umverlegung der Ausgleichsmaßnahme Böschung an einer geplanten Notzufahrt östlich der Lehrter Straße auf den geplanten Kiautschoupark)¹¹ an deren Stelle.

f) Die neuen Ausgleichsmaßnahmen A 5 - A 9 sollen entfallende oder in ihrem Flächenumfang reduzierte Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Vorhaben der Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin kompensieren. Da die neuen Ausgleichsmaßnahmen A 5 - A 9 im Kiautschoupark und damit außerhalb der Bauflächen der Verkehrsbauwerke des Zentralen Bereichs und der S21 umzusetzen sind, ist die Ausführungsplanung für diese Maßnahmen abweichend von der unter Abschnitt A Ziffer 5.4 geregelten Fristsetzung unverzüglich nach Zustellung dieses Beschlusses durch die Vorhabenträgerin zu erstellen und der Obersten Naturschutzbehörde vorzulegen. Nach erfolgter Abstimmung der Ausführungsplanung ist die Vorhabenträgerin zur unverzüglichen Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen A 5 und A 7 - A 9 verpflichtet; für das Land Berlin gilt entsprechendes für die Ausgleichsmaßnahme A 6. Diese Verpflichtungen sind auch dann durch die Vorhabenträgerin und das Land Berlin zu erfüllen, wenn sich die Baumaßnahmen zur Realisierung des Vorhabens S21 verzögern sollten.

5.6 Allgemeine Auflagen zur Bauausführung

- a) Sollte sich bei der Durchführung der Bauarbeiten der Verdacht auf Kampfmittelvorkommen ergeben, sind die Arbeiten sofort zu unterbrechen und der für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeipräsident in Berlin unter der Notrufnummer 110 sowie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung unter der Telefonnummer 9012-5769 zu verständigen. Die Fortsetzung der Arbeiten ist erst nach der Freigabe durch den Polizeipräsidenten gestattet.
- b) Bei der Bauausführung sind die Vorschriften zum Lagern wassergefährdender Flüssigkeiten zu beachten. Wenn bei der Bauausführung Boden- und Grundwasserunreinigungen auftreten sollten, ist das kontaminierte Material sofort auszuheben oder aufzusaugen und in wasserdichten Behältern bis zu seiner ordnungsgemäßen Entsorgung zwischen zu lagern.

¹⁰ vgl. Planfeststellungsunterlage VZB, Band 21, Plan Anlage 9.3.2; Band 19, Ordner 1, Maßnahmeblatt LBP S. 192

¹¹ vgl. Band 2.1 der Planunterlage S21, LBP Erläuterungsbericht S. 74i/74j, Maßnahmeblatt S. 96c

- c) Bei der Bauausführung ist darauf hinzuwirken, dass baubedingte Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf ein Mindestmaß beschränkt und ggf. unverzüglich wieder beseitigt werden. Zur Sicherung zu erhaltender Vegetationsbestände sind während der Bauzeit Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Die DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) ist zu beachten.
- d) Notwendige Verlegungen oder die Sicherung bestehender Leitungen sind in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern auszuführen. Vor Beginn von Abbruch- und Erdarbeiten sind Lage, Art und Zustand vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen im Baufeldbereich festzustellen. Nicht mehr genutzte Leitungen sind stillzulegen und mindestens so zu sichern, dass keine Gefahren eintreten können. In den Ausschreibungsunterlagen ist darauf hinzuweisen, dass bei Arbeiten innerhalb der Leitungsschutzzonen sowie in Kabelnähe die einschlägigen DIN-VDE-Vorschriften (VDE 0210) und die Unfallverhütungsvorschriften zu beachten sind.
- e) Eine ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung möglicherweise kontaminierter Bodenmassen ist zu gewährleisten. Sollten sich während der weiteren Planung oder Baudurchführung Anhaltspunkte für Ablagerungen von Abfällen ergeben, sind diese unverzüglich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Abfallwirtschaftsbehörde - 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, veröffentlicht im Amtsblatt von Berlin Nr. 15 vom 20.03.1996, S. 971 ff) zu erfolgen.
- Zur Wiederverwendung nicht geeignetes kontaminiertes Abbruch- und Aushubmaterial ist der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften anzudienen.

5.7 Übersicht weiterer Auflagen

Die Vorhabenträgerin wird besonders auf die Beachtung folgender Entscheidungen dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen:

Entscheidungen in Abschnitt B	Gegenstand
Ziffer 5.11.1 Nummer 13	Abstimmung Ausführungsplanung zu den Pfeilern in der Nähe der Perleberger Brücke
Ziffer 5.11.1 Nummer 14	Abstimmung Ausführungsplanung zum Widerlager D der Straßenbrücke Perleberger Straße
Ziffer 5.11.1 Nummer 15	Abstimmung Ausführungsplanung zur Pfeilerscheibe B der Straßenbrücke Perleberger Straße
Ziffer 5.11.1 Nummer 18e	Abstimmung Ausführungsplanung zur Verankerung der Verbauwand Bauwerksverzeichnis-Nr. 1/02/22
Ziffer 5.11.2 Nummer 4	Abstimmung Ausführungsplanung zum Kreuzungsbauwerk in der Invalidenstraße
Ziffer 5.12 Nummer 1	Abstimmung Ausführungsplanung zur Herstellung der Barrierefreiheit
Ziffer 5.12 Nummer 3	Abstimmung Ausführungsplanung zur Bushaltestelle Tegeler Straße/Fennstraße
Ziffer 5.12 Nummer 4	Abstimmung Ausführungsplanung zu den Rettungseinrichtungen im Tunnelbauwerk für Mobilitätseingeschränkte
Ziffer 5.16 Nummer 3	Beachtung Einleitgeschwindigkeit der Regenwassereinleitung
Ziffer 5.17 Nummer 5	Beachtung der Hinweise zur Staubminimierung
Ziffer 5.19 Nummer 1-3	Abstimmung Ausführungsplanung mit BEWAG, Baubeginnanzeige
Ziffer 5.20 Nummern 1, 3 - 5	Abstimmung Ausführungsplanung mit GASAG
Ziffer 5.21 Nummern 2 - 4	Abstimmung Ausführungsplanung mit Deutsche Telekom AG, Baubeginnanzeige
Ziffer 5.22	Beachtung der Richtlinie zum Schutz der Anlagen der BerliKomm Telekommunikationsgesellschaft mbH
Ziffer 5.23 Ziffern 1 a, b und 2	Beachtung der Hinweise zu neuen Anschlüssen an die öffentliche Wasserversorgung, zum Schutz von Trinkwasserleitungen sowie zu Baumpflanzungen

B. Begründung

1. Rechtsgrundlagen

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 Gesetz vom 27.12.2004 (BGBl. I S. 3833)
 - Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2396), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.12.2004 (BGBl. I S. 3833)
- Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 25.05.1976 (BGBl. I S. 1253) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 14.01.2003 (BGBl. I S. 66), zuletzt geändert durch Art. 4 Abs. 8 des Gesetzes vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718, 833)
- 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)
- Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.09.2004 (BGBl. I S. 2322)
- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Zweites Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21.06.2002 (BGBl. I S. 2191)
- 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. 236 Siebente Zuständigkeitsanpassungs-Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I S. 2785, 2837)
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414)
- Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.04.1994 (BGBl. I S. 854), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4015)
- Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.11.1998 (BGBl. I S. 3294), zuletzt geändert durch Art. 238 Achte Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 25.11.2003 (BGBl. I S. 2304, 2334)
- Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18.08.1997 (BGBl. I S. 2081), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.12.1997 (BGBl. I S. 2902)

- 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), geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.12.2004 (BGBl. I S. 3704, 3708)
- 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 Magnetschwebbahnverordnung 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 zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1468)
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.09.2001 (BGBl. I S. 2350), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 24.06.2004 (BGBl. I S. 1359, 1380)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 25.03.2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 21.12.2004 (BGBl. I 2005, S. 186, 195)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.08.2002 (BGBl. I S. 3245), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2, 14)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 09.12.2004 (BGBl. I S. 3214),
- 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. 3 des Gesetzes vom 22.12.2004 (BGBl. I S. 3704, 3708)
- Verwaltungskostengesetz (VwKostG) vom 23.06.1970 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 833)
- Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) vom 05.04.2001 (BGBl. I S. 562)
- Berliner Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Berliner Bodenschutzgesetz – Bln BodSchG) vom 24.06.2004 (GVBl. S. 250)
- Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vom 13.07.1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Art. VII des Gesetzes vom 24.06.2004 (GVBl. I S. 253, 255)

- Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 03.03.1989 (GVBl. S. 605), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.06.2004 (GVBl. S. 252)
- Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS) vom 06.03.1995 (GVBl. S. 67), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.07.2001 (GVBl. S. 313)
- Verordnung über die Erlaubnisfreiheit für das schadlose Versickern von Niederschlagswasser (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung – NWFreiV) vom 24.08.2001 (GVBl. S. 502)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchGBln) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.10.2003 (GVBl. S. 554), geändert durch Art. XIV des Gesetzes vom 17.12.2003 (GVBl. S. 617, 618)
- 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)
- Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) vom 24.04.1995 (GVBl. S. 274), zuletzt geändert durch Artikel XLVI des Gesetzes vom 16. Juli 2001 (GVBl. S. 260)
- Verordnung zur Bekämpfung des Lärms (LärmVO) vom 23.03.2004 (GVBl. S. 148)
- Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (Landesentwicklungsprogramm - LEPro) in der Fassung vom 16.11.2003 (GVBl. 2004, S. 1 ff)

Die Rechtsgrundlage dieses Planfeststellungsbeschluss bildet § 18 Abs. 1 AEG.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Planfeststellung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes ergibt sich aus § 3 Abs. 1 Ziffer 1 BEVVG.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Entscheidung über die notwendigen Folgemaßnahmen des Vorhabens beruht auf § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.

2. Planrechtfertigung

Der Neubau einer S-Bahnstrecke zur Verbindung des Gleisdreiecks mit dem künftigen Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof (im weiteren Text zur Vereinfachung als Lehrter Bahnhof bezeichnet) und dem nördlichen Berliner Innenring war mehrfach Gegenstand von Planungen in der Vergangenheit. Diese Strecke bildet eine Ergänzung des Berliner S-Bahnnetzes, indem sie der bestehenden Nord-Süd-Verbindung der S-Bahn, die wichtige innerstädtische Entwicklungsschwerpunkte nur unzureichend anbindet, eine zweite Nord-Süd-Verbindung hinzufügt. Dadurch würde der bisher nur an die in Ost-West-Richtung verlaufende Stadtbahn angebundene Lehrter Bahnhof künftig auch durch eine in Nord-Süd-Richtung fahrende S-Bahnlinie an das S-Bahnnetz angeschlossen. Das Neubauvorhaben der S21 gehört damit zu den Vorhaben des Ausbaus des Knotens Berlin. Diese Vorhaben zählen nach dem Bedarfsplan für die Bundes-

schienenwege (Anlage zu § 1 BSchwAG, Ziffer 1 b Nr. 28) zu den Vorhaben des vor-
dringlichen Bedarfs. An diese gesetzliche Feststellung im Bedarfsplan zu § 1
BSchwAG ist die Planfeststellungsbehörde gebunden (§ 1 Abs. 2 BSchwAG).

Die damalige Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe hat im Juli 1995 in ihrer Ver-
öffentlichung „Verkehrsplanung für Berlin - Materialien zum Stadtentwicklungsplan
Verkehr“ zur Planung der S-Bahnlinie S21 folgendes ausgeführt (S. Ö 63 f.):

„Die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte im Zentralen Bereich sind

- der Potsdamer und Leipziger Platz,*
- das Bundesforum und das Alsenviertel,*
- das Stadtquartier Lehrter Bahnhof,*

*deren hochwertige Nutzungen eine beträchtliche Erwartungshaltung hinsichtlich
der Qualität der Verkehrserschließung hervorgebracht haben. Die bisher vorhan-
denen und geplanten Verkehrsangebote werden das prognostizierte Verkehrsauf-
kommen im Zentralen Bereich quantitativ zwar noch bewältigen, lassen aber, be-
dingt durch das notwendige Umsteigen am Bahnhof Friedrichstraße auf die Stadt-
bahn, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, Wünsche nach einer direkten hochwer-
tigen Schienenanbindung des Lehrter Bahnhofs offen. Durch die S21 von Yorck-
straße über Gleisdreieck, Potsdamer Platz, Reichstag, Lehrter Bahnhof zum Nord-
ring wird die erforderliche hochwertige Verkehrserschließung des Zentralen Be-
reichs erreicht. Der Lehrter Bahnhof erhält eine direkte Nord-Süd-
Schnellbahnanbindung, und das Parlaments- und Regierungsviertel eine zweiten
Schnellbahnanschluss zum Lehrter Bahnhof. Als Bestandteil des Nord-Süd-S-
Bahnsystems mit den S-Bahnstrecken von Hennigsdorf, Oranienburg, Bernau,
Wannsee und Teltow-Stadt und Blankenfelde wird die S21 ca. 60 S-Bahnhöfe mit
ihren Einzugsbereichen an den Zentralen Bereich und den Lehrter Bahnhof anbin-
den. ...Am Lehrter Bahnhof wird darüber hinaus die Verknüpfung mit dem Regio-
nalverkehr und mit allen internationalen und nationalen Fernverkehrsverbindungen
erfolgen. Wenn auch aufgrund der finanziellen Situation von Bund und Land Berlin
vorerst der Bau der S21 nicht möglich ist, muss es vordringliche Aufgabe sein, die
Trasse für diese S-Bahnstrecke freizuhalten.“*

Als weitere Anbindung des Lehrter Bahnhofes und des neuen Parlaments- und Regie-
rungsviertels an das U- und S-Bahnnetz war zunächst Anfang der 90er Jahre vorgese-
hen, die S21 zwischen S-Bhf. Yorckstraße und nördlichem Berliner Innenring als weite-
res Vorhaben im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Verkehrsanlagen
des Zentralen Bereichs Berlin mit zur Planfeststellung zu beantragen. Am 30.11.1993
beschloss der Senat von Berlin jedoch, aus finanziellen Gründen auf das Vorhaben

S21 zu verzichten (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 12.09.1995 für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin, Teil B Ziffer 2.6, S. 134). Am 31.01.1995 erging ein weiterer Beschluss des Berliner Senats, wonach die Trasse der S21 für eine mögliche spätere Realisierung freizuhalten sei. Nach der am 15.05.1997 vom Abgeordnetenhaus beschlossenen und im Amtsblatt von Berlin vom 06.06.1997 bekannt gemachten Änderung des Flächennutzungsplans 1994 (FNP 94) ist die Trasse für die S21 von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten.

In der Folgezeit sind auf Wunsch der Vorhabenträgerin und des Landes Berlin bauliche Vorleistungen genehmigt worden, die durch Detailmodifikationen der festgestellten Anlagen für die im Bau befindliche neue Nord-Süd-Verbindung der Fernbahn eine spätere Realisierung der S21 erleichtern sollten. Hierzu sind folgende Baumaßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde genehmigt worden:

1. 12. Änderung des PFB vom 12.09.1995 durch Bescheid vom 07.05.1999 (1012.1031 Pap/625) betr. die Änderung des Pfeilers D 3 der Eisenbahnbrücke Nordost
2. 19. Änderung des PFB vom 12.09.1995 durch Plangenehmigung vom 04.08.2000 (1031.1021 Pap/807) betr. die Baugrube A'
3. 24. Änderung des PFB vom 12.09.1995 durch Plangenehmigung vom 21.09.2001 (51121/51131/51191 Pap/954) betr. die Baugrube B'
4. 32. Änderung des PFB vom 12.09.1995 durch Plangenehmigung vom 02.09.2003 (51131.51113 Paä/1359) betr. die Baugrube M'.

In den genannten Entscheidungen hat die Planfeststellungsbehörde jeweils darauf hingewiesen, dass die Genehmigung der vorgezogenen Maßnahmen auf Wunsch der Vorhabenträgerin erfolgt ist und ihre Umsetzung sich als nutzloser Aufwand erweisen könnte, wenn das Vorhaben S21 nicht realisiert werden würde. Des weiteren wird in den genannten Entscheidungen darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde aus den vorgezogenen Maßnahmen keine Zwangspunkte für die künftige Trassierung der S21 ableiten wird. Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die vorgezogenen Maßnahmen sollen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans für die S21 mit ermittelt und kompensiert werden. Gesonderte Landschaftspflegerische Begleitpläne für die vorgezogenen Maßnahmen müssten jedoch vorgelegt und festgesetzt werden, wenn es nicht zur Planfeststellung oder zur baulichen Realisierung der S21 kommen sollte.

Weitere Vorsorgemaßnahmen für die S21 wurden für die Westanbindung in den Nordring im Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2000 für den PFA 28 des nördlichen Berliner Innenrings (1012.1035 Pap/569) genehmigt. Diese Entscheidungen betreffen

den Bau der Trog- und Tunnelbauwerke einschließlich der Bauwerksentwässerung und der zugehörigen Hebeanlagen für Regenwasser. Für die Ostanbindung wurden in der Plangenehmigung vom 30.06.2000¹² ein Tunnelrohbau durch den Nordring zwischen Tegeler Straße und Wildenowstraße und durch Plangenehmigung vom 30.03.2001¹³ eine Verlängerung der Stützwand nördlich des S-Bahngleises 822 zwischen Strecken-km 2,0000 und 2,029 genehmigt.

Nach dem Beschluss des Vorstandes der DB AG vom 21.09.1999 und des Senates von Berlin Nr. 2503 vom 28.09.1999 soll der Anschluss des Lehrter Bahnhofs an den nördlichen Berliner Innenring mit einer nordöstlichen und einer nordwestlichen Verbindungskurve in einem 1. Bauabschnitt realisiert werden. Die Weiterführung der S21 in Richtung Süden über den Potsdamer Platz, das Gleisdreieck und den Bahnhof Berlin Papestraße (Anbindung an den südlichen Berliner Innenring) soll als 2. und 3. Bauabschnitt in einem bisher noch nicht definierten späteren Zeitraum hergestellt werden. Die Vorhabenträgerin hat daher mit Antrag vom 14.05.2002 die Planfeststellung für den Neubau der Verbindungskurven zwischen dem Lehrter Bahnhof und den S-Bahnhaltepunkten Westhafen und Wedding des nördlichen Berliner Innenrings beantragt. Zur Klarstellung der inhaltlichen Begrenzung des Planfeststellungsantrages auf diesen Streckenabschnitt wird das Vorhaben als Planfeststellungsabschnitt 1 der S21 bezeichnet.

Den beiden nördlichen Spitzkehren der S21 kommt eine eigenständige und bedeutsame Verkehrsfunktion zu, weil dadurch eine zusätzliche Anbindung des künftigen Hauptbahnhofs an das Berliner S-Bahnnetz entsteht. Die S21 entlastet die Stadtbahn, indem sie für die Reisenden ein zusätzliches Verkehrsangebot vom und zum Lehrter Bahnhof schafft und ihnen eine umsteigefreie Fahrt auf die Strecke des nördlichen Berliner Innenrings in Richtung Norden, Westen und Osten ermöglicht, weil die im Lehrter Bahnhof einsetzenden S-Bahnzüge über die Bahnhöfe Wedding bzw. Westhafen hinaus führen werden. Ergänzend kann zur Planrechtfertigung verwiesen werden auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Anlage 2 Abschnitt 1 der Planunterlage).

¹² 1. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.01.2000 für den PFA 26 des Berliner Innenrings, Nördlicher Abschnitt, Az. 1023.1036 Paä/779

¹³ 2. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.01.2000 für den PFA 26 des Berliner Innenrings, Nördlicher Abschnitt, Az. 51123.51136 Paä/935

3. Gegenstand des Plans

3.1 Technischer Plan

Die Trasse der S21 beginnt als zweigleisige S-Bahnstrecke (Strecken-Nr. 6017) unterirdisch im Lehrter Bahnhof. Sie verläuft ca. 800 m im Tunnel östlich parallel zu den errichteten, aber noch nicht in Betrieb befindlichen Fernbahngleisen der neuen Nord-Süd-Strecke und dem Rohbau der U5. Danach wird sie über ca. 200 m in Troglage an die Geländeoberfläche geführt. Am nördlichen Ende des Troges wird die Strecke auf vier Gleise aufgeweitet, um ab ca. km 1,6 + 59 in zwei getrennten Strängen in jeweils zweigleisiger Streckenführung in Richtung Nordwesten an den Bahnhof Westhafen und in Richtung Nordosten an den Bahnhof Wedding angebunden zu werden.

Der nach Westen führende Strang (Strecken-Nr. 6017) verläuft zunächst parallel zu den Fernbahngleisen, unterquert ebenerdig auf dem vorhandenen Geländeniveau die neue Nordostkurve der Fernbahn (Eisenbahnüberführung Nordost, sog. Overfly) und die Perleberger Brücke. Im Bereich der Unterquerung der Perleberger Brücke wird trassierungstechnisch ein möglicher S-Bahnsteig berücksichtigt. Danach wird die Trasse in einem Bogen in Trog- und Tunnellage unter den Anlagen der Ring-Güterbahn hindurchgeführt, um östlich des Bahnhofs Westhafen durch Einbau von Weichenverbindungen in die Trasse der S-Bahnlinie 4 des nördlichen Berliner Innenrings einzubinden.

Der nach Osten führende Strang (Strecken-Nr. 6019) überquert auf Brückenbauwerken die Anlagen des Berlin Hamburg und Lehrter Güter- und Containerbahnhofs (BHUL) und die Perleberger Brücke. Südlich der Perleberger Brücke wird trassierungstechnisch ein möglicher S-Bahnsteig berücksichtigt. Die Trasse überquert den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (BSSK). Danach unterquert sie auf Geländehöhe den Overfly und kreuzt die Tegeler Straße, wodurch diese Straße unterbrochen wird. Östlich der Tegeler Straße wird die Trasse in Tunnel- und Troglage durch den hier auf einem Damm verlaufenden nördlichen Berliner Innenring geführt und bindet auf der nördlichen Seite des Innenringes westlich kurz vor dem Bahnhof Wedding in die Trasse des Innenrings ein.

Anstelle der durch die Trasse der S21 unterbrochenen Tegeler Straße sieht der Plan als notwendige Folgemaßnahme vor, die derzeit als Sackgasse am Mettmannplatz endende Straße „Nordufer“ zur heutigen Kreuzung Fennstraße/Tegeler Straße zu verlängern.

Das Vorhaben erfordert außerdem, dass Anlagen der Eisenbahn in ihrem Standort verschoben oder anderweitig geändert werden müssen. Dies betrifft die Gleise des Südkopfes des BHUL vom Güterbahnhof Moabit (Gleise 12, 13, 14, 114 der Strecke 6020; Bw-Verzeichnis Nr. 1/01/34) und die neue Feuerwehrezufahrt mit Rettungsstelle

am Ende des Trogbauwerkes (Bw-Verzeichnis Nr. 1/03/20). Die Planung sieht einen neuen gemeinsamen Rettungsplatz für Fern-, S- und U-Bahn mit Zufahrt von der Döberitzer Straße (Bw-Verzeichnis Nr. 1/03/21) vor, die die Bauwerke Nr. F042, F043, F032 und F116 aus dem Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995 ersetzen, sowie die Änderung des Standortes eines GSM-R-Funkmastes nebst Containers (Bw-Verzeichnis Nr. 1/05/01)

Im Einzelnen ist der Bau folgender Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes und daraus resultierender Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses:

- Gleisbaumaßnahmen durch Rückbau von Oberbau, Tiefbau und Entwässerung von Gleisen zum BHUL und entsprechende Änderung der Gleise 20-22 des Nord- und des Südkopfes des BHUL und neuer Entwässerungsanlagen (Strecke 6020, Bw.-Nr. 1/01/1-24, 33-35)
- Neubau der EÜ über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal (Strecke 6019, Bw-Nr. 1/02/07)
- Neubau der EÜ Perleberger Straße (Strecke 6019, Bw-Nr. 1/02/08), beide mit Stahlbetonrahmen,
- Neubau der EÜ Berlin Hamburg und Lehrter Bahnhof (BHUL) (Strecke 6019, Bw-Nr. 1/02/09)
- Neubau eines Trogbauwerkes bei km 1,5+70 - 1,8 +21 der Strecke 6017 als wasserundurchlässige Stahlbetonkonstruktion (Bw-Nr. 1/02/20)
- Neubau eines zwei-/dreigliedrigen Tunnelbauwerks aus wasserundurchlässigem Stahlbeton bei km 1,8+21 - 2,5+10 der Strecke 6017 (Bw-Nr. 1/02/21)
- Neubau eines Mittelbahnsteiges im Lehrter Bahnhof in der Ebene -2 mit Anbindung an die übrigen Anlagen des Lehrter Bahnhofs durch Treppen, Fahrtreppen und Aufzug (Bw-Nr. 1/02/23)
- Neubau bzw. Verlängerung dreier Verbindungsgänge (Passerelle) über dem Bahnsteig der S21 in der Ebene -1 mit Verbindungen zur U5 und zur Fernbahn und zu den Ein- und Ausgängen des Lehrter Bahnhofs in der 0-Ebene (Bw-Nr. 1/02/25-27)
- Bau der Verlängerung des Nordufers incl. Gehweg zur Fennstraße als Ersatz für die Schließung der Tegeler Straße (Bw-Nr. 1/03/02)
- Neubau dreier Stützwände beidseitig des neuen Abschnitts des Nordufers sowie zum Uferweg (Bw-Nr. 1/03/03-05)
- Neubau einer teilversiegelten Feuerwehrezufahrt nebst Rettungsstelle am Ende des Trogbauwerks der Strecke 6017 bei km 1,5+43 - 1,8+90 (Bw-Nr. 1/03/20)

- Neubau eines gemeinsamen Rettungsplatzes für Fern-, S- und U-Bahn einschließlich Zufahrt zur Döberitzer Straße als Ersatz für den durch den Beschluss VZB festgestellten Rettungsplatz an der Lehrter Straße (Bw-Nr. F042, F043, F032, F116 des Planfeststellungsbeschlusses VZB). Die Zufahrt dient auch der Erschließung von Unterwerk, Stellrechner und Trafogebäude (Bw-Nr. 1/03/21)
- Neubau eines Funkmastes nebst Container bei km 1,8+21-25 als Ersatz für Bw-Nr. F30 des Beschlusses VZB (Bw-Nr. 1/05/01 und 02).

Eine detaillierte Darstellung aller geplanten Einzelmaßnahmen enthält das Bauwerksverzeichnis (Band 1, Anlage 8 der Planunterlagen).

3.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

In Planfeststellungsverfahren ist neben der technischen Planung gemäß § 6 UVPG eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) sowie gemäß § 20 Abs. 4 BNatSchG ein Landschaftspflegerischer Begleitplan mit den zur Vermeidung, zur Minderung und zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft erforderliche Maßnahmen vorzulegen. Gegenstand des vorgelegten Plans ist daher eine UVS (Band 2.1, Anlage 10 der Planunterlagen) sowie ein LBP (Band 2.2, Anlage 11 der Planunterlagen). Der LBP wurde auf der Grundlage der durchgeführten Umweltverträglichkeitsuntersuchungen (UVS) und der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet.

In der UVS und dem LBP werden:

- ökologische Gegebenheiten des Untersuchungsraumes, getrennt nach Schutzgütern, dargestellt und bewertet,
- Art und Umfang der Beeinträchtigungen infolge der geplanten Baumaßnahmen beschrieben und Maßnahmen für die Kompensation bau- und anlagebedingter Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter vorgeschlagen.

Das Vorhaben wird im Wesentlichen auf Grundstücken verwirklicht, auf denen derzeit Baumaßnahmen zur Errichtung der Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin stattfinden und die künftig dem Eisenbahnverkehr dienen werden. Im Umfeld der Baufläche befinden sich Industrie- und Gewerbegebiete, nördlich und westlich der geplanten Trasse Wohn- und Mischgebiete. Grünflächen im Umfeld sind der Mettmannplatz, der Sparrplatz und die Kleingärten an der Lynarstraße.

Baubedingt ist nach der UVS mit Lärm- und Staubemissionen während der Bauphase zu rechnen. Anlagebedingt ist vor allem der geplante Trassenverlauf in Dammlage bzw. als Brückenkonstruktion der Ostanbindung zur einer hohen Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Erholungsqualität des Mettmannplatzes. Die Eingriffe in die Kleingär-

ten an der Lynarstraße und den Mettmannplatz führen zur Verschlechterungen in Bezug auf die Biotopverbundfunktion. Eine starke und nicht kompensierbare Beeinträchtigung des Ortsbildes wird durch neue Brückenbauwerke über den Mettmannplatz, den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und die Perleberger Brücke bewirkt. Hier fällt jedoch die starke Vorbelastung des Ortsbildes in diesem Bereich durch das vorhandene Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung Nordost der Fernbahn („Overfly“) als schutzmindernd ins Gewicht. Auch mit zusätzlichen Lärmauswirkungen durch den S-Bahnbetrieb ist zu rechnen. Soweit deshalb Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen, sind passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden bei den lärmvorsorgeberechtigten Immissionsorten vorgesehen.

Die Planung hat neben neuen Eingriffen in Natur und Landschaft auch zur Folge, dass zwei noch nicht vollständig umgesetzte Ausgleichsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses VZB aufgehoben werden müssen (vgl. Abschnitt B Ziffer 8.2.3a dieses Beschlusses). Dies betrifft insbesondere den Mettmannplatz. Der Flächenzugriff bei drei Ausgleichsmaßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss VZB muss reduziert werden. Dies betrifft insbesondere den Döberitzer Grünzug. Grund für diese Eingriffe in die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ist, dass deren Fläche für die S21 oder für die verlegte Tegeler Straße benötigt wird. Die an den ursprünglich vorgesehenen Standorten geplanten und nun entfallenden (Teil)-Maßnahmen sind in der Eingriffsbewertung mit erfasst.

Die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind untergliedert in Maßnahmen zur Minderung (M 1 - M 3), zum Schutz vor (S 1 - S 2) und zum Ausgleich (A 1 - A 9) der unvermeidlichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Die entfallende Kompensationsmasse für die fünf reduzierten oder überhaupt nicht mehr umsetzbaren Maßnahmen aus dem Planfeststellungsbeschluss VZB werden als Ausgleichsmaßnahmen A 5 - A 9 aufgeführt (vgl. Nebenbestimmungen, Abschnitt A Ziffer 5.5).

Die Kompensation der unvermeidlichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie für die Eingriffe in Ausgleichsmaßnahmen des Zentralen Bereichs erfolgt durch folgende landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen:

- Anlage von artenreichem Parkrasen auf den verbleibenden Restflächen des Mettmannplatzes (Maßnahme A 1),
- Entfernung von Schienen und Unterboden auf bisherigen Bahnflächen zur Entwicklung von Sukzessionsflächen (Maßnahme A 2),
- Anlage eines Gehölzstreifens auf der Bahnböschung an der Lynarstraße (Maßnahme A 3),
- Anlage eines städtisch geprägten Parks mit Spiel- und Aufenthaltsqualität an der Kiautschoustraße in Anlehnung an die Festsetzungen des Bebauungsplans III-212 des Bezirkamts Mitte vom 07.09.2004 (Maßnahme A 4).

Eine Darstellung der geplanten Einzelmaßnahmen einschließlich Quantifizierung enthalten die Maßnahmeblätter (Anlage 11, LBP, S. 86-96c), der Erläuterungsbericht zum LBP (Anlage 11, S. 67-69, 74-74j) und die Gesamtbilanz Eingriff/Ausgleich (Anlage 11, S. 79 – 85a). Die detaillierte Planung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin, die mit der Obersten Naturschutzbehörde abzustimmen ist (vgl. Nebenbestimmung unter Abschnitt A Ziffer 5.4).

3.3 Änderungen des ausgelegten Plans

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der dazu ergangenen Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde sowie aufgrund von Planänderungsanträgen der Vorhabenträgerin wurde der Plan insbesondere zu folgenden Punkten geändert oder ergänzt:

3.3.1 Technischer Plan

- Die Entrauchungsöffnungen des S-Bahnsteiges im Lehrter Bahnhof werden als unterirdische Anlage mit automatisch öffnenden Klappen geplant, um niveaugleich mit dem umgebenden Gelände des nördlichen Bahnhofsvorplatzes abzuschließen;
- Zunächst geplante Entsiegelungsmaßnahmen an der Tegeler Straße unterbleiben, um Wendemöglichkeiten für Lkw und 3-achsige Müllfahrzeuge zu erhalten. Eine Einziehung der Tegeler Straße erfolgt nur im Bereich des künftigen Bahndamms der S21;
- An der künftigen südlichen Sackgasse der Tegeler Straße wird ein Wendebereich errichtet, Straßen und Gehweg werden höhenmäßig angepasst und durch unterschiedlich strukturierte Pflasterflächen optisch voneinander getrennt;
- Nur noch das Betriebsgelände an der Döberitzer Straße, nicht mehr der gesamte Rettungsplatz sollen mit einem Zaun eingefriedet werden. Im Bereich des Ausziehgleises 114 ist eine Schranke sowie Gattersperre vorgesehen, um die Begehbarkeit des Döberitzer Grünzuges zu ermöglichen;
- Die Baustelleneinrichtungsf lächen wurden in Abstimmung mit Grundstückseigentümern und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung reduziert;
- Die Grunderwerbspläne, das Grunderwerbsverzeichnis und das Bauwerksverzeichnis wurden an die Änderungen der technischen Planung angepasst;
- Der Plan wurde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ergänzt um die Teileinziehung der Straße „Nordufer“ zwischen den Einmündungen Torfstraße und Samoastraße, um bis zur Umsetzung des B-Planes III-212 die Anwohner vor unzumutbaren Steigerungen des Kfz-Durchgangsverkehrs zu schützen.

3.3.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

- Die in der ausgelegten Planung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 3, A 4 und A 6 (Teilentsiegelung Tegeler Straße sowie verschiedene Gehölzpflanzungen auf dem Mettmannplatz) entfallen;
- Als neue Ausgleichsmaßnahme A 1 wird die Entsiegelung nicht mehr benötigter Wegeflächen und Anlage von artenreichem Parkrasen auf dem Mettmannplatz vorgesehen;
- Die Ausgleichsmaßnahme A 2 (Sukzessionsflächen auf rückgebauten Gleisen) wird in ihrem Aufwertungspotential erweitert;
- Die frühere Ausgleichsmaßnahme A 5 wird als neue Ausgleichsmaßnahme A 3 (Anlage Gehölzstreifen auf Böschung an der Lynarstraße) erweitert;
- Die früheren Ersatzmaßnahmen E 1 – E 3 (Anlage Kiautschoupark), mit denen auch die entfallenden VZB-Maßnahmen kompensiert werden sollten, werden nunmehr als Ausgleichsmaßnahmen A 4 – A 9 bezeichnet. Das Kompensationsvolumen der entfallenden VZB-Maßnahmen wurde nach der Methode Auhagen neu berechnet;
- Wegen des teilweise veränderten Ausgleichskonzepts wurde die Gesamtbilanz von Eingriff und Ausgleich überarbeitet.

4. Verfahrensgang

Die Projekt Verkehrsbau GmbH (seit 01.01.2003 DB ProjektBau GmbH) beantragte mit Schreiben vom 14.05.2002 im Auftrag der DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „S21 Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof“. Das Eisenbahn-Bundesamt leitete mit Schreiben vom 03.06.2002 die Planfeststellungsunterlagen gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Anhörungsbehörde) zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zu.

Mit Schreiben vom 01.08.2002 bat die Anhörungsbehörde die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange und Stellen gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG unter Beifügung der Planunterlagen um ihre Stellungnahmen. Mit Schreiben vom 06.08.2002 wies die Anhörungsbehörde außerdem die anerkannten Naturschutzverbände sowie zwei private nicht ortsansässige Grundstücksbetroffene (vgl. abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde S. 4 f.) auf die bevorstehende Auslegung hin. Durch die Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin und in drei Berliner Tageszeitungen (Berliner Morgenpost, Der Tagesspiegel und Berliner Zeitung) am 23.08.2002 machte die Anhörungsbehörde die bevorstehende Auslegung ortsüblich bekannt.

Der Plan und die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen lagen zu jedermanns Einsicht vom 02. September 2002 bis 02. Oktober 2002 beim Bezirksamt Mitte von Berlin, Abt. Stadtentwicklung, Fachbereich Stadtplanung, Irani-

sche Straße 3, Zimmer 206, 13347 Berlin aus. Einwendungen gegen den Plan konnten bis zum 16. Oktober 2002 erhoben werden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden gegen den Plan 668 Einwendungen erhoben (vgl. Liste der zum Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen, Anlage 5 zur abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde). Sieben Einwendungen waren nicht fristgemäß und sind daher ausgeschlossen (§ 20 Abs. 2 Satz 1 AEG).

Die Stellungnahmen der Behörden und Stellen und die fristgemäß eingegangenen Einwendungen wurden der Vorhabenträgerin zur Erwiderng übergeben. Die Erwidernngen der Vorhabenträgerin wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 10.01.2003 an die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbände und Einwender zur Information übersandt. Gleichzeitig wurde in diesen Schreiben auf den bevorstehenden Erörterungstermin hingewiesen.

Durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin und in drei Berliner Tageszeitungen (Berliner Morgenpost, Der Tagesspiegel und Berliner Zeitung) am 31.01.2003 wurde der Erörterungstermin ortsüblich bekannt gemacht. Der Erörterungstermin fand statt am 11.02.2003 im BVV-Saal des ehemaligen Bezirksamtes Wedding, Müllerstraße 147, 13353 Berlin. Das Anhörungsverfahren wurde gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG mit der Stellungnahme der Anhörungsbehörde zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens vom 28.03.2003 (VII F 331) abgeschlossen.

Die Vorhabenträgerin hat die Stellungnahmen und Einwendungen aus dem Anhörungsverfahren zum Anlass genommen, den Plan teilweise zu ändern. Die ersten Planänderungen wurden als Blaudruckunterlagen mit Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 25.06.2003 dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Die Planänderungen betrafen im Wesentlichen den Verzicht auf den Rückbaumaßnahmen an der Tegeler Straße, die in ihrer heute vorhandenen Breite belassen werden soll, um auf den beiden neu entstehenden Sackgassen eine Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge und die Weiternutzung der Einfahrt der Fa. Schering in der Tegeler Straße mittels Lkw zu ermöglichen. Die zunächst vorgesehene Umzäunung des Rettungsplatzes an der Döberitzer Straße wird durch eine Schranke und Gattersperre ersetzt; eingezäunt wird nur noch das Betriebsgelände der DB. Die Entrauchungsöffnung des S-Bahnsteiges im Lehrter Bahnhof wird als unterirdische Anlage mit automatisch öffnenden Klappen geplant, die niveaugleich mit dem umgebenden Gelände des nördlichen Bahnhofsvorplatzes abschließen. Weitere Änderungen wurden bei Lage und Größe der Baustelleneinrichtungsflächen und des technologischen Streifens am Lehrter Bahnhof vorgenommen. Der LBP wurde durch Aufnahme von Ausführungen zur Methodik der Umrechnung der Biovolumenberechnung in die Bewertung nach Auhagen ergänzt, außerdem entfielen die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 3, A 4 und A 6 (Entsiegelungsmaßnahmen der Tegeler Straße und Gehölzpflanzungen auf dem Mettmannplatz), was zu Anpassungen der LBP-Maßnahmeplanung und einer Überarbeitung der Eingriffsbilanz führte.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 31.07./01.08.2003 (51131 Pap/1349) den folgenden in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und Stellen

und Betroffenen den geänderten Plan zur Kenntnis übersandt und ihnen Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme bzw. Einwendung zu der Planänderung gegeben:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
- Bezirksamt Mitte von Berlin
- Polizeipräsident - Straßenverkehrsbehörde
- Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN)
- Fa. Schering AG
- Fa. Vivico Real Estate GmbH.

Umfangreichere Stellungnahmen zur Planänderung gingen ein von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und vom Bezirksamt Mitte jeweils mit Datum vom 20.08.2003. Die übrigen Beteiligten äußerten sich zustimmend zur Planänderung. Der Forderung des Bezirksamtes Mitte nach einer eindeutigen Gestaltung der überfahrbaren Gehwegbereiche im Bereich der südlichen Tegeler Straße und des Mettmannplatzes ist die Vorhabenträgerin mit einer weiteren Planänderung vom 01.04.2004 nachgekommen. Danach ist vorgesehen, im Wendebereich die Straße und den zum Mettmannplatz hin befindlichen Gehweg höhenmäßig anzupassen und Geh- und Fahrweg durch unterschiedlich strukturierte Pflasterflächen optisch zu trennen. Eine Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange zu dieser Planänderung hat die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich erachtet.

Mit Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 21.08.2003 wurde die Anpassung des Grunderwerbsverzeichnisses an die Änderungen der technischen Planung sowie eine weitere Korrektur des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgelegt. Mit Schreiben vom 12.02.2004 bat die Planfeststellungsbehörde die obere und die untere Naturschutzbehörde sowie die BLN um ihre Stellungnahme zu den LBP-Änderungen. Das Bezirksamt Mitte wies in der Stellungnahme vom 22.03.2004 auf die Notwendigkeit der Korrektur einzelner Passagen des geänderten Erläuterungsberichts sowie auf weitere Substantierungen von Ansätzen der Kompensationsberechnung hin. Nachdem die Vorhabenträgerin diesen Forderungen durch eine weitere Korrektur des LBP nachgekommen war, erklärten obere und untere Naturschutzbehörde auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 05. bzw. 06.07.2004, dass sie ihre im Verfahren geäußerten Hinweise zum LBP als erledigt ansehen bzw. dass zum LBP keine Hinweise oder Anmerkungen mehr bestehen.

Mit Schreiben vom 05.09.2003 beantragte die Vorhabenträgerin eine Vorabentscheidung der Planfeststellungsbehörde zur Erteilung eines Teil-Baurechts für die Einbindung der Ostkurve der S21 in den nördlichen Berliner Innenring. Vorab errichtet werden sollte der Streckenabschnitt östlich der Tegeler Straße. Die Vorhabenträgerin begründete die Notwendigkeit dieser vorgezogenen Maßnahme mit der von ihr geplanten Inbetriebnahme der zwei Fernbahngleise des nördlichen Berliner Innenrings zum Dezember 2005. Hierzu müssten die Gleise der S-Bahn in diesem Streckenabschnitt vorher in ihre neue Lage gebracht werden, um den bisher auf dem Fernbahngleis 104 laufenden S-Bahnbetrieb zum November 2004 beenden zu können. Das S-Bahngleis

822 der Ringbahn müsse um ca. 11 m in Richtung Norden verschoben werden, um zwischen den beiden Gleisen der S 4 die Gleise zur Einbindung der S21 in den Nordring errichten zu könnten. Dadurch werde auch eine entsprechende Nordverschiebung der hier bereits errichteten Lärmschutzwand westlich des S-Bahnhofs Wedding erforderlich. Diese Lärmschutzwand ist festgesetzt worden im Planfeststellungsbeschluss vom 30.01.2000 für den PFA 26 des nördlichen Berliner Innenrings.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Antrag durch Plangenehmigung vom 14.10.2003 - 51131.51113 Pap/1780 - positiv beschieden. Die Plangenehmigung hat bereits die Ansprüche auf passiven Schallschutz für die anspruchsberechtigten Geschosse der Gebäude Müllerstraße 167, Lynarstraße 1-9 sowie Wildenowstraße 23 (Südfassade) als den durch die Nordverschiebung des Ringbahngleises Betroffenen dem Grunde nach festgesetzt (vgl. im Einzelnen Teil A, Ziffer 3.2 der Plangenehmigung vom 14.10.2003, S. 3 f). Die Plangenehmigung setzt auch die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gegebenen Hinweise zu den Grundwasserbenutzungen, soweit sie dieses Teilbauvorhaben betreffen, als Auflagen fest (Teil A, Ziffer 3.8, S. 7 f.). Bezüglich der auszugleichenden Eingriffe in Natur und Landschaft durch die vorgezogene Maßnahme verweist die Plangenehmigung auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan des Planfeststellungsverfahrens für die S21, der die vorab zugelassenen Eingriffe mit erfasst. Die Maßnahmenfestsetzung werde durch den Planfeststellungsbeschluss erfolgen (vgl. Teil B, Ziffer 4, S. 12 f. der Plangenehmigung vom 14.10.2003).

Aus Zweckmäßigkeitsgründen hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen durch Herausnahme der bereits genehmigten Bauwerke aus den Planunterlagen vorzunehmen. Da die östliche Nordringanbindung Bestandteil des Gesamtvorhabens ist und deren Eingriffe bei der Kompensationsberechnung des LBP zu berücksichtigen sind, hätte die Herauslösung des vorab genehmigten Streckenabschnitts aus den Planfeststellungsunterlagen zu einer Komplizierung der Planunterlage geführt. Demgegenüber hält es die Planfeststellungsbehörde für eine nicht ins Gewicht fallende Ungenauigkeit dieser Planunterlage, dass für die Nordosteinbindung in den Berliner Innenring östlich der Tegeler Straße eine weitere Zulassungsentscheidung erteilt wird, obwohl hierüber bereits durch die o.a. Plangenehmigung entschieden worden ist.

Aufgrund der Zusage der Anhörungsbehörde im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift S. 53) hat die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 16.08.2004 dem Polizeipräsidenten von Berlin – Straßenverkehrsbehörde – eine zusätzliche Gelegenheit zur Stellungnahme zu der im Verfahren von Trägern öffentlicher Belange und Einwendern vorgeschlagenen Teileinziehung des Nordufers eingeräumt. Mit Schreiben der Verkehrslenkung Berlin (Zentrale Straßenverkehrsbehörde) vom 26.10.2004 – VLB D 212 – wurde darauf hingewiesen, dass die VLB nur für den Abschnitt des Nordufers zwischen Föhler Straße und Sylter Straße zuständig sei. Daher sei die Anfrage an die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamts Mitte weitergeleitet worden. Diese erklärte mit e-mail vom 09.12.2004 (abgedruckt unter Teil B Ziffer 5.14.3) ihre Zustimmung zu den Überlegungen zur Teileinziehung des Nordufers.

5. Entscheidungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände

Die im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sind von der Anhörungsbehörde in einer nummerierten Liste erfasst worden, die als Anlage 5 der abschließenden Stellungnahme beigefügt ist. Wenn bei den nachfolgend abgedruckten Stellungnahmen in Klammern auf eine Nummer verwiesen ist, so wird damit auf die Listen-Nr. der Anlage 5 der abschließenden Stellungnahme Bezug genommen.

5.1-9 Träger öffentlicher Belange und Stellen, die keine Bedenken äußerten

- 5.1 Bundeseisenbahnvermögen
Schreiben 2505 vom 01.08.2002 (Nr. 2)
- 5.2 Wehrbereichsverwaltung Ost
Schreiben III 5 - 45-60-009/729 (02) vom 22.08.2002 (Nr. 5)
- 5.3 BEWAG AG Wärme
Schreiben WSP vom 23.08.2002 (Nr. 4)
- 5.4 Berliner Feuerwehr
Schreiben W316-5430/02-906/02 vom 26.08.2002 (Nr. 6)
- 5.5 Blockheizkraftwerks-Träger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin
Schreiben Kh/Wa vom 04.09.2002 (Nr. 7)
- 5.6 BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe
Schreiben Go vom 19.09.2002 (Nr. 12)
- 5.7 S-Bahn Berlin GmbH
Schreiben I/I 102/LU vom 02.10.2002 (Nr. 55)
- 5.8 Oberfinanzdirektion Berlin
Schreiben V 221-Vv 2012 vom 08.10.2002 (Nr. 72)
- 5.9 Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Nr. 78)
Schreiben o. Az. vom 14.10.2002

5.10-26 Träger öffentlicher Belange und Stellen, die Hinweise und Anregungen gaben oder Bedenken äußerten

- 5.10 Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP)
- 5.11 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
- 5.12 Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz
- 5.13 Senatsverwaltung für Finanzen
- 5.14 Bezirksamt Mitte von Berlin
- 5.15 Polizeipräsident in Berlin, Straßenverkehrsbehörde
- 5.16 Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin
- 5.17 Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit -
LAGetSi
- 5.18 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

- 5.19 Bewag AG Netzservice
- 5.20 Berliner Gaswerke AG (GASAG)
- 5.21 Deutsche Telekom AG
- 5.22 BerliKomm Telekommunikationsgesellschaft mbH
- 5.23 Berliner Wasserbetriebe (BWB).
- 5.24 Landesbeirat für Behinderte
- 5.25 Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V. (ABSV)
- 5.26 Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN) und Betroffenen-Rat Lehrter Straße

Zu den nachfolgenden Stellungnahmen 5.10 bis 5.26 im Einzelnen:

Hinweis:

Die Stellungnahmen werden zum Teil im Wortlaut, zum Teil in einer auf die Schwerpunkte konzentrierten Form wiedergegeben. Auf eine vollständige wörtliche Wiedergabe aller Stellungnahmen musste im Interesse eines noch lesbaren Umfangs dieses Beschlusses verzichtet werden.

5.10 Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP)

Schreiben PMD-43 vom 07.08.2002 (Nr. 3)

Stellungnahme:

Durch die Verlegung eines Funkmastes werden die Belange des Prüf- und Messdienstes der RegTzP nicht berührt. Für die Standortbescheinigung der Sendefunkanlagen ist nach Präzisierung der Maßnahme eine separate Antragstellung notwendig.

Entscheidung:

Die Standortbescheinigung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post für den GSM-R-Funkmast (Bauwerks-Verzeichnis Nr. 1/05/01) liegt mit Datum vom 30.09.2002 (Az. 01 3003) vor. Die darin festgelegten Werte der Sicherheitsabstände sind zu beachten.

5.11 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

5.11.1 Schreiben GenRef 22 vom 16.10.2002 (Nr. 13)

Stellungnahme:

Stadt- und Freiraumplanung, Angelegenheiten der obersten Behörde für Naturschutz und Landschaftspflege

1.

Planungen, die im räumlichen Zusammenhang mit der o.g. Baumaßnahme stehen und möglicherweise Einfluss haben könnten, werden im Erläuterungsbericht nicht erwähnt. Das betrifft insbesondere die geplante Bebauung nördlich des Lehrter Bahnhofs, die künftige Verlegung der B96 in Richtung Westen (evtl. Einfluss auf Zufahrt Rettungsort), den Grünzug Döberitzer Park, die Verlagerung HuL zum Westhafen bzw. nach Großbeeren und die städtebauliche Umnutzung dieser Fläche. Wir bitten daher, die Auswirkungen der o.g. Baumaßnahme auf diese Planungen darzustellen.

2.

Die Massierung von Verkehrsbauten beeinträchtigt das Stadtbild nachhaltig und vermittelt nicht ein Bild von städtischer Betriebsamkeit und Dynamik, wie im Erläuterungsbericht dargestellt. Das Bemühen um eine der städtebaulichen Situation angepasste Gestaltung, in die alle Ingenieurbauwerke einbezogen werden sollten, wird begrüßt. Dabei sind insbesondere die Wirkungen in prioritären Sichtbeziehungen zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit sollten auch die stadtstrukturellen Umgestaltungsabsichten Berücksichtigung finden.

3.

Die fachplanerisch gebotene Prüfung von Alternativen ist nicht möglich, weil der Trassierungsentwurf der S21 im Nordbereich vom Berliner Innenring (km 0,0 bis km 1,5+35) nicht mehr verändert werden kann. Für die Osteinbindung vom Bf. Wedding und für die Westeinbindung vom Bf. Westhafen her sowie für die Fernbahnstrecke Lehrter Bahnhof - Gesundbrunnen sind Tunnel, Stützen, Rahmen und der größte Teil der Überbauten (Überflieger) fertiggestellt. An den Schnittstellen zum Lehrter Bahnhof wird an die vorliegende Planung der Nord-Süd-Verbindung angeschlossen, für die ebenfalls planerische Vorsorgemaßnahmen durchgeführt wurden.

4.

Bei den vorgezogenen Maßnahmen (Nordring, Baugruben A', B' und M') wurde festgelegt, dass die Kompensation von Eingriffen im Rahmen des Vorhabens S21 erfolgt (vgl. z.B. Nebenbestimmung 4.3 der Plangenehmigung für die Baugrube B' vom 21.09.2001). Dies ist nicht geschehen.

5.

Der mit Planfeststellungsbeschluss vom 12.09.1995 festgestellte neue Verlauf des Ausziehgleises 114 kann mit dem Neubau des Tunnels der S21 zum Lehrter Bahnhof nicht mehr realisiert werden. Das neue Ausziehgleis hat eine Länge von 150 statt 200 m. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass diese Länge für den Betrieb am HuL ausreichend ist.

6.

Die logistische Anlieferung von Baumaterialien und der Abtransport nicht mehr benötigten Materials sollte über das vorhandene Schienennetz oder per Schiff erfolgen (Logistikzentrum Nord). Beim Einsatz von LkW reicht ein Befeuerten der Fahrbahn nicht zu einer wirksamen Reduzierung der Staubemissionen aus (siehe S. 30 des Erläuterungsberichts).

7.

Die Wertung der unvermeidbaren anlagebedingten Eingriffe (S. 31 des Erläuterungsberichts) ist nicht nachvollziehbar. Für die Hochbauten insbesondere im Bereich Döberitzer Straße ist eine Standortbegründung erforderlich. Insbesondere die Häufung widerspricht den mit der Einordnung von Ausgleichsmaßnahmen für das Vorhaben VZB verfolgten landschaftsplanerischen Zielen. Die Standorte sind deshalb zu begründen. Dabei ist auch nachzuweisen, dass jeweils für jede Funktion ein einzelnes Gebäude benötigt wird. Sofern nicht funktionsbedingt (Funkmast) die oberirdische Lage zwingend ist, sollte die Einordnung im Tunnel geprüft werden. Für den Funkmast / Shelter und das Gebäude für Sicherheitsbehörden ist die Zuordnung zum Vorhaben nicht nachvollziehbar.

8.

In den internen Vorabstimmungen baten wir die Vorhabenträgerin, die Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße möglichst weit von der Uferböschung abzurücken, um die dort stehenden Platanen zu erhalten. Daraufhin wurde die Straße um ca. 4 m nach Osten verschoben, so dass die untere Baumreihe erhalten wird. Es sollte geprüft werden, ob durch eine geringfügige Verschiebung und/oder Anordnung einer Stützmauer auch der restliche Baumbestand im Böschungsbereich erhalten werden kann. Auf die Parkplätze sollte im Hinblick auf eine Verbreiterung des Ufergrünzuges verzichtet werden. Die Mitbenutzung des Ufergrünzuges für Radfahrer ist sicherzustellen.

9.

Nachfolgend äußert die Senatsverwaltung Bedenken gegen die ausgelegte Fassung des landschaftspflegerischen Begleitplan vor allem unter folgenden Gesichtspunkten:

- Die vorgenommene Eingriffsbilanzierung nach der Methode Auhagen sei mit der Baumschutzverordnung nicht sinnvoll zusammengeführt.
- Die Eingriffsbereiche des Vorhabens seien z.T. nicht zutreffend nach der Auhagen-Methode erfasst.
- Die als Ausgleichsmaßnahme A 1 vorgesehene Anpflanzung von Gehölzen auf den verbleibenden Flächen des Mettmannplatzes sei nicht sachgerecht.
- Die Umrechnung des Biovolumen-Ansatzes der entfallenden Ausgleichsmaßnahme „Mettmannplatz“ des Zentralen Bereichs in die Kompensationsberechnung nach der Auhagen-Methode sei nicht nachvollziehbar.
- Die Teilverlagerung der Maßnahme „Döberitzer Grünzug“ zum Kiautschouplatz sei in der vorgelegten Form abzulehnen, weil nicht geklärt sei, ob der verbleibende Maßnahmeteil des Döberitzer Grünzuges noch die Gestaltung einer qualitätsgerechten Grünanlage zulasse.

Architektur und Stadtgestaltung

10.

Das Erscheinungsbild in diesem Stadtgebiet wird entscheidend durch die S- und Fernbahnstrecken geprägt, die für dieses sich im Umbruch befindende Stadtgebiet ein ortsprägendes und städtebaulich herausragendes Element darstellen. Hierzu gehören auch die Eisenbahnbrücken, deren Gestaltung für das Stadtbild von besonderer Bedeutung ist. So wie der Überflieger in seiner Ausformung als Viadukt Leichtigkeit ausstrahlt und wie aus einem "Guss" gestaltet ist, so sollten die Bauwerke der S21 - Brücken, Trog und Tunnelmund - einheitliche Gestaltungselemente aufweisen, die einen Zusammenhang der S-Bahntrasse erkennen lassen (z.B. Stahlfachträger für alle EÜ). Dieser Zusammenhang ist auch ablesbar zu machen im Farbkonzept und in der Gestaltung der Schallschutz- und Trogwände. Daher sollte für die Betreuung der architektonischen Ausgestaltung dieser wichtigen Details ein Architekturbüro beauftragt werden. Die Architekturwerkstatt ist aktiv in die Planungsgespräche einzubinden.

Unter gestalterischen Gesichtspunkten entspricht die Planungstiefe der Planfeststellungsunterlagen nicht einem Vorentwurf. Das Brückenbauwerk S-Bahnhof Perleberger Brücke mit seinen Rampen ist daher besonders mit der Architekturwerkstatt im weiteren Planungsprozess abzustimmen.

In den Unterlagen fehlen Aussagen zur Gestaltung und Materialität der Ingenieurbauwerke und Hochbauten (Unterwerk, Stellrechner, Trafostation, Funkmast und Entrauchungsöffnungen). Bei Anordnung von Schallschutzwänden sollten im Sichtbereich transluzente Wände ausgebildet werden, um den Bezug zum Stadtraum für die Benut-

zer der S-Bahn herzustellen. Unter Berücksichtigung der Fernwirkung der zwei Viadukte Überflieger und S21, insbesondere vom Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof her, sollte über ein Beleuchtungskonzept der Brückenbauwerke nachgedacht werden.

Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin

11.

Die beantragte Baumaßnahme liegt in den Geltungsbereichen der Bebauungsplanentwürfe II-201a Lehrter Bahnhof, II-201b Zellengefängnis, II-201c Heidestraße und II-201d Humboldthafen. Der Bebauungsplan II-201a hat nach öffentlicher Auslegung am 23.9.1999 die Zustimmung des Berliner Abgeordnetenhauses erhalten. Für den Bebauungsplan II-201b hat die öffentliche Auslegung im September/Oktober 2001 stattgefunden. Die Pläne II-201c und II-201d sind bis zum Stand der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (Juli/August 1996) gemäß § 4 BauGB geführt worden. Sie werden, sobald die Voraussetzungen zur Realisierung vorliegen, fortgesetzt. Für den weiteren nördlich anschließenden Bereich liegt als Beurteilungsgrundlage das vom Berliner Abgeordnetenhaus am 27. Mai 1999 beschlossene Planwerk Innenstadt vor.

Im Einzelnen bitten wir, die folgenden Hinweise zu beachten:

a) Hochbaumaßnahmen (Band 1, Plan, Anlage Nr. 4.1):

Im Kreuzungsbereich der S21-Trasse mit der Döberitzer Straße sind Hochbaumaßnahmen (Trafostation, Sendemaststandorte, Unterwerk, Steilrechner, Rettungsplätze, Entrauchungsöffnungen, Nottreppe, Mischwasserkanal) geplant. Da in diesem Bereich auch die künftige B96-Trasse in Nord/Süd-Richtung geführt wird, ist eine Abgleichung der Maßnahmen hinsichtlich der gegenseitigen Realisierungsmöglichkeiten vorzunehmen. Hierzu ist es erforderlich, dass ein gemeinsamer Lageplan erstellt wird, aus dem eindeutig hervorgehen muss, wie der Flächenbedarf der S21, der künftigen Trasse der B96 und der angrenzenden Bau- und Freiflächen bestimmt wird. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind anzupassen. Da die technischen Bauvorhaben Grundflächen von 200 m² und Gebäudehöhen von bis zu 6,80 m aufweisen, ist eine Abstimmung zur städtebaulichen Einfügung unbedingt erforderlich (siehe auch Abschnitt Architektur und Stadtgestaltung).

b) Höhenplan (Band 1, Plan, Anlage Nr. 5.1):

Aus dem Plan ist nicht zu entnehmen, inwieweit die Überdeckung des Tunnelbauwerks eine Überbauung mit Wohngebäuden (Dudlerbebauung) einschließlich der eingeschossigen Tiefgarage zulässt. Wir machen darauf aufmerksam, dass durch das Verkehrsbauwerk der S21 der städtebauliche Entwurf der Quartierbebauung sowohl statisch als auch grundungstechnisch weder behindert noch eingeschränkt werden darf.

c) Vorhaltemaßnahmen MK 8 (Band 1, Plan, Anlage Nr. 7.1 Schnitt):

Aus dem Plan ist nicht ersichtlich, ob die Vorhaltemaßnahmen für das geplante Gebäude MK 8 bereits planfestgestellt sind. Im vorliegenden Schnitt sind in der Ebene -1 die Stützen Schwarz/Rot dargestellt. Wir bitten hier um eindeutige Aussagen.

d) Grunderwerbsverzeichnis (Band 2, Anlage Nr. 9.1):

Die Baumaßnahmen der S21 sind sowohl inhaltlich als auch zeitlich daraufhin abzustimmen, dass sie keine Beeinträchtigungen für den Lehrter Bahnhof, die Quartiersbebauung und den Straßen- und Leitungsbau zur Folge haben dürfen. Die Planfeststellung darf nicht bedeuten, dass diese erforderlichen Abstimmungen zu den einzelnen Vorhaben überflüssig werden.

e) B96-Trasse, Perleberger Brücke:

Obwohl die endgültige Führung der westlich der Heidestraße gelegenen B96 - Trasse noch nicht abgestimmt ist, weisen wir vorsorglich darauf hin, dass eine Anbindung an das umgebende Straßennetz vorgesehen ist. Das gilt für die Heidestraße, Nordhafenbrücke, Perleberger Straße, Fennbrücke und das Friedrich-Krause-Ufer. Unterführungsmöglichkeiten sind bei den Brückenbauten der S21 hinsichtlich der Stützenstellungen zu ermöglichen.

Straßenplanung

12.

Aus der Sicht der übergeordneten Straßenplanung bestehen gegen die vorliegenden Unterlagen zu dem o.g. Planfeststellungsverfahren keine grundsätzlichen Bedenken. Es werden jedoch folgende Hinweise gegeben:

Durch den Bau des östlichen Stranges der S21 wird die Tegeler Straße in Höhe des Geländeneiveaus gekreuzt und damit für den Straßenverkehr zukünftig unterbrochen. Deshalb ist im Rahmen dieses Verfahrens als Ersatz für die Tegeler Straße die Wiederöffnung des Nordufers geplant, um weiterhin eine zeitgünstige Linienbuserschließung für das Wohnquartier erhalten und erhebliche Umwegfahrten des Quell- und Zielverkehrs innerhalb des Wohngebietes vermeiden zu können. Da hierdurch wieder eine fast durchgehende Straßenverbindung am Kanalufer zwischen Föhler Straße und Fennstraße entsteht, besteht die Gefahr, dass der Straßenzug vom Durchgangsverkehr angenommen wird und eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang des Nordufers erfolgt. Deshalb sollten in Ergänzung zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die für den Eingriff im Bereich des geplanten Kiautschouplatzes vorgesehen sind, auch geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von unerwünschtem Durchgangsverkehr am Nordufer berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund wurde von unserer Seite im laufenden Bebauungsplanverfahren III-212 für

den Bereich zwischen Sprengelstraße, Samostraße, Nordufer und Torfstraße vorgeschlagen, das Nordufer zwischen Torfstraße und Samostraße als öffentliches Straßenland einzuziehen und in die Grünfläche des Pekinger Platzes einzubeziehen. Da der B-Planentwurf III-212 bereits die Einziehung des Nordufers als öffentliches Straßenland vorsieht, würde hierdurch eine durchgehende Grünfläche zwischen der als "Kiautschoupark" geplanten öffentlichen Parkanlage und dem Ufergrünzug entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals entstehen.

Brücken- und Tunnelbau

13.

Im Planungsbereich liegt die Perleberger Brücke (im Zuge der Perleberger Straße über Bahnanlagen). Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass in unmittelbarer Nähe zum nördlichen Widerlager der Perleberger Brücke ein Pfeiler für den Eisenbahnübergang der S21 entstehen wird. Bei den Bauverfahren, die im Rahmen der Errichtung des Pfeilers angewandt werden, sind negative Auswirkungen auf das Widerlager der Perleberger Brücke wie Setzungen oder Kippungen auszuschließen. Deshalb ist die Planung mit dem Referat HT II D abzustimmen. Der Baubeginn des Pfeilers darf erst nach Zustimmung von HT II D zur Entwurfs- und Ausführungsplanung (einschl. Bauverfahren) erfolgen.

14.

Der nach Osten führende Strang der S21 überquert als vierfeldrige Stahlfachwerkbrücke die Stadtstraßenbrücke "Perleberger Straße". Die erforderliche lichte Höhe von $h \geq 4,50$ m über der Stadtstraße wird eingehalten. Im Bereich des Widerlagers D (östliches Widerlager) sind jedoch für die Stadtstraßenbrücke erhebliche Beeinflussungen durch den Pfeiler der S-Bahn-Brücke (Statik km 0,9 + 05) und dessen Gründung zu befürchten. Hier sind vor Baubeginn die baulichen Randbedingungen vertraglich festzulegen.

15.

Der nach Westen führende Strang der S21 unterquert die Stadtstraßenbrücke. Eine Überprüfung der Einhaltung notwendiger Sicherheitsabstände zur Pfeilerscheibe B der Stadtstraßenbrücke ist anhand der vorliegenden Unterlagen nicht möglich. Obwohl der künftige Haltepunkt Perleberger Brücke einem späteren Genehmigungsverfahren vorbehalten ist, wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Anbindung des Haltepunkts mittels Treppenanlagen an die Stadtstraßenbrücke einer vertraglichen Regelung bedarf.

16.

Anbindung der S21 zur U-Bahnlinie U5 im Bereich Lehrter Bahnhof:

In der nördlichen Passerelle der S21, nördlich des MK 8, finden die beiden Fahrtreppen zur Mittelinsel in der Invalidenstraße zu den Straßenbahnhaltestellen keine Erwähnung in den Planfeststellungsunterlagen. In den vorbereitenden Maßnahmen im Baufeld B sind die Öffnungen in der Decke über der Ebene -1 bereits enthalten. Es ist sicherzustellen, dass der vorhandene U-Bahntunnel durch das Vorhaben nicht unzulässig geschädigt wird. Dies ist in einer Beweissicherung zu dokumentieren. Entsprechende Messprogramme sind in Absprache mit SenStadt HT 11 C und HT II E durchzuführen.

Verkehrswegebau

17.

Für den Bereich der Invalidenstraße, des nördlichen Bahnhofsvorplatzes des Lehrter Bahnhofs einschließlich des geplanten Gebäudes MK 8 ist die Vorsorgemaßnahme Baugrube B' plangenehmigt und ausgeschrieben worden. Die Ausschreibung wurde durch Schreiben der DB Projekt Verkehrsbau vom 14.03.2002 aufgehoben. Damit ist die gemeinsam zwischen dem Land Berlin und der DB Projekt Verkehrsbau vereinbarte Bauablaufkette, die einen koordinierten Bauablauf in terminlicher und räumlicher Hinsicht vorsah, gebrochen, und es ergeben sich neue Bedingungen im Baufeld, die die Situation insbesondere aus terminlicher Sicht erheblich komplizieren. Es werden in den Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen zu Bauderminen und Abhängigkeiten zu den o.g. Baumaßnahmen gemacht. Somit liegt kein Konzept vor, welches auf die geplante Bahnhofseröffnung im Jahre 2006 ausgerichtet ist. Für die Bahnhofseröffnung ist jedoch die Andienung des Bahnhofes selbst über die Invalidenstraße, die Nördliche, Östliche und Westliche Bahnhofstraße und die Speeuferstraße erforderlich, einschließlich der benötigten Ver- und Entsorgungstrassen, die in diesen Straßen liegen. Aus unserer Sicht sind vor Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses diese Abhängigkeiten vorab zu klären.

Wir möchten darauf hinweisen, dass unsere Stellungnahmen zu den vom EBA durchgeführten Plangenehmigungsverfahren

- für die Vorsorgemaßnahme Baugrube A' vom 20.7.2000
- für die Vorsorgemaßnahme Baugrube B' vom 8.6.2001
- für die Vorsorgemaßnahme Baugrube M' vom 15.7.2002

weiterhin volle Gültigkeit behalten.

18.

Zu den Planfeststellungsunterlagen merken wir im Einzelnen folgendes an:

a) Anlage Nr. 4.1, Blatt 3, Bauwerks - Nr. 1/05/04

Neubau Entrauchungsöffnungen für den S-Bahnsteig Lehrter Bhf:

Die Entrauchungsöffnungen sind ebenerdig zu gestalten und in die Vorplatzfläche zu integrieren. Ein Aufsatz von 3 m Höhe über Geländeoberkante wird nicht akzeptiert (siehe Planfeststellung und Planänderung zu den Bahnhofsvorplätzen!). Aus den eingereichten Unterlagen geht nicht hervor, wie die Entrauchung vorgesehen ist, mechanisch oder natürlich. Sollten mechanische Entrauchungen vorgesehen sein, sind weitere Angaben für unsere Stellungnahme erforderlich.

b) Anlage Nr. 7.1, Blatt - Nr. 13, Schnitt 7.1, 14 und 15, Bauwerks-Nr. 1/02/25 und 1/02/26: Die Verlängerung Passerelle geht als Maßnahme in die Ebene 0; es ist nicht ersichtlich wohin. Es dürfen keine Zu- und Abgänge im späteren öffentlichen Straßenland liegen!

c) Bauwerks - Nr. 1/04/28, 1/04/29, 1/04/30, 1/04/31 (Treppenanlagen)

Wohin diese Treppen führen, ist nicht ersichtlich. Zu den Höhen liegen auch keine Angaben vor. Vom Vorhabensträger sind hier Unterlagen nachzureichen. Auch hier gilt: keine Zu- und Abgänge in künftigen öffentlichen Verkehrsflächen.

d) Anlage Nr. 5:

Die Höhenpläne weisen keinen Bezug zu den in den Bebauungsplänen festgelegten Straßen und Vorplätzen auf.

e) Bauwerks - Nr. 1/ 02/ 22 (Neubau Verbauwand einschließlich Sohle)

Generelle Aussagen zu Tiefenlagen der Rückverankerungen fehlen. Daher sind alle Anker aus dem späteren öffentlichen Straßenland zu entfernen.

f) Anlage 7.1, Blatt - Nr. 15:

In den Bauwerksplänen und Bauwerksansichten sind keine Straßenplanungen dargestellt. Diese Unterlagen sind aus straßenbautechnischer Sicht nicht prüfbar. Wir bitten um nachrichtliche Darstellung der Straßenplanung in den Planunterlagen und um Wiedervorlage zur Prüfung.

Es sind keine Angaben zum Trägerrostsystem gemacht worden. Die Forderung aus straßenbautechnischer Sicht ist, dass eine Überbauung ermöglicht werden muss. Uns ist unklar, wie in diesem Bereich die Bautechnologie vorgesehen ist und wie sich der Straßenbau in diese Baumaßnahmen eingliedern kann. Hier sind Aussagen seitens

des Vorhabensträgers in den Erläuterungsbericht einzuarbeiten und uns zur erneuten Prüfung vorzulegen.

g) Bauzeitlicher Flächenbedarf:

Durch das Land Berlin und die DB Projekt Verkehrsbau wurden Flächenübergabetermine sowie die Übergabe eines entsprechenden Planums für alle Entwicklungsstraßen sowie den nördlichen und südlichen Bahnhofsvorplatz abgestimmt. Wir weisen auf das Plangenehmigungsverfahren zu den Vorsorgemaßnahmen Baugrube B' hin, hier insbesondere auf die Stellungnahme von SenStadt sowie die Plangenehmigung. In der vorliegenden Unterlage werden keine Bauzeiträume genannt.

Die dauerhafte und bauzeitliche Mitnutzung von Flächen, insbesondere der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, ist mit Blick auf die geplante Bahnhofseröffnung 2006 und die Bautermine für die Straßen und Plätze bis zu diesem Termin problematisch. Abstimmungen dazu müssen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein, da Kreuzungsvereinbarungen nur den Endzustand dokumentieren. Auch hier bitten wir um Ergänzung der Unterlagen und um ihre Wiedervorlage.

h) Auffüllhöhen Tunnel:

In den vorliegenden Unterlagen sind keine Verfüllhöhen dargestellt. Wir fordern hier die Übergabe auf einer bestimmten Höhe mit Kennwerten (siehe dazu Schreiben von SenStadt, HT an DB Projekt Verkehrsbau vom 03.08.2002).

i) Zufahrten:

Wir merken an, dass die nördliche und östliche Bahnhofstraße zur Erschließung sowie zur Inbetriebnahme des Bahnhofes notwendig sind, einschließlich der sich im Straßenraum befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen. Hierzu sind zwingend Termine und logistische Aussagen in die Planfeststellungsunterlagen seitens des Auftragnehmers aufzunehmen und uns wieder vorzulegen.

j) Sicherheitsstreifen (Anlage 9, Grunderwerbspläne):

Der Sicherheitsstreifen kollidiert mit den geplanten Hochbaumaßnahmen sowie der Anschluss- und Begleitfahrbahn für die B96. Im Erläuterungsbericht (Anlage 2) wird dazu ausgeführt: "Zur Sicherung der Standsicherheit des Tunnelbauwerkes bedarf der zukünftige Eigentümer des Bauwerkes des dinglichen Rechtes, in einem "Sicherheitsstreifen" solche Maßnahmen zu unterbinden, die insbesondere Bettungsverlust, Setzungs- oder Auftriebserscheinungen etc. am Tunnelbauwerk zur Folge haben könnten." Wir fordern hier eine Beschreibung, welche Bautechnologien bzw. Geräte nicht verwendet werden sollen/dürfen. Zur Stellungnahme bitten wir um Vorlage der Beschreibung.

k) Vertikale Verpresspfähle und Anker:

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wann und wie diese eingebracht werden sollen. Um diese Aussage ist der Erläuterungsbericht zu ergänzen.

l) Anlage 11 Landschaftspflegerischer Begleitplan:

Die Maßnahmeblätter sind dahingehend zu ergänzen, dass die zurückzubauenden Baustellenflächen in den späteren Straßenbereichen entsprechend den vom Land Berlin und dem Vorhabensträger vorabgestimmten Übergabehöhen (Planum) auszubilden sind.

m) Entwässerungsleitung

Im Bereich der Döberitzer Straße quert eine Entwässerungsleitung (L 148) die Trasse der S21. Daher ist der Betreiber, die Berliner Wasserbetriebe, in das Verfahren einzubeziehen.

Kampfmittelbergung

19.

Unsere Ermittlungen haben keine konkreten Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem Gelände des Bauvorhabens ergeben. Wir werden daher keine Kampfmittelsuchmaßnahme veranlassen. Da aber das Vorhandensein von Kampfmitteln im Erdreich nie völlig ausgeschlossen werden kann, sind bei einem eventuellen Verdacht von Kampfmittelvorkommen während der Erd- und Tiefbauarbeiten sofort diese Arbeiten zu unterbrechen und umgehend der für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeipräsident in Berlin unter der Notrufnummer 110 zu verständigen.

Straßenbeleuchtungs- und Lichtsignalanlagen

20.

Als Anlage übersenden wir die Kopie des Lageplanes mit unseren Stempelvermerken. Im o. g. Bereich befinden sich die Lichtsignalanlagen (LSA):

LSA: Perleberger Str./Quitowstr.

LSA: Perleberger Str./Lehrter Str.

LSA: Fennstr./Heidestr.

LSA: Nordhafenbrücke

LSA: Heidestr. Nr. 30 (Containerbahnhof)

LSA: Heidestr. (Solex)

LSA: Invalidenstr./Lehrter Str. und

LSA: Invalidenstr./Heidestr.

Die ungefähre Lage der vorhandenen Steuerkabelkanäle für die LSA sind aus den beiliegenden Bestandsunterlagen ersichtlich. Hinsichtlich der öffentlichen Beleuchtung weisen wir auf die Zuständigkeit des Bezirksamtes Mitte von Berlin, LuV Bauen, NTA-ÖB 1 hin.

Angelegenheiten der Landesluftfahrtbehörde

21.

Das betroffene Gebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Berlin-Tegel und im Anlagenschutzbereich der Radaranlage Tegel. Daraus ergeben sich für die Bauausführung folgende Auflagen:

- Bauwerke ab einer Höhe von 71,00 m über NN,
- Bauwerke mit metallgedeckten Flachdächern von über 400 m²
- Masten und Kräne ab einer Höhe von 97,00 m über NN

bedürfen der Zustimmung der Landesluftfahrtbehörde (SenStadt, Referat VII G).

Angelegenheiten der Bauprojektprüfungsstelle

22.

Im Rahmen der Planfeststellung sollten für den Bereich der Unterführung der "umverlegten" Tegeler Straße (Nordufer) keine planerischen Details festgelegt werden, bevor nicht durch eine Variantenuntersuchung die wirtschaftlichste Lösung gefunden worden ist. Es sollte ein Kostenvergleich vorgenommen werden, ob eine Böschung oder eine Spundwand und eine Hoch- oder Tieflage des Gehwegs gegenüber der Straße errichtet werden sollten.

Immissionsschutz

23.

Hinsichtlich des Schutzes vor Immissionen und elektromagnetische Felder haben sich keine Bedenken ergeben.

Bezüglich des Baulärms will der Vorhabenträger die für die Bauausführung relevanten Regelwerke "AVV Baulärm" und bzgl. baubedingter Erschütterungen die DIN 4150, Teil 3 beachten. Die Beachtung der "Verordnung zur Bekämpfung des Lärms (Lärm-VO)" des Landes Berlin wird jedoch nicht erwähnt. Wir bitten, im Planfeststellungsbeschluss auch auf die LärmVO hinzuweisen.

Angelegenheiten der Wasserbehörde

24.

Gegenüber dem Bauvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Die vorgesehene Entwässerungslösung entspricht in der vorliegenden Form nicht den allgemein anerkannten Regeln der Technik, wie sie diesbezüglich im Arbeitsblatt ATV -

DVWK - A 138 "Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser" als nicht gesetzliches Regelwerk festgesetzt sind, sowie dem Abwasserbeseitigungsplan Berlin vom Oktober 2001. Hinsichtlich dieses Belanges muss eine Überarbeitung der Planunterlagen erfolgen.

25.

Zur beabsichtigten Niederschlagsentwässerung bestehen keine grundsätzlichen Einwände, wenn die nachfolgenden Hinweise beachtet werden:

a) Die Verlegung von Sickerrohren direkt in das Grundwasser entspricht ebenfalls nicht den anerkannten Regeln der Technik, wie sie im Arbeitsblatt ATV - DVWK - A 138 "Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser" sowie im Abwasserbeseitigungsplan Berlin vom Oktober 2001 festgesetzt sind, und ist nicht zulässig. Die Sickerrohre müssen einen Abstand von mindestens einem Meter zum höchsten gemessenen Grundwasserstand (HGW) haben.

b) Der letzte Schacht vor Mündung in den Vorfluter zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal (BSSK) ist als Kontrollschacht mit Schlammfang und Tauchwand auszubilden.

26.

Grundwasserschutz

Im Rahmen der Baudurchführung ist vorgesehen, Stoffe wie Beton und Zementsuspension in das Grundwasser einzuleiten und Grundwasser zu entnehmen und abzuleiten. Beide Vorgänge stellen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 5 und 6 WHG erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen dar.....¹⁴

Ingenieur- und Grundlagenvermessung

27.

Die Abteilung III (Geoinformation, Vermessung und Wertermittlung) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vertritt beim Bau öffentlicher Verkehrsanlagen das öffentliche Interesse für das Vermessungswesen des Landes Berlins.

Es sind folgende technische Anforderungen zu beachten:

Das Bauvorhaben ist auf der Grundlage der amtlichen Berliner Bezugssysteme im Koordinatensystem Soldner-Berlin (Netz 88) und Höhensystem DHHN 92 als Höhen über

¹⁴ Vom Abdruck des weiteren Stellungnahme der Senatsverwaltung zu den Belangen des Grundwasserschutzes wurde abgesehen. Die nachfolgend in der Original-Stellungnahme aufgeführten wasserrechtlichen Erlaubnisse und Auflagen sind (mit geringfügigen redaktionellen Änderungen) in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses (Teil A Ziffer 3) aufgenommen worden.

Normalhöhennull (NHN) einzubinden. Die Baumaßnahmen der Straßenverkehrsanlagen sind ingenieurgeodätisch mit der Abteilung III, Referat III D abzustimmen. Die baulichen Veränderungen müssen zur Fortführung öffentlicher Kartenwerke und des Liegenschaftskatasters dokumentiert werden.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Weitergehende Aussagen zu den Planungen des Landes Berlin im Erläuterungsbericht hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Vielmehr ist es Aufgabe des Anhörungsverfahrens, dass die für die Bauleitplanung zuständigen Träger öffentlicher Belange ggf. auf Konflikte zwischen der Fachplanung und den planerischen Vorstellungen des Landes Berlin und die Notwendigkeit einer Konfliktbewältigung hinweisen. Zwar ist es richtig, dass die Planung der S21 den weiteren Planungsprozess vor allem der Bebauungsplanverfahren II-201b (Zellengefängnis) und II-201c (Heidestraße, Dudlerblöcke) beeinflussen könnte. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang jedoch die vom Berliner Abgeordnetenhaus 1997 beschlossene Änderung des FNP, nach der die Trasse der S21 von anderen Nutzungen freizuhalten ist (vgl. Planrechtfertigung, Abschnitt B Ziffer 2 dieses Beschlusses). Demzufolge ist der Trassenverlauf der S21 in den genannten B-Planentwürfen auch dargestellt (vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 2 der Planunterlage, Ziffer 2.3.6, S. 30). Zum Schutz der geplanten oberirdischen Bebauung ist im Tunnelabschnitt der S21 der Einbau eines mittelschweren Masse-Feder-Systems vorgesehen (vgl. Abschnitt B Ziffer 8.2.1 b). Grundsätzliche Planungskonflikte des Vorhabens mit den genannten Bebauungsplanungen sind danach nicht erkennbar.

Zu den Auswirkungen der S21 auf den Döberitzer Grünzug kann auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6 verwiesen werden. Die Umnutzung der Flächen des HuL-Containerbahnhofs wird durch die S21 weder ermöglicht noch ausgeschlossen (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 5). Überlegungen des Landes Berlin zu Verschiebungen der B96 sind nach eigener Aussage der Senatsverwaltung im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift, S. 25) noch nicht hinreichend konkretisiert. Eine Anpassung von Anlagen der S21 wie z.B. des Rettungsplatzes an derartige Überlegungen zur B96 ist daher nicht geboten. Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben S21 die genannten Vorhaben endgültig verbaut, sind der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar geworden. Nur unter dieser Voraussetzung hätte die Planfeststellungsbehörde zum Schutz noch nicht konkretisierter Planungsvorhaben eingreifen müssen.

Zu 2.

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde kann den Hinweisen allerdings konkrete, von den Bauabsichten der Vorhabenträgerin abweichende Gestaltungsvorstellungen für das Vorhaben nicht entnehmen.

Zu 3.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Senatsverwaltung, dass hier, obwohl die S21 ein Neubauvorhaben darstellt, eine Prüfung von Trassierungsalternativen wegen der im Umfeld vorhandenen Zwangspunkte nicht möglich ist. Auch der Erläuterungsbericht (vgl. S. 11 f., unter 2.2) stellt dies so dar, wenn er darauf hinweist, dass weder groß- noch kleinräumige Trassenalternativen zu dem Vorhaben möglich sind. Insbesondere der nach Osten führende Abzweig ist durch die Zwangspunkte der Querung der Gleise des HuL, der Perleberger Brücke und des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und der Notwendigkeit der Einbindung auf der Nordseite des Berliner Innenrings in seiner Trassierung faktisch festgelegt. In Richtung Lehrter Bahnhof orientiert sich die Trassierung am Grundsatz der Vermeidung der Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken und der Trassenbündelung mit der im Bau befindlichen Fernbahntrasse. Diese Trassenführung der S21 ist im Übrigen seit 1997 im Berliner FNP dargestellt. Im Anhörungsverfahren sind zu konkreten Trassenvarianten keine Hinweise vorgetragen worden. Lediglich zwei Einwender haben eine Prüfung von Trassenvarianten der östlichen Anbindung gefordert (vgl. Abschnitt B Ziffer 6.1.6, Nummer 3). Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendung zurückgewiesen; auf die genannte Entscheidung wird ergänzend verwiesen.

Zu 4.

Zunächst ist richtig zu stellen, dass nur in Plangenehmigungen für die drei Baugruben A', B' und M' festgelegt ist, die naturschutzrechtliche Eingriffsbewältigung im Planfeststellungsbeschluss für die S21 zu regeln. Die Entscheidungen für die Planfeststellungsabschnitte 26 und 28 des nördlichen Berliner Innenrings enthalten solche Vorbehalte nicht, hier sind die Eingriffsfolgen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitpläne der genannten Entscheidungen¹⁵ bereits mit bewertet und kompensiert worden.

Die Vorhabenträgerin hat zu dem Hinweis der Senatsverwaltung ausgeführt, der LBP habe den gesamten Bereich des Tunnels und des Troges bei der Eingriffsermittlung

¹⁵ Vgl. hierzu die in Abschnitt B Ziffer 4 (Planrechtfertigung) genannten Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes sowie die 3. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 26.01.2000 für den PFA 26 des nördlichen Berliner Innenrings, Plangenehmigung vom 29.06.2001, Az. 51123/51136 Paä / 1001

berücksichtigt. Damit seien die mit der Trog- und der Tunnelstrecke verbundenen Eingriffe einschließlich derjenigen der Baugruben in der Kompensationsberechnung mit erfasst. Die drei Baugruben reichten in ihrer Dimensionierung und hinsichtlich ihrer Eingriffswirkungen über den Bereich der Tunnel- und Trogstrecke nicht hinaus, so dass diese bereits vorab genehmigten Teileingriffe im ermittelten Gesamteingriff für Tunnel und Trogbauwerk enthalten seien. Als Beleg wird auf den Konfliktplan Anlage 11.2, Blatt 3 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hält die von der Senatsverwaltung aufgeworfene Frage damit für geklärt. Die Naturschutzbehörden haben der überarbeiteten Fassung des LBP mit der darin enthaltenen Kompensationsberechnung und damit auch den Aussagen der Vorhabenträgerin zu diesem Punkt zugestimmt (vgl. hierzu auch nachfolgende Entscheidung zu 9).

Zu 5.

Der teilweise Rückbau des Ausziehgleises 114 um ca. 100 m zu einer nutzbaren Restlänge von 85 m ist bereits durch die Plangenehmigung vom 02.09.2003 für die Baugrube M' genehmigt worden (vgl. Erläuterungsbericht zur Plangenehmigung Baugrube M', S. 3, unter 3.2). Danach endet das Gleis, wie im Lageplan Anlage 4.1 Blatt 3 dargestellt, kurz vor der Einmündung der B96 in die Heidestraße. Da der Eisenbahnbetrieb auf dem HuL-Containerbahnhof am 15.12.2003 eingestellt worden ist, erübrigen sich Aussagen der Planfeststellungsbehörde, ob die Länge dieses Gleises für den dortigen Betrieb ausreicht. Im Übrigen wird bzgl. des Ausziehgleises 114 auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 5 verwiesen.

Zu 6.

Die Baustellenerschließung für die S21 soll im Wesentlichen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden. Zu den Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht, Abschn. 2.16, S. 44 f. verwiesen. Anders als bei den Vorhaben des Zentralen Bereichs bestehen hier nach Einschätzung der für den Straßenverkehr zuständigen Träger öffentlicher Belange keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Form der Baustellenerschließung zu einer Überlastung des vorhandenen Straßennetzes im Umfeld des Vorhabens führen wird. Daher wäre eine Auflage an die Vorhabenträgerin, die Baumaterialien ausschließlich über die Schiene oder das Schiff anzuliefern, nicht zulässig. Die gesetzlichen Vorschriften zur Vermeidung von baubedingten Umweltbelastungen wie von Staubemissionen (§ 22 Abs. 1 BImSchG) sind aber einzuhalten. Das Befeuchten der Fahrbahn wird im Erläuterungsbericht (S. 30) auch nur als Beispielsfall einer möglichen Schutzvorkehrung zur Minimierung der Auswirkungen des Baugeschehens auf die Umgebung genannt.

Zu 7.

Erwiderung der Vorhabenträgerin:

„Zur Lage der technischen Einrichtungen für den Betrieb (Unterwerk, Stellrechner, Trafostation, Funkmast/Shelter) ist die Forderung zur Verlegung zurückzuweisen. Die Standorte der baulichen Anlagen ergeben sich aus ihrer funktionalen Zuordnung zur Bahnanlage und sind deshalb im räumlichen Zusammenhang mit der Bahnanlage in deren unmittelbarer Nähe zu errichten. Zur Notwendigkeit des Rettungsplatzes darf angemerkt werden, dass er nicht nur für die S21 erforderlich ist, sondern auch für die Fernbahn und die U5. Bislang waren kleinere Rettungsplätze geplant, die aber nach der zwischenzeitlich in Kraft getretenen Tunnelbaurichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes nicht mehr ausreichend sind, unter anderem deshalb, weil sie die Landung von Rettungshubschraubern nicht zulassen. Nachdem nun mit der Planung für die S21 klar ist, in welchen Bereichen ein Trog und in welchen Bereichen eine Tunnelstrecke vorgesehen ist, musste das Rettungskonzept für den Zentralen Bereich angepasst werden.

Sämtliche Verkehrsanlagen, also die der Fernbahn, der S21 und der U5 mussten in ein gesamtheitliches Rettungskonzept aufgenommen werden. Vor diesem Hintergrund liegt es mit Blick auf die Rettungswege seitens der Feuerwehr (Angriffswege) als auch hinsichtlich der sogenannten Selbstrettung auf der Hand, dass in unmittelbarem Bereich des Tunnelendes zum Übergang zur Trogstrecke der gemeinsame Rettungsplatz angesiedelt werden muss. Er muss außerdem so groß sein, dass ausreichend Aufstellfläche für die Rettungskräfte vorhanden ist. Hinsichtlich der Einsatzlogistik für die Rettungsdienste ist es sachgerecht, nicht die bestehenden Rettungsplätze entsprechend der Tunnelbaurichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu vergrößern, sondern einen einzigen Rettungsplatz in der erforderlichen Größe zu planen und zu bauen. Vor diesem Hintergrund ist der nunmehr vorgesehene Rettungsplatz in Lage und Größe zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderlich. Eine Verlegung an eine andere Stelle scheidet aus. Die Standorte der baulichen Anlagen, in denen die betriebstechnischen Einrichtungen untergebracht werden sollen, sind also betrieblich zwingend. Im Übrigen sind diese Anlagen auf DB-eigenen Flächen angeordnet werden, um eine Inanspruchnahme von Fremdflächen zu vermeiden. Eine gesonderte Standortbegründung ist fachplanungsrechtlich entbehrlich. Eine Verlegung der Anlagen, insbesondere in den Trog oder in den Tunnelbereich, scheidet aus, da dies zu einer unverhältnismäßigen Kostensteigerung führen würde, die vor dem Hintergrund des Grundsatzes der sparsamen Verwendung öffentlicher Finanzmittel nicht gerechtfertigt wäre.“

Aufgrund dieser Aussagen der Vorhabenträgerin, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, ist festzuhalten, dass aufgrund der genannten Funktionsgebäude und des neuen Rettungsplatzes die Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ in ihrem

Flächenumfang um ca. 11 % reduziert werden muss. Das Ausgleichskonzept für diese Maßnahme wird dadurch nicht grundlegend in Frage gestellt. Eine schwerwiegende Qualitätsverschlechterung der Maßnahme muss nicht befürchtet werden (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6).

Der Rettungsplatz und die Rettungsstelle nebst Feuerwehrezufahrt (vgl. Bw-Verzeichnis Nr. 1/03/20 und 1/03/21) wurden aufgrund des Brandschutzkonzeptes (Anlage 13.6 der Planunterlagen, S. 17 f.) an dieser Stelle geplant. Rettungsplätze müssen an den Tunnelportalen oder Notausgängen von mehr als 1000 m langen Tunneln errichtet werden. Da die Länge der Zufahrt von der Straße zum Rettungsplatz 200 m nicht überschreiten soll und da im Beschluss VZB im Bereich Döberitzer Straße bereits der Rettungsplatz für die U5 festgesetzt worden ist, sieht die Planung nunmehr in diesem Bereich einen gemeinsamen Rettungsplatz für Fern-, S- und U-Bahn in einer Größe vor, die der Tunnelrichtlinie des EBA entspricht und der über die Döberitzer Straße erschlossen wird. Die weiteren genannten Funktionsbauten für den Eisenbahnbetrieb müssen im Umfeld errichtet werden, weil auch sie über die Döberitzer Straße erreicht werden müssen. Ergänzend kann die Planfeststellungsbehörde auf die Erwidern der Vorhabenträgerin, der sie sich inhaltlich anschließt, verweisen. Die Errichtung der Betriebsgebäude im Tunnel- oder Trogbereich würde auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zu einer nicht vertretbaren Steigerung des Kostenaufwandes für die Anlagen führen.

Der Funkmast/Shelter und das benachbarte Bürogebäude für Sende- und Empfangsanlagen der Sicherheitsbehörden sind Anlagen der Fernbahn. Sie dienen der flächendeckenden Ausstattung der Fernbahnstrecken der Vorhabenträgerin mit dem digitalen Funknetz GSM-R (vgl. Erläuterungsbericht S. 23). Wie sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Pos. 1/05/01) ergibt, ersetzt diese Anlage den durch den Planfeststellungsbeschluss VZB festgesetzten Funkmast Bauwerksverzeichnis-Nr. F 30. Diese Anlagen durch diesen Beschluss mit zu genehmigen ist unter dem Gesichtspunkt des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG (notwendige Folgemaßnahme) geboten, weil der bisher vorgesehene Standort wegen der S21 nicht mehr zur Verfügung steht.

zu 8.

Den Hinweisen kann nicht gefolgt werden kann. Die Trassierung der umverlegten Tegeler Straße, die auch zum Schutz der Platanenreihe an der Uferböschung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals gewählt wurde (vgl. UVS, Anlage 10 der Planunterlagen, S. 64), erfordert, an der östlichen Seite der Straße eine Stützmauer zu errichten, um wiederum dort sonst erforderlich werdende Eingriffe in den Baumbestand des Mettmannplatzes zu vermeiden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 25). Ein Verlust an Bäumen auf dem Mettmannplatz ist durch die neue Straßenführung des Nordufers bedingt und unvermeidlich. Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Trassierung ist

nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht weiter optimierbar, weil diese Trassierung auf der westlichen Seite die erste Baumreihe des Ufergrünzuges und auf der östlichen Seite eine möglichst große Anzahl von Bäumen des Mettmannplatzes erhält.

Der Ufergrünzug wird als ein reiner Fußgängerweg geplant. Die umverlegte Tegeler Straße muss als eine 30 km/h-Zone nicht mit einem gesonderten Radweg versehen werden. Hierzu sowie zu den Planungen Berlins zum weiteren Ausbau des Uferweges für den Fahrradverkehr wird auf die Entscheidungen zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 3 und Ziffer 6.2.4 verwiesen.

Zu 9.

Die Planfeststellungsbehörde hat vom vollständigen Abdruck der Hinweise zum LBP im Wortlaut abgesehen, weil die Einwendungen sich erledigt haben. Bereits vor dem Erörterungstermin fanden zwischen der Senatsverwaltung (Oberste Naturschutzbehörde), der Vorhabenträgerin und der unteren Naturschutzbehörde (Bezirksamt Mitte) Abstimmungsgespräche zum LBP statt. Die Gespräche endeten mit einer Einigung, deren Ergebnis die Vorhabenträgerin im Schreiben an die Anhörungsbehörde vom 03.02.2003 (S21/1700/X40) niederlegte, in dem entsprechende Änderungen des LBP angekündigt wurden. Das Schreiben ist der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde als Anlage 3 beigefügt. Im Erörterungstermin fand daraufhin eine Diskussion zu den einzelnen Kritikpunkten der Naturschutzbehörden zum LBP nicht mehr statt (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 89). Der LBP wurde nach Abschluss des Anhörungsverfahrens wie abgesprochen überarbeitet. Zu der Neufassung des LBP, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, äußerten die Oberste und die untere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 05. bzw. 06.07.2004 ihre Zustimmung (vgl. Verfahrensweg, Abschnitt B Ziffer 4 dieses Beschlusses). Danach ist eine Entscheidung zu den in der Stellungnahme enthaltenen Hinweisen nicht erforderlich.

Zu 10.

An der Planung und der Erarbeitung der Planungsunterlagen hat die Vorhabenträgerin auch Architekten beteiligt. Die architektonische Betreuung der farblichen Gestaltung z. B. der Stahlfachträger der Eisenbahnüberführungen oder der Trogwände ist daher gewährleistet. Dafür, der Vorhabenträgerin die Einbindung der Architekturwerkstatt zwingend im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses vorzugeben, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Rechtsgrundlage. Die Errichtung zusätzlicher Schallschutzwände ist aufgrund des Vorhabens S21 nicht erforderlich. Fragen der Beleuchtung von Brückenbauwerken sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Zum Brü-

ckenbauwerk über die Perleberger Straße mit seinen Rampen wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 6 verwiesen.

Zu 11.

a) Die Forderung nach Erstellung eines gemeinsamen Lageplans für den Kreuzungsbereich der S21 mit der B96 an der Döberitzer Straße ist von der Senatsverwaltung im Erörterungstermin zurückgezogen worden. Da die Überlegung Berlins zur Änderung der Trassierung der B96 in diesem Bereich auch nach Aussagen der Senatsverwaltung (Niederschrift des Erörterungstermins, S. 25) noch keinen hinreichenden Konkretisierungsgrad aufweisen, kann ein solcher Plan nicht erstellt werden. Er wäre im Übrigen nicht abwägungsrelevant, weil das Vorhaben S21 nicht zur Anpassung an diese Planungen verpflichtet ist.

b) Die Planfeststellungsbehörde hält die Frage, ob die Abdeckung des Tunnelbauwerks die sog. Dudlerbebauung (B-Planentwurf II-201c) zulässt, für inzwischen geklärt. Im Plangenehmigungsverfahren für die Baugrube M' hat die Senatsverwaltung in ihrer Stellungnahme vom 30.04.2003 zu diesem Punkt auf folgendes hingewiesen:

„ Aus den Unterlagen ist sowohl aus dem Grundriss als auch aus dem Längsschnitt zu entnehmen, dass die Überdeckung des Tunnelbauwerks eine Überbauung mit Wohngebäuden (sog. Dudlerbebauung) einschließlich der eingeschossigen Tiefgarage möglich erscheinen lässt. Bei der Dudlerbebauung beträgt die Oberkante des Fußbodens bei einer eingeschossigen Tiefgarage 30,56 m üNN. Die abgesenkte Firsthöhe des Tunnelbauwerkes der S21 ist mit Oberkante 29,90 m üNN angegeben. Das bedeutet, dass der verfügbare Abstand zur Gründung der Wohnbebauung von Oberkante Fußboden der Tiefgarage bis Oberkante Firsthöhe des Tunnels lediglich 0,66 m beträgt. Wir machen darauf aufmerksam, dass durch die S21 der städtebauliche Entwurf der Quartiersbebauung sowohl statisch als auch gründungstechnisch weder behindert noch eingeschränkt werden darf.“

Die Vorhabenträgerin hat hierauf mit Schreiben vom 08.05.2003¹⁶ folgendes erwidert:

„Gemäß Vorgabe des B-Planes II-201c (Entwurf) gewährleistet die Planung der Baumaßnahme M' (neu) im Bereich der geplanten Überbauung - Dudlergebäude - durchgängig ein eingeschossiges Tiefgaragengeschoss. In der Stellung-

¹⁶ Abgedruckt in der Plangenehmigung vom 02.09.2003 für die Baugrube M', 32. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs, S. 14

nahme der Senatsverwaltung vom 30.04.2003 wird nunmehr eine Oberkante Fußboden Tiefgarage von 30,46 m üNN genannt. Im Rahmen der Ausschreibungsplanung M' wurde eine Absenkung des Baugrubendeckels vorgenommen, so dass sich die Oberkante Tunnel S21 im Überschneidungsbereich nunmehr bei 28,90 m üNN befindet. Damit beträgt der zur Verfügung stehende Abstand zwischen OK Fußboden Tiefgarage und OK Tunnel 1,66 m.“

Mit Schreiben vom 15.05.03 - GenRef 22 - hat die Senatsverwaltung unter Bezugnahme auf diese Erwiderung ihre Bedenken für erledigt erklärt und der Planung der Baugrube M' zugestimmt (vgl. Plangenehmigung für die Baugrube M' vom 02.09.2003, S. 16). Die Trassierung der S21 orientiert sich in diesem Bereich an der Lage der Baugrube M'.

c) Ca. 50 Bohrpfähle zur Tiefgründung des geplanten MK8-Gebäudes (B-Planentwurf II-201a) waren Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens für die Baugrube B'. Die Genehmigung dieser Bohrpfähle einschließlich der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis ist mit der Plangenehmigung vom 21.09.2001¹⁷ erfolgt. Unter Abschnitt A Ziffer 4.2 (S. 3) der Plangenehmigung vom 21.09.2001 ist die Vorhabenträgerin beauftragt worden, die ihr übergebene Ausführungsstatik und bestätigte Lastannahmen für ein mehrstöckiges Hochhaus auf dem nördlichen Vorplatz des Lehrter Bahnhofs (das sog. MK8-Gebäude) bei der weiteren Planung und Baudurchführung zu beachten.

d) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Notwendigkeit eingehender Abstimmungen der verschiedenen in diesem Baugebiet geplanten Bauvorhaben hin. Ein Planfeststellungsbeschluss kann solche Abstimmungen nicht ersetzen, weil alle Bauherren bei der Bauausführung zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet sind. Eine Garantie, dass das Vorhaben S21 die anderen genannten Vorhaben unter keinen Umständen beeinträchtigen wird, kann im Rahmen einer Planfeststellung nicht ausgesprochen werden, weil auch die anderen Vorhaben im Umfeld künftig Rücksicht zu nehmen haben auf die Baumaßnahmen für die S21.

e) Die Forderung wird zurückgewiesen. Auf die vorangehende Entscheidung zu Ziffer 11a wird verwiesen.

¹⁷ 24. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses VZB, Baugrube B', Az. 51121/51131/51191 Pap /954; Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planunterlage, Seiten 7 und 9; zur wasserrechtlichen Erlaubnis vgl. Abschnitt A Ziffer 3, S. 3 dieser Plangenehmigung

Zu 12.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Vorschlag der Senatsverwaltung aufgegriffen und durch die Nebenbestimmung in Abschnitt A Ziffer 4 eine Teileinziehung des Nordufers zwischen Samoa- und Torfstraße für den motorisierten Verkehr verfügt. Zur Begründung wird verwiesen auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3.

Zu 13.

Die Entwurfs- und Ausführungsplanung für den Pfeiler in der Nähe der Perleberger Brücke ist mit der Senatsverwaltung, Referat HT II D, abzustimmen.

Zu 14.

Durch Abstimmung der technischen Parameter mit der Senatsverwaltung, Ref. HT II D, vor Beginn der Bauausführung hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass eine Beeinträchtigung des Widerlagers D der Straßenbrücke „Perleberger Straße“ ausgeschlossen wird.

Zu 15.

Die Ausführungsplanung ist mit der Senatsverwaltung abzustimmen, um dieser die Prüfung des notwendigen Mindestabstandes zur Pfeilerscheibe B der Straßenbrücke „Perleberger Straße“ zu ermöglichen. Die Planfeststellungsbehörde weist vorsorglich darauf hin, dass zusätzlich zu dieser Planfeststellung und der Abstimmung der Ausführungsplanung eine vertragliche Vereinbarung zwischen Vorhabenträgerin und Senatsverwaltung keine rechtliche Voraussetzung für die Errichtung der Treppenanlagen an die Straßenbrücke Perleberger Straße bildet.

Zu 16.

Die Fahrtreppen zu den Straßenbahnhaltestellen sind im technischen Lageplan nicht enthalten, weil sie kein Bestand und auch nicht Gegenstand des Vorhabens S21 sind. Die Fahrtreppen müssen vielmehr im Planfeststellungsverfahren für die neue Straßenbahnlinie mit genehmigt werden. Die Möglichkeit, diese Fahrtreppen zu errichten, wird durch das Vorhaben S21 nicht verbaut. Im Rahmen der Bauausführung ist sicherzustellen, dass der U-Bahntunnel der U5 durch die Baumaßnahmen für die S21 nicht geschädigt wird. Die Planfeststellungsbehörde empfiehlt der Vorhabenträgerin, vor Baubeginn eine Beweissicherung durchzuführen. In diesem Zusammenhang sollte mit dem künftigen Betreiber der U-Bahn abgestimmt werden, ob hierzu die angesprochenen Messprogramme durchgeführt werden sollten.

Zu 17.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Eine Abstimmung der Bauablaufpläne mehrerer im gleichen Baugebiet tätigen Vorhabenträger ist keine Voraussetzung für die Erteilung des Baurechts. Ein Planfeststellungsbeschluss gewährt dem Vorhabenträger das Baurecht, das dieser innerhalb des in § 20 Abs. 4 AEG geregelten Zeitraums von 5 bzw. 10 Jahren ausnutzen darf. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht befugt, dem Vorhabenträger Termine für die Umsetzung von Baumaßnahmen vorzuschreiben. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb auf die bereits in den Plangenehmigungsverfahren für die Baugruben A' und B' vorgetragenen Forderungen der Senatsverwaltung ähnlichen Inhalts folgendes ausgeführt:

„Bei gleichzeitig abzuwickelnden Bauvorhaben in unmittelbarer Nachbarschaft trifft beide Bauherren eine aus dem Nachbarschaftsverhältnis herrührende Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Dies beinhaltet vor allem die Verpflichtung, den anderen über die Termine und den Fortschritt des eigenen Vorhabens regelmäßig zu informieren und sich abzustimmen. Bei einer schuldhaften Verletzung dieser Verpflichtung ... können ggf. zivilrechtliche Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden. ... Bauabläufe sind ... in der Planfeststellung nicht regelbar. Eine Planfeststellungsbehörde ist insbesondere nicht befugt, dem Vorhabenträger eine verbindliche Frist zu setzen, innerhalb dessen er sein Vorhaben zu realisieren hat. Wegen der Abhängigkeiten dieses Vorhabens mit ... kann die Planfeststellungsbehörde nur beide Vorhabenträger auf ihre aus dem Nachbarschaftsverhältnis abzuleitende Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme hinweisen und ihnen anraten, sich über ihre Termine und den Ablauf ihrer Bauvorhaben ständig abzustimmen und zu informieren.“¹⁸

Zu 18.

Im Vorfeld des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin mit dem für Verkehrswegebau zuständigen Referat der Senatsverwaltung Abstimmungen durchgeführt, deren Ergebnis im Schreiben der Vorhabenträgerin an die Anhörungsbehörde vom 07.02.2003 dargestellt ist. Dieses Schreiben hat die Anhörungsbehörde als Anlage 1 ihrer abschließenden Stellungnahme beigelegt.

¹⁸ vgl. Plangenehmigung vom 04.08.2000 für die Baugrube A', 19. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin, dort S. 19, unter 8, und S. 20, unter 12.

Zu den einzelnen angesprochenen Punkten der Stellungnahme:

a) Die Planung für die Entrauchungsöffnungen des S-Bahnsteiges des Lehrter Bahnhofs ist geändert worden. Zu den Einzelheiten wird auf die Entscheidungen unter Abschnitt B Ziffer 5.11.2, Nummern 1 und 3 verwiesen.

b) Der Hinweis dürfte auf einem Missverständnis der Planunterlagen beruhen. Das Vorhaben S21 enthält keine Zu- und Abgänge in die 0-Ebene, daher enden auch keine Abgänge im künftigen öffentlichen Verkehrsraum. Sämtliche durch diesen Beschluss festgestellte Treppen stellen Verbindungen zwischen der Ebene -2 und der Ebene -1 her.

c) Auf die Entscheidung zu b) wird verwiesen.

d) Die Planfeststellungsbehörde hält die Aufnahme der geforderten Straßenkoordinaten in den Höhenplänen der S21 nicht für erforderlich. Die Bauwerkskoordinaten der hier unterirdisch verlaufenden S21 sind aus den Planunterlagen erkennbar. Die Aufnahme der Straßenkoordinaten erfordert eine hinreichend konkrete Straßenplanung, die der Vorhabenträgerin von der Senatsverwaltung bisher nicht vorgelegt werden konnte. Im Übrigen ist nicht ersichtlich, welche abwägungserheblichen Belange dadurch betroffen sein könnten, dass Straßenkoordinaten in den Höhenplänen eines Eisenbahnvorhabens nicht enthalten sind.

e) Die Rückverankerung muss im Rahmen der Ausführungsplanung geregelt werden. Der Senatsverwaltung ist daher die Ausführungsplanung für die S21 bzgl. dieses Punktes zur Abstimmung vorzulegen. Der Hinweis zur Entfernung aller Anker aus dem späteren öffentlichen Straßenland ist zu beachten.

f) Zu der Forderung nach Darstellung der Straßenplanung wird auf die vorangehende Entscheidung zu d) verwiesen. Das Trägerrostsystem ist eine vorhandene Anlage, sie ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Aufgrund des Bauvorhabens S21 besteht bzgl. des Trägerrosts keine Notwendigkeit zu einer Änderung der Anlage. Fragen der Bauabwicklung des Straßenbaus sind außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens unmittelbar mit der Vorhabenträgerin abzustimmen und zu klären.

g) Die Vorhabenträgerin hat im Schreiben vom 07.02.2003 zugesagt, vor Beginn der Bauausführung die bauzeitlich benötigten Flächen mit den betroffenen Behörden des Landes Berlin bezüglich Belegung und Bauablauf abzustimmen. Es sei selbstverständlich nicht beabsichtigt, die Bauvorhaben Lehrter Bahnhof, Quartiersbebauung und den

Straßen- und Leitungsbau zu beeinträchtigen. Nähere Einzelheiten zu den Baustellen-einrichtungsflächen haben die Beteiligten in einer Besprechung am 15.03.2004 einvernehmlich geregelt. Es wird hierzu auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.11.2 Nummer 2 verwiesen.

h) Die Bestimmung der Verfüllhöhen ist Gegenstand der Ausführungsplanung. Die Aufnahme dieser Daten in den Planunterlagen hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Ergänzend wird auf die vorangehende Entscheidung zu d) verwiesen.

i) Auf die Entscheidung zu Ziffer 17 wird verwiesen.

j) Zur Kollision mit den Baumaßnahmen für die B96 wird auf die Entscheidung zu Ziffer 17 verwiesen. Eine Aussage, welche konkreten Bautechnologien bzw. Geräte nach der Inbetriebnahme des S21-Tunnels zur Sicherung des Tunnelbauwerks im Sicherheitsstreifen nicht mehr zulässig sind, kann derzeit nicht getroffen werden. Hierzu wird nach Aufnahme des S-Bahnbetriebes im konkreten Einzelfall eine Abstimmung zwischen dem jeweiligen Bauherren und dem Betreiber der S21 erforderlich sein.

k) Die Planfeststellungsbehörde hält die geforderten Aussagen nicht für planfeststellungsrelevant. Es ist nicht ersichtlich, dass hier Belange der Senatsverwaltung berührt sein könnten. Geplant ist ein übliches Bauverfahren, die näheren Einzelheiten regelt die Ausführungsplanung.

l) Die Planfeststellungsbehörde hält es nicht für sachgerecht, die abgestimmten Übergabehöhen in den Maßnahmeblättern des LBP festzuschreiben.

m) Die Berliner Wasserbetriebe sind als Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Zu der genannten Abwasserleitung L 148 haben diese Hinweise vorgetragen (vgl. Abschnitt B Ziffer 5.23, Stellungnahme zu 3., unter Döberitzer Straße, BWV-Nr. 1/06/26). Auf die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde unter Abschnitt B Ziffer 5.23 Nummer 3 wird verwiesen.

Zu 19.

Auf die Nebenbestimmung zu Abschnitt A Ziffer 5.6 a wird verwiesen.

Zu 20.

Die Hinweise sind im weiteren Planungsprozess und im Rahmen der Bauausführung zu beachten. Das Bezirksamt Mitte ist im Anhörungsverfahren beteiligt worden.

Zu 21.

Das Vorhaben S21 hat keine der nach dem LuftVG genehmigungspflichtigen Tatbestände zum Gegenstand.

Zu 22.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist das Vorhaben mit den Gestaltungswünschen, die die Vorhabenträgerin beantragt hat. Eine Planfeststellung, die der Vorhabenträgerin die Wahl ließe, z.B. bei der Unterführung der umverlegten Tegeler Straße unter der S21 eine Böschung oder eine Spundwand zu errichten, wäre, schon wegen der unterschiedlichen Auswirkungen beider Varianten auf Natur und Landschaft, unzulässig. Dies schließt nicht aus, dass die Vorhabenträgerin im Verlauf des weiteren Planungsprozesses aufgrund neuer Erkenntnisse ihre Bauabsichten in diesem Punkte ändert. Um solche geänderten Bauabsichten umzusetzen, muss jedoch vorher eine förmliche Planänderung, ggf. mit Anpassung der landschaftspflegerischen Begleitplanung, beantragt und genehmigt werden.

Zu 23.

Die zustimmenden Aussagen zu den Immissionsgutachten werden zur Kenntnis genommen. Die Beachtung der LärmVO ist der Vorhabenträgerin durch die Nebenbestimmung unter Abschnitt A Ziffer 5.2 aufgegeben worden.

Zu 24.

Im Erörterungstermin hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erklärt, dass die noch offenen Fragen der wasserbehördlichen Stellungnahme abgearbeitet worden seien und sich die hierzu erhobenen Einwendungen damit erledigt hätten (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 101 f.). Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu den Hinweisen der Wasserbehörde bzgl. der Entwässerungslösung bedarf es danach nicht (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG).

Zu 25.

a) Auf die vorangehende Entscheidung zu 24. wird verwiesen. Auch zur Niederschlagsentwässerung ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG nicht mehr erforderlich.

b) Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den genannten Vorfluter als Kontrollschacht mit Schlammfang und Tauchwand auszubilden.

Zu 26.

Die geforderten Auflagen zum Gewässerschutz sind mit geringen redaktionellen Änderungen in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses (Abschnitt A Ziffer 3) aufgenommen worden. Sie sind damit Bestandteil der von der Vorhabenträgerin zu beachtenden Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Zu 27.

Die Hinweise sind zu beachten.

5.11.2 Schreiben GenRef 22 vom 20.08. 2003

Stellungnahme:

Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin

1.

Entrauchungsöffnungen auf dem nördlichen Vorplatz

Der Änderung der vier Entrauchungsöffnungen mit einer lichten Weite von 1,65m / 1,65m in niveaugleicher Höhe des Vorplatzes wird zugestimmt. Der verfügbare Bereich für die Öffnungen ist in der Anlage zu dieser Stellungnahme gekennzeichnet.

2.

Trafostation an der Döberitzer Straße

Die Trafostation ist im Lageplan Blatt 3 (Anlage 4.1) durchgekreuzt und in südlicher Lage des Unterwerkes und Stellrechner verlagert dargestellt. Im textlichen Teil ist die Änderung nicht erläutert. Bei der Gestaltung der Bauten ist auf die architektonische Abstimmung/ Abgleichung zu achten.

Verkehrswegebau

3.

Entrauchungsöffnungen (Erläuterungsbericht S. 24, 2. Absatz; Lageplan Anlage 4.1, Blatt 3)

Der Änderung des Textes für die Entrauchungsöffnungen in eine „unterirdische Anlage mit automatisch öffnenden, niveaugleich abschließenden Klappen“ wird zugestimmt. Verlangt wird folgende Präzisierung des Textes: „Die Klappen schließen niveaugleich mit dem umgebenden Gelände des nördlichen Bahnhofsvorplatzes ab.“

Der geforderten Lageverschiebung (siehe Stellungnahme von SenStadt vom 16.10.2002, abgedruckt unter Abschnitt B Ziffer 5.11.1 Nummer 18a) wurde nicht entsprochen. Die Öffnungen liegen weiter im künftigen Straßenland auf der nördlichen Bahnhofstraße. Eine Eintragung der aktuellen Straßenplanung ist nicht erfolgt. Bei der weiteren Planung ist daher zu beachten:

Die Verkehrsanlage „Nördliche Bahnhofstraße" ist um 1,50 m in nördliche Richtung aufgeweitet. Der nördliche Bord (Außenkante) liegt damit 25,43 m nördlich des Bahnhofsgebäudes. Die Entrauchungsöffnungen müssen somit in einem Mindestabstand von 25,50 m zzgl. 0,65 m Sicherheitsabstand vom Bord zum Liegen kommen. **Die Verschiebung der Entrauchungsöffnungen in Richtung Norden um mindestens 1,50 m + 0,65 m ist deshalb erforderlich.** Der Nachweis hierfür ist im Lageplan und mit o. g. Textvorschlag zu erbringen.

4.

Kreuzungsbauwerk in der Invalidenstraße (Lageplan Blatt 3, Anlage 4.1)

Der bestehende Querschnitt der Invalidenstraße darf nicht eingeschränkt werden. Die Ausführungsplanung für diesen Bereich ist beim Straßenbaulastträger (Sen Stadt, X PSE) vor der Bauausführung einzureichen.

5.

BE- Flächen (Lageplan - Baustellenerschließung Blatt 7, Anlage 4.2)

5.1 BE- Fläche Humboldthafen

Der Lage dieser BE- Fläche kann zugestimmt werden, die Lage der Zufahrten ist jedoch noch einmal zu überdenken. Die östliche Bahnhofstraße mit Böschung zum Humboldthafengelände wird in diesem Abschnitt vsl. bis Ende 2004 hergestellt. Die nördliche Zufahrt ist direkt auf eine Stütze des Bahnviaduktes zulaufend eingetragen. Für die Stützen gelten besondere Regelungen bzgl. des Anprallschutzes. Im Bereich der eingetragenen Zufahrt gibt es einen Höhenunterschied von etwa 3 m, der zum Gelände überwunden werden muss. Bei der anderen Zufahrt ist ein Höhenunterschied von ca. 5 m zu überwinden.

5.2 BE- Fläche östliche Bahnhofsstraße nördlich des Bahnhofsgebäudes

Dieser BE- Fläche kann nicht zugestimmt werden. Sie liegt auf einer öffentlich gewidmeten Verkehrsfläche. Sie wird von uns selbst für die Herstellung der Medienanschlüsse und Erstellung der Straßen- und Wegebeziehung bis 2007 benötigt. Danach ist dies die wichtigste Vorfahrt zum Bahnhofsgebäude und kann deshalb nicht als BE- Fläche zur Verfügung gestellt werden.

6.

Kreuzungsbauwerk mit der B96-Tunnelanschlussfahrbahn

(Lageplan Baustellenerschließung, Blatt 7, Anlage 4.2)

Eine Zu- und Ausfahrt kann nur im Ausnahmefall am südlichen Straßenbord gestattet werden. Dabei ist die Überführung des Geh- und Radweges durch bauliche und verkehrliche Maßnahmen zu sichern. Die ausreichende Verkehrssicherheit in der Tunnel-

ausfahrtrampe ist zu prüfen. Die Genehmigung der Informations- und Koordinierungsstelle bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (VII E 4) ist einzuholen.

Eine Zu- und Ausfahrtsregelung am nördlichen Straßenbord wird nicht gestattet. Die Baustellenanbindung zur Döberitzer Straße ist ausreichend für die Baustellenerschließung. Mit Inbetriebnahme des Tiergartentunnels voraussichtlich im Mai 2005 sind Baustellenzufahrten nur begrenzt möglich und Fahrbahnquerungen grundsätzlich nicht gestattet.

7.

Kreuzungsbauwerk in der Invalidenstraße

Der Baulogistiktunnel in der Invalidenstraße wird im II. Quartal 2005 abgebrochen und verfüllt.

8.

Aus der Sicht der obersten Naturschutzbehörde sowie aus den Bereichen Stadt- und Freiraumplanung, Verkehrsplanung, Architektur und Stadtgestaltung gibt es darüber hinaus keine weiteren Hinweise bzw. Bedenken zu der Planänderung.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Zustimmung zur Änderung der Entrauchungsöffnungen wird zur Kenntnis genommen. Die geänderte Lage der Entrauchungsklappen hat die Vorhabenträgerin den Vertretern der Hauptstadtplanung in einer Besprechung am 15.03.2004 vorgestellt. Die Planung in der geänderten Form fand dort Zustimmung. Zur Darstellung kann auf den Lageplan Anlage 4.1 Blatt 3 verwiesen werden.

Zu 2.

Der Hinweis auf die Divergenz zwischen technischem Lageplan der ersten Blaudruckunterlage und dem unverändert gebliebenen Erläuterungsbericht ist berechtigt. Der Standort der Trafostation ist nunmehr jedoch – anders als in der ersten Planänderung - am gleichen Standort wie in der öffentlich ausgelegten Planunterlage vorgesehen. Die Hinweise zur architektonischen Gestaltung sind zu beachten.

Zu 3.

Die gewünschte Textänderung ist im Erläuterungsbericht durch Blaudruck vorgenommen worden. Die Anpassung der Lage der Entrauchungsöffnungen an die nördliche Bahnhofsstraße ist durch Blaudruck im Lageplan Blatt 3, Anlage 4.1 berücksichtigt.

Zu 4.

Der Hinweis ist zu beachten. Die Ausführungsplanung für den Bereich Invalidenstraße ist mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (X PSE, Straßenbaulastträger) abzustimmen.

Zu 5.

5.1: Auf den Hinweis hat die Vorhabenträgerin auf die nördliche Zufahrt zur BE-Fläche verzichtet. Die zweite Zufahrt ist einvernehmlich mit der Hauptstadtplanung in der Besprechung am 15.03.2004 geringfügig verschoben worden, außerdem wurde die Fläche um eine Teilfläche erweitert. Auf den Lageplan Blatt 7, Anlage 4.2 wird verwiesen.

5.2: In der Besprechung am 15.03.2004 stimmte die Senatsverwaltung - Hauptstadtplanung - der Nutzung dieser Fläche als BE-Fläche unter der Voraussetzung zu, dass die östliche Bahnhofstraße während der Baumaßnahmen für die S21 für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr nutzbar bleibt. Die in Anspruch zu nehmende Fläche wurde einvernehmlich reduziert.

Zu 6.

Die Hinweise für die Zu- und Ausfahrten über den südlichen Straßenbord sind zu beachten. Die nördliche Überfahrt ist im Plan nicht mehr vorgesehen, auf sie konnte verzichtet werden.

Zu 7.

Der Hinweis zum Rückbau des Baulogistiktunnels ist zu beachten.

Zu 8.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

5.12 Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz

Schreiben I B 13 vom 02.12.2002 (Nr. 54)

Stellungnahme:

1.

Ein Teil des Lehrter Bahnhofs - mit Ausnahme des Bahnsteiges der U5 und des S-Bahnbereichs der S21 - ist bereits Gegenstand der Beratungen mit der DB AG, Station & Service. Hierbei wurde Einvernehmen erzielt, dass eine Erschließung der Fern- und Regionalbahnsteige auf der Ebene - 2 und + 1 einschließlich des Bahnsteigs der Stadtbahn auf der Ebene + 1 im Wesentlichen über die Aufzüge, aber auch - insbesondere für die blinden und stark sehbehinderten Fahrgäste - über die in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Aufzügen liegenden Treppen erfolgt. Diese Erschließung wird auch auf der Ebene - 1 bei der Anbindung an die U5 und zur Tram sowie auf der

Ebene +1/2 und der Hallenebene bis zu den Süd- und Nordausgängen erfolgen. Es ist notwendig, auch den S21-Bahnsteig an dieses Blinden- und Sehbehindertenleitsystem anzubinden. Darüber hinaus sind die Treppen, die zum oberen S-Bahnsteig auf der Ebene + 1 führen, durchgängig für die blinden und stark sehbehinderten Fahrgäste auszustatten.

Aus Sicherheitsgründen sind Anfang und Ende aller Treppen auf allen Ebenen mit Rillenflächen in einer Tiefe von 90 cm (Rillen in Gehrichtung) zu markieren. Die Rillensmarkierung ist bis an die erste resp. letzte Stufe heran zu ziehen. Die Treppenhandläufe müssen mindestens 30 cm waagrecht über Anfang und Ende hinausragen. An den Unterseiten der Handlaufenden dieser für die behindertengerechte Erschließung vorgesehenen Treppen sind ertastbare Orientierungshinweise vorzusehen. Alle Stufenvorderkanten der Treppen - mindestens jeweils die erste und letzte Stufe - sollten mittels geeigneter und architektonisch ansprechender Materialien eine farblich zum Stufenmaterial, dem Material der Treppenpodeste und zu den Treppenwangen gut kontrastierende Markierung (Leuchtdichtekontrast „k“ gleich/größer 0,83) erhalten.

Um Verletzungen zu vermeiden, sind Notschaltersäulen vor den Fahr-/Rolltreppen möglichst abgerundet (= ohne scharfe Kanten) und in einer Höhe von nicht mehr als 120 cm und nicht niedriger als 85 cm zu errichten.

Der Blindenleitstreifen auf dem Bahnsteig längs zur Bahnsteigkante mit Aufmerksamkeitsfeldern zu den Treppen (Sicherheitsaspekt), den aufwärtsfahrenden Fahrtreppen und dem Aufzug wird begrüßt. Die Aufmerksamkeitsfelder (75 cm x 75 cm Tränenbleche) sind jedoch in Höhe der Treppe, Fahrtreppe und Aufzug vorzusehen (ohne Abstand von 60 cm).

Bei den Rillenplatten ist Folgendes zu beachten:

- Sinusförmiges Profil
- Abstand Rillenberg zu Rillenberg: 20 mm
- Obere Rillentalbreite 14 bis 15 mm
- Rillentaltiefe: 3 mm + / - 1 mm
- Rillental im unteren Bereich möglichst glatt
- der Leuchtdichtekontrast zur Umgebung muss dauerhaft sein
- Material sollte keine andersfarbigen Einschlüsse enthalten.

Ebenso sollte der Leuchtdichtekontrast zwischen Kantenstein und Gleisbett, zwischen Kantenstein und Randstreifen sowie zwischen Randstreifen und Blindenleitstreifen „k“ größer 0,83 und kleiner 0,99 sein.

Den Plänen konnten keine Angaben über die Größe des Aufzuges entnommen werden. Es sollten mindestens 1,40 cm x 2,10 cm behindertengerechte Aufzüge vorgesehen werden. Bei der starken Frequentierung des S-Bahnhofs sind diese Maße einzuhalten. Die Fahrkorbausstattung einschl. Anordnung des Bedientableaus sollte den zu

berücksichtigenden Ausstattungsmerkmalen für neue und umzubauende Aufzugsanlagen in Berliner Verkehrsanlagen vom 26.02.2002 entsprechen.

Bei dem Aufsichtspersonalhäuschen muss sichergestellt sein, dass auch mobilitätsbehinderte Fahrgäste Auskünfte beim Dienstpersonal einholen können, wenn die Türen zu den Aufsichtsgebäuden verschlossen sind oder das Dienstpersonal erhöht sitzt und dadurch eine Sprechkontaktaufnahme zu Fahrgästen im Rollstuhl oder zu Kleinwüchsigen erschwert ist. Ich bitte aus diesem Grund zu überlegen, ob eine Klingelanlage oder gar eine Wechselsprechanlage in 85 cm Höhe angebracht werden kann. Es gilt auch zu bedenken, dass die Türen oft aus Metall sind, so dass zum Klopfen eine große Kraftanstrengung benötigt wird.

Die Ansagen auf beiden Bahnsteigseiten dürfen sich nicht überlagern. Die Ansagen müssen sich ausreichend vom Störschallpegel der Umgebung abheben, und es ist auf eine einwandfreie Verständlichkeit zu achten.

Ein gutes Beleuchtungsniveau ist vor allem für sehbehinderte Fahrgäste notwendig. Hierzu zählen oftmals auch die vielen älteren Fahrgäste. Es soll in einem Bereich liegen, in dem die Augen besonders leistungsfähig sind. Eine (eher mittlere) Leuchtdichte um 250 candela pro m² ist zu empfehlen. Näheres ist dem Heft 51 des BMV „direkt“ zu entnehmen.

Sollten als Fahrgastinformationen an der Decke abgehängte dynamische Anzeigetafeln vorgesehen werden, sind diese mit dem Allgemeinen Blinden - und Sehbehindertenverein Berlin e.V. (ABSv), SenStadt - VII C 33 -, wie es von der S-Bahn Berlin GmbH zugesichert wurde, abzustimmen, um die Belange der Sehbehinderten und Hörbehinderten, für die gut lesbare Informationen gleichermaßen wichtig sind, hinreichend zu berücksichtigen.

Da die Notrufsäulen auf den jetzigen Bahnhöfen von Blinden und stark Sehbehinderten nicht aufgefunden werden können, ist auf den Standort der Notruf- und Informationssäulen durch abgehängte, hinterleuchtete Hinweisschilder, durch eine optisch auffallende Gestaltung der Säulenköpfe und durch Ausstrahlung eines Auffindesignales hinzuweisen. Für eine Benutzbarkeit der Säulen durch Hörgeschädigte mit Hörgerät ist der Einbau von Induktionsschleifen im Fußboden oder durch andere technische Maßnahmen wünschenswert. Außerdem ist eine Notruf- und Informationssäule innerhalb des Erschließungssystems vom Aufzug und des Ersatzsystems über die dafür vorgesehenen Treppen vorzusehen. Kriterien für die Gestaltung und die Aufstellung von Notruf- und Informationssäulen bitte ich, der beigefügten Anlage 2 zu entnehmen.

Darüber hinaus halte ich, um blinden und stark sehbehinderten Menschen eine selbständige barrierefreie Nutzung des Bahnhofs zu ermöglichen, die Errichtung einer zusätzlichen Sprechverbindung zur 3 S-Zentrale in der Nähe des Aufzuges für geboten. Diese Informationsstele mit visuellen und akustisch einholbaren Informationen ist mit

einem Betätigungsknopf mit einem Behindertensymbol in einer für Rollstuhlbenutzer angemessenen Höhe von 85 cm zusätzlich zu versehen, über den die behinderten Nutzer mittels eines Sprachbausteins über die mit diesem Aufzug erreichbaren Ebenen und auf den jeweiligen Ebenen jeweils zu erreichenden Fern-, Regional-, S- oder U-Bahnsteig, Ausgang oder Verbindungsebenen informiert werden.

Bei der Möblierung und dem Wegeleitsystem ist darauf zu achten, dass keine Möblierung in den Gehweg hineinreicht und dass die Ausstattungsteile optisch kontrastierend wahrnehmbar und ohne Unterschneidungen ausgebildet werden.

Um für stark Sehbehinderte Gefährdungen bei der Nutzung dieses Bahnsteiges sowie des Bahnhofs Perleberger Brücke zu vermeiden, ist die Anbringen einer farblich kontrastierenden Markierung mit einem Leuchtdichtekontrast zum Untergrund / Hintergrund von "k" größer 0,83 notwendig bei:

- raumhohen Glasflächen
- Vollglastüren und in den oberen Zweidritteln verglaste Türen
- Glasfliesenwände, wenn der Leuchtdichtekontrast zwischen ihnen und dem Fußboden von größer 0,83 nicht gegeben ist
- Säulen, wenn der Leuchtdichtekontrast zwischen ihnen und dem Fußboden von größer 0,83 nicht gegeben ist.
- Vitrinen
- Rahmen von Informationsträgern
- Sonstigen Aufbauten.

Die Markierungen sollten nicht durchscheinend sein. Die Größe der Markierung sollte mindestens 8 cm hoch - eher höher - sein.

Die Informationstafeln sollten den Anforderungen der beigefügten Anlage 3 (Kriterien für die Ausgestaltung und die Aufstellung von Informationstafeln, Fahrplänen und sonstigen Aushängen auf Berliner U-, S- und Mischbahnhöfen) entsprechen.

(Anm.: Die Planfeststellungsbehörde hat vom Abdruck der erwähnten drei Anlagen abgesehen).

2.

Für den neuen Bahnhof Perleberger Brücke bitte ich diese Hinweise ebenso zu berücksichtigen. Der Aufzug zum Bahnhof Perleberger Brücke soll laut Beschreibung freigestellt sein. Sollte er auch vollverglast werden, sollte die Transparenz erst in 500 mm Höhe über dem Kabinenboden beginnen. Bei größeren Höhenunterschieden ist die freie Sicht für viele Nutzer einer psychologische Schwelle.

3.

Die Gestaltung der verlegten Bushaltestelle Tegeler Str./ Fennstr. bitte ich ebenfalls mit dem ABSV im Detail abzustimmen. Die Stufen und die Rampe müssten für die blinden und sehbehinderten Fahrgäste erkennbar gestaltet werden. Für die Rollstuhlfahrer bitte ich eine Begrenzung vorzusehen, die verhindert, dass diese unbeabsichtigt in das Gefälle geraten.

4.

Beim Brandschutzkonzept bitte ich zu berücksichtigen, dass zu den mobilitätsbehinderten Menschen nicht nur Rollstuhlbenutzer, sondern auch blinde, sehbehinderte, hörbehinderte, gehörlose, stark gehbehinderte und kleinwüchsige Menschen wie auch Eltern mit Kinderwagen sowie ältere Menschen gehören. Deshalb ist es für mich wichtig, dass alle Informationen zur Sicherheit (Notruf oder Gefahrenmeldungen, Rettungswege und ähnliches) auch von Menschen mit sensorischen Einschränkungen sicher erkannt werden. Die Informationsträger müssen mindestens zwei der drei Sinne Seh-, Hör- und Tastsinn ansprechen. Orientierungshilfen müssen deutlich und frühzeitig im Gefahrenfall erkennbar sein. Im Gefahrenfall sind eindeutige akustische und optische Informationen notwendig. Akustische Notruf- und Warnsignale sind durch optische Anzeigen (z.B. Blink- oder Blitzsignale) zu ergänzen. Bei den Rettungswegen im Tunnel sollte deshalb auch an die blinden und stark sehbehinderten Menschen gedacht werden. Im Tunnel wäre ein in 85 cm Höhe gut greifbarer Handlauf für alle Mobilitätsbehinderten hilfreich und sinnvoll.

Die Rettungszeichen (S. 39 Brandschutzkonzept) sollten Sehbehindertenbelangen entsprechen (siehe hierzu das Handbuch für Planer und Praktiker des Bundesministers für Gesundheit „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“, Bonn 1996). Auf die auf S. 40 beschriebenen lang nachleuchtenden Streifen am gleis- und tunnelwandseitigem Rand auf dem Boden der Rettungswege weise ich hin.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Hinweise, soweit sie sich auf das Vorhaben S21 beziehen, sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Die Ausführungsplanung für die mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Anlagen des Lehrter Bahnhofs ist bezüglich der baulichen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz abzustimmen. In der weiteren Planung ist anzustreben, dass ein kompatibles Gesamtkonzept der Barrierefreiheit für das gesamte Empfangsgebäude des Lehrter Bahnhofs entsteht. Sollte das Einvernehmen mit der Senatsverwaltung in den durchzuführenden Abstimmungen nicht er-

zielt werden können, ist ggf. eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Zu der Forderung der Senatsverwaltung nach einem Leuchtdichtekontrast von „k“ gleich/größer 0,83 weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese Forderung auf dem Entwurf (Gelbdruck) der DIN 18030 beruht, deren Inkrafttreten derzeit nicht absehbar ist. Danach kann die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin einen Leuchtdichtekontrast von gleich/größer 0,83 nicht vorgeben. Die für die Planfeststellungsbehörde gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO verbindlichen aktuellen Regeln der Technik für Bodenindikatoren ergeben sich aus der DIN 32984 (Stand 2000) sowie der Richtlinie 813.0201 der Vorhabenträgerin. Danach ist der Blindenleitstreifen auf den Bahnsteigen in weißer oder zumindest sehr heller Farbe zu gestalten. Als Mindeststandard ist ein Leuchtdichtekontrast von 0,4 unbedingt einzuhalten. Die Vorhabenträgerin sollte aber im Rahmen des weiteren Planungsprozesses einen möglichst hohen Leuchtdichtekontrast anstreben.

Zu 2.

Eine Entscheidung zu den Hinweisen betr. den zukünftig vorgesehenen Bahnhof Perleberger Brücke ist nicht erforderlich, weil der Bahnhof nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Zu 3.

Die Ausführungsplanung für die verlegte Bushaltestelle Tegeler Straße/Fennstraße ist einvernehmlich mit der Senatsverwaltung abzustimmen. Sollte ein Einvernehmen nicht erzielt werden, ist die ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde einzuholen.

Zu 4.

Die Hinweise sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Zur Frage der Bedeutung des Handbuchs „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“ für den weiteren Planungsprozess wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.24 verwiesen.

5.13 Senatsverwaltung für Finanzen

Schreiben I E 11 vom 15.10.2002 (Nr. 79)

Stellungnahme:

1.

Die Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co. KG teilte mir auf Anfrage zur lfd. Nr. 2.29 des Grunderwerbsverzeichnisses mit, dass die dort abgeschlossenen Grabelandverträge immer zum 31.12. des Jahres mit einer Frist von 3 Monaten zu kündigen sind.

Der Vertrag mit der dort ansässigen Autowerkstatt kann zum 31.03. des Jahres mit einer Frist von 3 Monaten gekündigt werden, wobei darauf hingewiesen wird, dass damit Arbeitsplätze verbunden sind.

2.

Bezüglich der Ersatzmaßnahme Kiautschouplatz gibt es aus unserer Sicht erhebliche Bedenken. Dem vom BA Mitte aufgestellten B-Plan-Entwurf III-212, der die Umnutzung der bisher gewerblich genutzten Fläche „Sprengelstr. 28-29/ Kiautschoustr. 10-11“ als Spiel- und Sportfläche und öffentliche Parkanlage vorsieht, habe ich mit Stellungnahme vom 19.09.2002 nachdrücklich widersprochen. Ich habe darauf hingewiesen, dass Berlin durch die Vermietung der Flächen Einnahmen erzielen kann. Bei einer Veräußerung des Grundstücks könnte Berlin u.U. mehr als 5 Mio. € an Einnahmen erzielen. Diese Stellungnahme ist im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB zu berücksichtigen. Die hier im Planfeststellungsverfahren angedachte Ausgleichsmaßnahme kann erst dann festgesetzt werden, wenn der o.a. B-Plan ebenfalls festgesetzt wurde.

3.

Ansonsten bestehen hinsichtlich der geplanten Maßnahmen grundsätzlich keine weiteren Bedenken. Zu fordern ist allerdings, dass mit der Inanspruchnahme (Kauf oder Einräumung von Dienstbarkeiten) von Teilflächen des Landes Berlin entstehende Kosten, wie z.B. Entschädigungsforderungen Dritter, Unterhalts- oder Notarkosten, nicht dem Land Berlin in Rechnung gestellt werden und zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung entsprechende Verwaltungsvereinbarungen zu Entschädigungen (z.B. wegen vorzeitiger Kündigung aus Vertragsverhältnissen, Verlegung von Anlagen und Baulichkeiten, Abrisskosten), Unterhaltungskosten (z.B. nach Überlassung des Betriebsweges zur öffentlichen Nutzung als Rad-, Wanderweg/Hundeauslauf), Kostenübernahmeerklärungen der DB vorliegen.

Entscheidung:

Zu 1.

Der Hinweis ist im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Bauausführung zu beachten.

Zu 2.

Der Hinweis hat sich erledigt. Am 19.02.2004 hat das Abgeordnetenhaus von Berlin auf der Grundlage des Senatsbeschlusses vom 17.12.2002 die Ergänzung des Landschafts- und Artenschutzprogramms (LaPro) um die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption zustimmend zur Kenntnis genommen. Ziel dieser Konzeption ist, die Überein-

stimmung zwischen den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einerseits und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung andererseits zu gewährleisten. Unter der lfd. Nr. 36 gehört die Parkanlage Kiautschoustraße zu den Flächen, die für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genutzt werden sollen. Damit hat sich das Land Berlin verbindlich gegen die von der Senatsverwaltung für Finanzen befürwortete Vermarktung der Fläche „Kiautschoustraße 10/11“ entschieden. Außerdem ist durch die Verordnung vom 07.09.2004¹⁹ der Bebauungsplan III-212 inzwischen festgesetzt worden ist. Das B-Plangebiet umfasst die Grundstücke Sprengelstraße 28, 29, Kiautschoustraße 10, 11, den Pekinger Platz sowie den Abschnitt der Kiautschoustraße und dem Nordufer zwischen Torfstraße und Samoastraße. Der wesentliche Planinhalt (vgl. Begründung, Ziffer 2.3) ist die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage mit der Zweckbestimmung Spielplatz und Tummelplatz mit einer Fläche von ca. 1,8 ha. Damit bestehen auch aus Sicht der Senatsverwaltung für Finanzen keine Hindernisse mehr gegen die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen auf dem Grundstück Kiautschoustraße 10/11.

Zu 3.

Kostenfragen im Zusammenhang mit vorhabenbedingtem Grunderwerb sind nicht Gegenstand von Entscheidungen nach § 18 Abs. 1 AEG.

5.14 Bezirksamt Mitte von Berlin

5.14.1 Schreiben PlanG1-303 vom 04.10.2002 (Nr. 80)

Stellungnahme:

1.

Die schalltechnische Untersuchung wurde erstellt auf Grundlage der 16. BImSchV und der Regelwerke Schall 03 resp. RLS-90. Die prognostizierten Schalldruckpegel durch den Schienenverkehrslärm und wegen notwendigen Neubaus einer Straße durch den Straßenverkehrslärm sowie die vorgeschlagenen passiven Schallschutzmaßnahmen entsprechen den Rechenverfahren sowie den Forderungen und Vorgaben der genannten Bestimmungen. Die vorgeschlagenen passiven Schallschutzmaßnahmen in Form einer Verbesserung des Schalldämmmaßes an den genannten Standorten sind richtig berücksichtigt und berechnet worden.

Das vorgelegte Gutachten ist bezeichnend für Untersuchungen im Sinne des Auftraggebers hinsichtlich einer weitgehenden Kostenminimierung. Es sind die Möglichkeiten, die die 16. BImSchV für diese Zwecke bietet, mit Ausnahme des Pegelabzugs für das besonders überwachte Gleis (BüG) ausgenutzt worden. Diese Betrachtungsweise in

¹⁹ GVBl. von Berlin Nr. 43 vom 19.10.2004, S. 440

der schalltechnischen Untersuchung ist nur möglich, weil die 16. BImSchV Erkenntnisse über Lärmeinwirkungen und -bewertungen nur ungenügend berücksichtigt.

In dem vorliegenden Fall, in dem der Betreiber keine Möglichkeit aufzeigen kann, durch Verbesserung des Zustandes der eingesetzten Fahrzeuge und des Schienenweges die Lärmemission zu reduzieren und die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte als zu hoch ansieht, ist es möglich, die maximal zulässige Geschwindigkeit zu reduzieren. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung sind Möglichkeiten der Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärminderung bei der Planung von Verkehrswegen stets in die Abwägung mit einzubeziehen. Dieser Grundsatz, den das Bundesverwaltungsgericht in einer Entscheidung vom 27.12.1993 bestätigt hat, ist im schalltechnischen Gutachten nicht berücksichtigt worden.

Ein Errichten und Betreiben der Nordringanbindung ohne aktiven Schallschutz und Geschwindigkeitsreduzierung wird zu einer Verlärmung größerer Areale führen, die aus unserer Sicht nicht akzeptabel für die betroffenen Anwohner sein wird.

2.

Stellt die beiderseitige Abhängung der Tegeler Straße durch den neuen S-Bahndamm bereits eine große städtebauliche Beeinträchtigung dar, wird durch den Bau der „Ersatzstraße“ (Verlängerung der Straße Nordufer) die Grünanlage Mettmannplatz in Ihrer Qualität und Funktionalität vollends zerstört. Der Neubau dieser Straße ist für den Kfz-Verkehr nicht notwendig, zudem er die Gefahr in sich birgt, zusätzlichen Schleichverkehr in das Wohngebiet zu leiten. Südlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals besteht mit dem Friedrich-Krause-Ufer eine leistungsfähige Alternative, die zudem überwiegend an Industrie- und Gewerbeflächen entlang führt. Wir halten unsere Forderung nach einem Verkehrsgutachten aufrecht, das die zukünftigen Verkehrsströme in diesem Bereich, insb. für den Straßenzug Nordufer nach Wiederöffnung am Mettmannplatz und nach Öffnung des Tiergartentunnels 2005/06, analysiert, darstellt und Lösungsvorschläge aufzeigt. Die bisherige Begründung, dass das Nordufer wegen der Buslinie der BVG wieder geöffnet werden müsste, überzeugt nicht. Die Führung der Buslinie 248 über Alternativrouten ist lösbar, auch bei nur einseitiger Anbindung der Lynarstrasse an die Müllerstraße. Wichtig hierbei ist, dass die Linie der kleinräumigen Erschließung des Sprengelkiezes an das Schnellbahnnetz dienen soll. Ob die jetzige Führung der Buslinie 248 als Verbindung zum Lehrter Bhf. nach Realisierung der S21 noch sinnvoll ist, ist sehr zu bezweifeln.

Die Anregung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Sperrung des Nordufers im Bereich des Pekinger Platzes halten wir für nicht ausreichend. Als räumliche Zusammenführung des geplanten Ufergrünzuges am Schifffahrtskanal und der geplanten Parkanlage Kiautschoustraße ist der Rückbau der Straße im Bereich Pekinger Platz zwar sinnvoll. Allerdings sind die Finanzierung des Umbaus der Straßenabschnitte

Nordufer und Kiautschoustraße sowie des Pekinger Platzes und deren Integration in die zukünftige Parkanlage Kiautschoustraße nicht geklärt. Außerdem ist dies bislang nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.

Verkehrlich notwendig ist lediglich die Neuführung des Fußgänger- und Radverkehrs. Dieser würde durch den Neubau der Straße schwer beeinträchtigt werden. Dieser Bereich stellt die einzige fußläufige Verbindung des Sprengelkiezes nach Süden dar. Die Grünanlage Mettmannplatz ist Teil von Grünverbindungen und des Grünzuges von der Innenstadt entlang der Spree und des Berlin - Spandauer Schifffahrtskanals nach Norden. Dieser Grünzug soll auch als attraktive Fußgängerpromenade dienen. Eine Gestaltung mit nur 2,50 Meter breiten Gehwegen, die zudem noch durch diverse Stützmauern abgegrenzt werden, kann nicht als attraktiv bezeichnet werden.

Verschärfend ist die Tatsache, dass durch diesen Bereich wichtige überörtliche Fahrradrouten führen: Dies sind die Radialrouten 4 und 5 vom Schlossplatz nach Hennigsdorf und Oranienburg sowie der Europäische Fernradwanderweg Kopenhagen-Berlin. Eine komfortable Führung dieser Fahrradrouten ist aus den Plänen nicht ersichtlich.

4.

Die geplante Neugestaltung des südlichen Teils der Tegeler Straße vom Bahndamm der S21 bis zur Fennstraße hat mehr die Charakteristik einer Straße im Gewerbegebiet als einer städtischen Straße. Empfohlen wird hier eine verkehrsberuhigte Gestaltung mit Aufpflasterung im Einmündungsbereich und Integration des Wendehammerbereichs, die sich in die angrenzende Grünanlage des Mettmannplatzes harmonisch einfügt. Auf keinen Fall soll ein einfacher Wendehammer hergestellt werden, der in den bestehenden östlichen Gehweg hineinragt.

Zur Gestaltung des entsprechenden Abschnittes der Tegeler Straße nördlich des S21 - Bahndammes konnten keine Aussagen gefunden werden. Nach den Plandarstellungen endet die nördliche Tegeler Straße direkt am Zaun des Bahndammes. Auch hier muss eine entsprechende Gestaltung einschließlich Wendemöglichkeit geschaffen werden. Zudem sind hier ebenfalls die unterbrochene Wegeführungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr durch die Grünanlage Mettmannplatz an die Tegeler Straße mit anzubinden.

Insgesamt ist eine qualitätsvolle Gestaltung des gesamten Bereichs um den Mettmannplatz für die Grünfläche und die darin integrierten Wegeführungen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr notwendig, um die massiven Eingriffe der Fernbahnbrücke und der Anlagen für die S21 halbwegs zu kompensieren. Eine rein verkehrstechnische Gestaltung für den Kfz-Verkehr verschlimmert die Situation noch weiter.

5.

Die Lage des Rettungsplatzes und des Ausziehgleises im zukünftigen Döberitzer Park wird abgelehnt, da dies der mit der Deutschen Bahn AG in den wesentlichen Grundzügen abgestimmten Planung für den Gesamttraum Lehrter Bahnhof/Heidestraße widerspricht. Diese Planung ist im Flächennutzungsplan (FNP) Berlin dargestellt und sieht eine Fortführung der B96 als neue Nord-Süd-Straße parallel zu den Bahngleisen westlich der heutigen Heidestraße vor. Grundlage hierfür war das 1993 von der Planergemeinschaft Dubach/Kohlbrenner und der Planungsgruppe Cassens + Siewert im Auftrag der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz erstellte Gutachten „Städtebaulicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“. Im geplanten Endzustand 2010 soll die B96 mit den Bahntrassen gebündelt werden und sich östlich an die S21 anschließen. Dies ist erforderlich um die mit der Bahn abgestimmte geplante städtebauliche Entwicklung beiderseits der Heidestraße, Misch- bzw. Wohngebiet, umsetzen zu können. Der geplante Döberitzer Park soll dabei die in halbtiefer Lage liegende B96 mittels einer breiten Grünbrücke überqueren, um die Durchwegung vom Zellengefängnis zur Heidestraße nicht zu gefährden. Dieses Entwicklungskonzept stellt seither die Grundlage für die weiteren Planungen des Landes Berlin und des Bezirks dar.

Dem steht nun der in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 4.1, Blatt 3) enthaltene Rettungsplatz und insb. das Ausziehgleis 114 des HuL-Containerbahnhofs, die beide vollständig eingezäunt werden sollen, sowie weitere kleinere Gebäude in diesem Bereich entgegen. Sollte dies realisiert werden, müsste die bislang als Provisorium geplante Ausfahrt der B96 dauerhaft in die heutige Heidestraße geführt werden, und ein durchgängiger Grünzug vom Zellengefängnis zur Heidestraße wäre nicht mehr möglich.

Da bereits seit mehr als einem Jahr das Land Berlin Gespräche mit der Deutschen Bahn AG mit dem Ziel der Verlagerung des HuL führen, damit die Flächen entsprechend dem FNP entwickelt werden können, kann dies nicht im Sinne des Landes Berlin und des Grundstückseigentümers sein. Daher sind sämtliche Gebäude südlich der Döberitzer Straße, soweit sie nicht technisch bedingt an diesen Stellen unerlässlich und in den Döberitzer Park integrierbar sind, in den Bereich nördlich der Döberitzer Straße zu verlagern. Hierbei ist die erforderliche Mindestbreite von 22 m für die neue Nord-Süd-Straßenverbindung zwischen der S21-Trasse und dem Gewerbehof (Heidestraße 46-52) zu berücksichtigen. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob das Unterwerks- sowie das Stellrechnergebäude nicht auch nördlich der Trafostation zwischen Fern- und S-21-Trasse untergebracht werden können. Außerdem sollte die geplante Feuerwehrezufahrt zum nördlichen Trogende der S21 über die neue Nord-Süd-Straße erfolgen.

6.

Die Eisenbahnüberführung über die Perleberger Brücke wirkt im Vergleich zur danebenliegenden Fernbahnbrücke durch seine Konstruktion in Form einer alten Bahnbrücke eher sehr massiv. Wir schlagen daher vor zu prüfen, ob die Architektur der geplanten Eisenbahnüberführung nicht im Rahmen eines kleinen Wettbewerbes im Zusammenhang mit dem geplanten S-Bahnhof Perleberger Brücke entschieden werden kann.

7.

Einzelfragen zum Grunderwerbsverzeichnis

a) Generell gilt bei zu erwerbenden Grundstücken:

- Alle Leitungsumverlegungen gehen auf Kosten des Erwerbers.
- Für vorhandene Leitungen, die nicht umverlegt werden müssen, muss die Eintragung einer Grunddienstbarkeit erfolgen.
- Alle mit dem Grunderwerb zusammenhängende Kosten sind vom Erwerber zu tragen.
- Baustelleneinrichtungen auf öffentlichem Straßenland (auch im Bereich von Eisenbahnkreuzungen) und in öffentlichen Grünanlagen sind entgeltpflichtig. Um diese Einnahmen für den Bezirk abzusichern, sind Sie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu vereinbaren.
- Die Erschließung aller durch öffentliche Straßen erschlossenen Grundstücke muss sowohl während der Baumaßnahme als auch nach der Fertigstellung gewährleistet sein.

b) Zu Pos. 2.2 des Flurstückes 434 ist anzumerken, dass diese Fläche dauerhaft und vollständig dem Straßenverkehr entzogen wird; sie ist deshalb vollständig einzuziehen.

c) Zu Pos. 2.12 des Flurstücks 422 wird darauf hingewiesen, dass dieses Flurstück nicht veräußerbar ist, sondern in das Fachvermögen Tief des Bezirksamtes Mitte übertragen werden muss, da dieses Flurstück Bestandteil der zukünftigen Straße ist.

d) Zu Pos.2.21 des Flurstücks 147 ist anzumerken, dass sich die Fläche im Fachvermögen Tief befindet, aber kein öffentliches Straßenland, sondern nur Ladestraße ist; somit findet das EKrG keine Anwendung. Eine angemessene Nutzungsentschädigung für die vorübergehende Inanspruchnahme ist jedoch zu entrichten.

e) Zu Pos. 2.22 des Flurstücks 147 ist anzumerken, dass das EKrG nur für den Bereich des Friedrich-Krause-Ufer gilt. Im Bereich der Ladestraße wird Privateigentum des Bezirks Mitte überbaut. Hierfür ist eine Grunddienstbarkeit zur Sicherung der Überbauung zu veranlassen. Die Kosten der Grunddienstbarkeit und die Wertminderung werden von uns geltend gemacht, können aber derzeit nicht beziffert werden.

f) Für die Pos. 2.24 verweise ich auf die Ausführungen unter Pos. 2.21.

g) Zu Pos. 3.5 des Flurstücks 83/1 ist anzumerken, dass generell keine Bedenken gegen den Flächenerwerb bestehen. Im vorliegenden Fall ist allerdings eine vollständige

Einziehung erforderlich. Für die dauerhafte Beschränkung durch die verbleibende Rückverankerung ist gemäß Entgeltordnung ein Ablösebetrag von ... pro Anker zu zahlen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

8.

Die Auswirkungen der S21 auf die bereits für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs (VZB) planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen „Mettmannplatz“ und „Döberitzer Park“ werden nicht als Änderungen der planfestgestellten Maßnahmen abgearbeitet. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die geänderten Maßnahmen der VZB nunmehr inhaltlich und räumlich-funktional an den beiden Standorten Mettmannplatz und Döberitzer Park aussehen sollen. Dies hätte in Plänen und Maßnahmeblättern dargestellt werden müssen. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der unterschiedlichen Bewertungsmethodik auch nicht prüfbar ist, ob die vorgesehenen neuen Maßnahmen die nicht mehr realisierbaren Maßnahmen ersetzen können. Das Problem der Eingriffe in Natur und Landschaft ist daher insgesamt nicht bewältigt. Wir sind daher der Auffassung, dass der LBP für die Bereiche Mettmannplatz und Döberitzer Park zu überarbeiten ist.

9.

Der Eingriff in die Ausgleichsmaßnahme „Neubegrünung und Gestaltung des Mettmannplatzes“ des Planfeststellungsbeschlusses für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs wird nicht ordnungsgemäß bewältigt. Im Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 21.12.2000 an die Vorhabenträgerin war der Planfeststellungsbeschluss für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin in bezug auf die Ausgleichsmaßnahme „Mettmannplatz“ im Hinblick auf die laufenden Planungen für die S21 vorläufig ausgesetzt worden. Seitens des EBA war ausgeführt worden, dass der Antrag auf Planfeststellung für die S21 eine Aussage darüber enthalten müsste, ob die Ausgleichsmaßnahme „Mettmannplatz“ durch das Vorhaben S21 überplant oder beeinträchtigt wird. Sollte dies der Fall sein, wäre das Problem im Rahmen des Verfahrens für die S21 abzuhandeln. Eine förmliche Aufhebung der Maßnahme „Mettmannplatz“ könne erst im Planfeststellungsbeschluss für die S21 erfolgen. Zwischen dem Bezirksamt Mitte und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist danach abgestimmt worden, dass die erforderliche Planänderung zum Zentralen Bereich, nämlich die Verlagerung der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme vom Mettmannplatz zur neuen Parkanlage Kiautschoustraße im Rahmen des Verfahrens zur S21 erfolgen soll. Dies wird aus dem vorgelegten LBP nicht ersichtlich. Es werden nur die von der S21 überplanten Teile verlagert. Es fehlt jeder Hinweis darauf, was mit dem Rest der ursprünglich planfestgestellten Maßnahmen passiert.

10.

Ausgleichsmaßnahmen auf dem Mettmannplatz für die neuen Eingriffe der S21

Der landschaftspflegerische Begleitplan weist weitere Mängel hinsichtlich der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf. Es sollen Ausgleichsmaßnahmen für die S21 vom Mettmannplatz zur Kiautschoustraße verlagert werden, ohne das Potenzial für Ausgleichsmaßnahmen am Mettmannplatz einschließlich der Tegeler Straße ab der Lyнарstraße zu nutzen. Das lehnen wir ab. Die im LBP vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf dem Mettmannplatz ergeben kein sinnvolles Konzept. Bei den auf dem Mettmannplatz vorgesehenen Maßnahmen (in Form linearer Bepflanzungen) werden die Wegebeziehungen und Nutzungen der verbleibenden Flächen des Mettmannplatzes nicht berücksichtigt, Ebenso bleibt unberücksichtigt, dass auf den im Maßnahmenplan weiß dargestellten Restflächen das Ausgleichskonzept aus dem Zentralen Bereich nicht umsetzbar ist. Der Ausgleich für die Eingriffe der S21 auf dem Mettmannplatz selbst muss in Hinblick auf die Nutzbarkeit der verbleibenden Flächen erfolgen. Die nach dem Bau der S21 verbleibenden Flächen des Mettmannplatzes und das Ufer am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal sollten als potenzielle Ausgleichsflächen mit Spiel- und Aufenthaltsfunktionen genutzt werden. Nur wenn dieses Ausgleichspotential nicht ausreicht, um den Eingriff zu kompensieren, sollten Ausgleichsmaßnahmen in die Kiautschoustraße verlagert werden.

11.

Die neuen Anlagen (Rettungsplatz, Ausstiegsschächte, Verlagerung Ausziehgleis) stellen eine wesentliche Änderung der im Planfeststellungsbeschluss für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs festgestellten Ausgleichsmaßnahme „Grünzug Döberitzer Park" dar, die eine gesonderte Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss VZB erforderlich machen. Insbesondere durch die Errichtung eines Zaunes um die o.a. Anlagen ist die Funktion als Grünzug nicht mehr erreichbar, wodurch die Ausgleichsmaßnahme als ganzes in Frage gestellt wird. Eine „Mitregelung" der Planänderung im Planfeststellungsverfahren S21 ist u.E. nicht statthaft, da es sich um zwei eigenständige Verfahren handelt.

Durch die neuen Anlagen Rettungsplatz, Unterwerk, Stellrechners, Trafos mit Nebenanlagen, Funkmast etc. auf dem Gelände der Ausgleichsmaßnahme „Grünzug Döberitzer Park" ist die Ausgleichsmaßnahme nicht mehr vollständig realisierbar, und es sollen deshalb Teile der Maßnahme in die geplante Parkanlage Kiautschoustr. verlagert werden. Diese Vorgehensweise wird in der dargestellten Pauschalität abgelehnt, weil nicht nachvollziehbar dargelegt ist, inwieweit der Grünzug Döberitzer Park in seiner Restfläche als eine zusammenhängende und qualitätsvolle Grünanlage weiterhin entstehen kann und in welchen Dimensionen der Grünzug verlagert werden soll.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Einzäunung des Rettungsplatzes und des Ausziehgleises aus dem HuL zu verzichten. Sollte eine teilweise Integration des Rettungsplatzes in den geplanten Döberitzer Park unumgänglich sein, ist dieser in ähnlicher Weise wie der Rettungsplatz im Spreebogen nördlich des Reichstages zu gestalten. Die durch S21 verursachten zusätzlichen Eingriffe sind darzustellen und die für ihren Ausgleich geeigneten Maßnahmen sind in die Ausgleichsmaßnahme „Grünzug Döberitzer Park“ einzuarbeiten.

12.

Das südöstliche Ende des geplanten Troges am Ende des Bahnsteigs des S-Bahnhofs im Lehrter Bahnhof umfasst einen Teil des Baudenkmals "Alexanderufer, Humboldthafen, 1857 - 59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842, mit nördlich und westlicher Ladestraße und Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (D)". Dieses Baudenkmal ist in der Denkmalliste Berlin nach § 4 DSchG eingetragen und erfüllt die Kriterien des § 2 Abs. 2 DSchG. Gegen den Abbruch der Lagerhalle bestehen aus der fachlichen Sicht des Denkmalschutzes Bedenken.

Die 1906 - 08 erbaute Lagerhalle, die lt. Planung abgebrochen werden soll, ist insofern bedeutend, weil sie zur damaligen Zeit die einzige öffentliche Lagereinrichtung war. Ein zumindest erheblicher baulicher Eingriff in die Halle erscheint unter der Maßgabe unabwendbar, dass unmittelbar südwestlich bereits die U5 entlang führt und somit eine Verschwenkung der Trasse nicht möglich ist. Dennoch kann einem Abbruch im Rahmen der Herstellung des Troges nur unter folgenden Voraussetzungen zugestimmt werden:

- die Stahlkonstruktion bzw. das Tragwerk ist fachgerecht auszubauen und einzulagern für eine spätere Wiederverwendung; weitere Details sind dann zu gegebenem Zeitpunkt mit den Denkmalbehörden abzustimmen;
- die Nordfassade ist trotz der unmittelbar benachbarten Trogherstellung während der Bauarbeiten am Ort zu sichern;
- der historische Pflasterbelag ist während der Arbeiten hinsichtlich der für den Trogbau nicht beanspruchten Flächen so abzusichern, dass er ohne Beschädigungen die Bauzeit überdauern kann;
- der historische Pflasterbelag, der infolge der Bauarbeiten für den Trog entfernt werden muss, ist auszubauen und an einem vor Diebstahl abgesicherten, den Denkmalbehörden zu benennenden Ort einzulagern. Nach Abschluss der Trogarbeiten ist dieser Belag wieder in der ursprünglichen Form einzubauen. Zuvor muss eine Dokumentation erfolgen, um eine exakte Wiederherstellung zu gewährleisten;

- die historische Lagerhalle ist gemäß § 11 Abs. 4 DSchG vor Beginn von Abbrucharbeiten zu dokumentieren. Über den Umfang dieser Dokumentation ist noch eine Absprache mit den Denkmalbehörden erforderlich.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Kritik des Bezirksamtes an der Auswahl der Lärmschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen. Das Bezirksamt bestätigt die Richtigkeit der vorgenommenen Lärmberechnungen sowie die Rechtmäßigkeit der Maßnahmeauswahl, fordert aber weitergehenden aktiven Lärmschutz unter Hinweis auf das Urteil des BVerwG vom 27.12.1993. Als Maßnahme zur Lärmreduzierung wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung der S-Bahn gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Auffassung des Bezirksamtes, im vorliegenden Fall käme als Lärmschutzmaßnahme auch eine Geschwindigkeitsreduzierung der S-Bahn in Betracht, für nicht vertretbar. Eine direkte Einflussnahme auf betriebliche Entscheidungen des Betreibers der Anlage ist der Planfeststellungsbehörde nicht eröffnet. Da nur der Bau oder die bauliche Änderung einer Trasse Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 AEG sein kann, beschränken sich auch die Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen grundsätzlich auf bauliche Maßnahmen. Betriebliche Regelungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen sind dagegen zur Problembewältigung in der Eisenbahnplanfeststellung nicht zulässig (vgl. Blümel, Der Gegenstand der Planfeststellung, Verwaltungsarchiv 1992, 143, 160).

Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Eisenbahnverkehr aus Lärmschutzgründen wären auch kontraproduktiv, weil die Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsleistungen nicht unwesentlich von der Reisedauer abhängt. Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen würde die Systemleistung und die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs ernsthaft in Frage gestellt. Der Schienenverkehr, an dessen wirtschaftlichem Betrieb ein öffentliches Interesse besteht, befindet sich in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln. Ein wesentlicher Faktor dieser Konkurrenz ist die Schnelligkeit. Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Anliegerschutzes würden zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Schienenverkehrs führen, denn eine aus Lärmschutzgründen mit reduzierter Geschwindigkeit verkehrende Eisenbahn geriete in die Gefahr, dass ihr Angebot als das die Umwelt am geringsten beeinträchtigende Verkehrsmittel weniger nachgefragt würde (Bayerischer VGH, Urteil vom 21.02.1995, Az. 20 A 93.40080, UA S. 76 f.). Damit wäre eine solche Maßnahme unter dem Blickpunkt des Immissionsschutzes sinnwidrig, weil weiterer Verkehr auf die Straße abgedrängt und dadurch eine größere Umweltbelastung verursacht würde (OVG Bremen, Urteil vom 19.01.1993, Az. OVG 1 BA 11/92, UA S. 24). Der vom Bezirk angeführte Beschluss des BVerwG vom 27.12.1993 (Az.: BVerwG 7 B 121.93), mit dem die Nichtzulassungsbeschwerde gegen

das zitierte Urteil des OVG Bremen zurückgewiesen wurde, gibt als Beleg für die vom Bezirk vorgetragene gegenteilige Rechtsauffassung nichts her.

Auch die Einschätzung des Bezirks, die schalltechnische Untersuchung nutze die Spielräume der 16. BImSchV zur Kostenminimierung im Interesse der Vorhabenträgerin und zu Lasten der Anwohner aus, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Es wäre ein Missverständnis der 16. BImSchV anzunehmen, dass Lärmschutzmaßnahmen nach Kostenminimierungsgesichtspunkten ausgewählt werden dürften. Wie schon dem Wortlaut des § 41 Abs. 2 BImSchG entnommen werden kann, darf auf aktive Schallschutzmaßnahmen nur verzichtet werden, wenn ein Missverhältnis zwischen den für aktive Schallschutzmaßnahmen aufzuwendenden Kosten und deren Schutzwirkung festzustellen ist. Ob die Kosten aktiven Schallschutzes außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, hängt nach der Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Urteil vom 15.03.2000, Az. 11 A 33.97, UA S. 35) in erster Linie davon ab, welcher Erfolg vom aktiven Lärmschutz zu erwarten ist. Das Bestreben eines Vorhabenträgers, Kosten einzusparen, ist dagegen kein zulässiges Auswahlkriterium. Denn Kosteneinsparungen haben keinen unmittelbaren Bezug zum Schutzzweck des BImSchG, der vom Gesetzgeber als der maßgebliche Maßstab für die Verhältnismäßigkeitsprüfung gewählt wurde.

Die Schalltechnische Untersuchung prüft für die anspruchsberechtigten Gebäude in der Lehrter Straße und im Umfeld des Bahnhofs Wedding zunächst die Höhe der Lärmschutzwände, die nötig wären, um die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuhalten. Das Gutachten untersucht die Lärminderungswirkung von Lärmschutzwänden im konkreten Fall und lehnt (zusätzlichen) aktiven Lärmschutz vor allem im Hinblick die geringe Schutzwirkung dieser Maßnahme ab. Wesentlich für die Auswahlentscheidung ist hier also der Umstand, dass die zu schützende Bebauung durch die bereits planfestgestellten Verkehrswege lärmvorgebelastet ist und dass die S21 nur einen unwesentlichen Beitrag zum Gesamtlärmgeschehen liefert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an, weil auch sie den Kostenaufwand für aktive Schallschutzmaßnahmen, die die Gesamtlärmbelastung für die anspruchsberechtigten Immissionsorte nicht nennenswert reduzieren würde, als unverhältnismäßig einstuft. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu Abschnitt B Ziffer 8.2.1 a verwiesen.

Zu 2.

Der Auffassung des Bezirks, die Öffnung des Nordufers als Ersatzlösung für die Schließung der Tegeler Straße sei nicht erforderlich, weil das Friedrich-Krause-Ufer für die Abwicklung des Durchgangsverkehrs die geeignetere Straßenverbindung darstelle, kann die Planfeststellungsbehörde in dieser Allgemeinheit nicht zustimmen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat im Erörterungstermin dargelegt, dass das heutige Verkehrsaufkommen der Tegeler Straße überwiegend innerörtlicher Erschlie-

ßungsverkehr ist. Die ersatzlose Sperrung dieser Straße würde Bewohnern und Besuchern des Sprengelkiezes Umwege in einer Größenordnung von 1,5 km aufzwingen, weil keine Kfz-geeignete Erschließung aus Richtung Südosten mehr zur Verfügung stände. Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf ihre Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2 und die dort abgedruckten Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Erörterungstermin. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Einschätzung gelangt, dass hier eine Ersatzstraßenplanung für die Sperrung der Tegeler Straße notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens S21 ist. Das Fehlen einer Ersatzstraßenplanung wäre also abwägungsfehlerhaft gewesen und hätte die Genehmigungsfähigkeit der Planung in Frage gestellt.

Die Ablehnung der Öffnung des Nordufers durch den Bezirk beruht im Wesentlichen auf der Befürchtung, dass dem aus Richtung Heidestraße nach Inbetriebnahme des unterirdischen Streckenabschnitts der B96 zu erwartenden zusätzlichen Durchgangsverkehrs mit der Öffnung des Nordufers ein weiterer Abflussweg eröffnet würde. Auch die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass das Friedrich-Krause-Ufer die geeignete Straßenverbindung für den Abfluss des Durchgangsverkehrs zwischen Fenn- und Seestraße bildet, weil sich entlang dieser Straße im Wesentlichen gewerbliche und Büronutzungen befinden. Eine faktische Entwicklung des Nordufers zu einer Durchgangsstraße wird von allen für Straßenplanung zuständigen Berliner Behörden als nach Lage der Dinge nicht ausgeschlossen und unerwünscht bewertet.

Auf Vorschlag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung verfügt dieser Planfeststellungsbeschluss daher die Teileinziehung des Nordufers zwischen Torf- und Samoastraße für den motorisierten Verkehr. Hierzu wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3 sowie die Regelung in Abschnitt A Ziffer 4 verwiesen. Die Vorhabenträgerin wird beauftragt, zur Sicherung dieser Verfügung die notwendigen baulichen Maßnahmen wie Errichtung von Pollern zeitgleich mit der Verkehrsübergabe des zur Fennstraße verlängerten Nordufers zu treffen. Zur vollständigen Umsetzung des B-Planes III-212 ist die Vorhabenträgerin dagegen nicht verpflichtet. Deren Verpflichtungen beschränken sich auf die mit diesem Beschluss festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen und die baulichen Maßnahmen zur Straßensperrung des Nordufers gemäß Abschnitt A Ziffer 4. Die festgestellten Ausgleichsmaßnahmen sind nach dem LBP ausreichend, um die Eingriffe in Natur und Landschaft und die entfallenden Ausgleichsmaßnahmen aus dem Beschluss VZB zu kompensieren. Die Verpflichtungen der Vorhabenträgerin umfassen somit nicht die Verlängerung des Kiautschouparks zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal oder die Entsiegelung des Nordufers im Plangebiet des B-Planes III-212. Zu den weitergehenden Planungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für das Nordufer im Zusammenhang mit dem Fernradwanderweg Berlin – Kopenhagen wird auf die nachfolgende Entscheidung zu 3. verwiesen.

Zu 3.

Es ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde einzuräumen, dass die Führung des Fahrradverkehrs auf dem neuen Abschnitt des Nordufers im Vergleich zur heutigen Situation für Fahrradfahrer ungünstiger wird. Hierzu wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.4 verwiesen. Die Planung beachtet jedoch die verbindlichen Regeln der Straßenverkehrsplanung für Straßen, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geplant werden. Bei diesen Straßen muss ein gesonderter Fahrradweg nicht geplant werden. Daher kann die Vorhabenträgerin zu weitergehenden Maßnahmen, z.B. Maßnahmen zur attraktiveren Gestaltung der Wegebeziehungen für Fußgänger oder zu einer komfortablen Wegeführung für Radfahrer nicht verpflichtet werden.

Das Land Berlin kann allerdings jederzeit durch eigene planerische Überlegungen und deren Umsetzung die durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Straßenanlagen in eigener Zuständigkeit ergänzen. Wie im Erörterungstermin mitgeteilt wurde, gibt es Planungsabsichten des Senats zur Herstellung eines attraktiven Fernradwanderweges Berlin - Kopenhagen, der aus Richtung Lehrter Bahnhof kommend den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal entlang und damit parallel zum Nordufer geführt werden soll. In einem im Erörterungstermin verlesenen Schreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an die Baustadträtin des Bezirks Mitte wird folgendes ausgeführt:²⁰

„Wir beabsichtigen, den geplanten Fernradweg Berlin - Kopenhagen im Zuge des Ufergrünzuges entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals zu führen. Um diesen Weg möglichst attraktiv zu gestalten, wollen wir u.a. die Fennbrücke unterqueren. .. Mit der Entwurfsplanung soll in Kürze begonnen werden. Die Finanzierung soll aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ im Zusammenhang mit dem Projekt Fernradwanderweg Berlin-Kopenhagen erfolgen. Im Rahmen dieser Maßnahme sehen wir die Möglichkeit, auch das Teilstück des Nordufers im Bereich Pekinger Platz entsprechend unserem Vorschlag umzugestalten.“

Zu 4.

Zu der mit dem Bezirk inzwischen abgestimmten Gestaltung der künftigen Sackgassen der südlichen und nördlichen Tegeler Straße wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.2 Nummer 6 verwiesen. Eine Ersatzwegeführung für die Unterbrechung des heute bestehenden Fußgänger- und Fahrradweges am Mettmannplatz ist planerisch

²⁰ Schreiben VII B 15 vom 05.02.2003, enthalten in den Anlagen 2 zur abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde; vgl. auch Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 52

nicht erforderlich und daher nicht Gegenstand der Planung; auf die vorangehende Entscheidung zu 3. wird verwiesen. Als Ausgleich für die Beeinträchtigung des Mettmannplatzes durch das Vorhaben ist als Ausgleichsmaßnahme A 1 nur noch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrswege und die Ansaat von Landschaftsrasen vorgesehen. Hierzu wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.5 verwiesen.

Zu 5.

Während im Planfeststellungsbeschluss vom 12.09.1995 die Einmündung der B96 in die Heidestraße südlich der Döberitzer Straße vorgesehen ist (vgl. Darstellung im Lageplan Anlage 4.1, Blatt 3), sieht die aktuelle Fassung des Flächennutzungsplanes eine Weiterführung der B96 Richtung Norden zur Perleberger Brücke und ihre Führung östlich im Anschluss an die S21 gebündelt mit den Eisenbahntrassen vor. Ziel dieser Planung ist die Aufwertung der Flächen des HuL-Containerbahnhofs und der sich östlich zwischen der Heidestraße und dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal anschließenden Flächen des Hamburg und Lehrter Güterbahnhofs durch die dazu notwendige Verkehrsentlastung der Heidestraße. Grundlegende Voraussetzung für diese städtebauliche Neuordnung des Bereichs ist die endgültige Aufgabe des HuL-Containerbahnhofs (vgl. Verkehrsplanung für Berlin, Materialien zum Stadtentwicklungsplan Berlin, Juli 1995, S. S 28). Angesichts der im Dezember 2003 erfolgten Einstellung des Bahnbetriebes auf dem Containerbahnhof ist damit zu rechnen, dass diese Planungen zukünftig an Aktualität gewinnen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Einwand des Bezirks unter dem Gesichtspunkt des § 7 Satz 1 BauGB geprüft. Danach ist die Fachplanung verpflichtet, sich dem Flächennutzungsplan anzupassen. Ein Flächennutzungsplan enthält allerdings regelmäßig keine Detailtrassierung von Verkehrsstrassen. Der für Straßenplanung zuständige Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung äußerte sich im Erörterungstermin am 11.02.2003 (Niederschrift S. 25) zu der Planung einer nach Norden zu verlängerten B96 wie folgt:

„...Es gab in der Tat einmal eine Abstimmung zur Verlegung der B96, aber unter anderen Randbedingungen. Es war damals die Planung der Magnetschwebbahn noch im Bereich des Lehrter Bahnhofs, und dort hatten wir einen Engpass. Wir hatten uns damals verständigt, unter Abstrichen für die Querschnittsgestaltung mit 20 m Breite auszukommen. .. Diese Planung ist aber mittlerweile aufgegeben worden, und es gibt für die Entwicklung des Quartiers längs der Heidestraße keine abgestimmte Straßenplanung. .. Diese Vorstellungen sind, wie gesagt, im Hause überhaupt nicht abgestimmt, weder lagemäßig, weil die Frage der Verlegung des HuL nicht geklärt ist, noch querschnittsmäßig. ...“

Für die Planfeststellungsbehörde ist trotz der inzwischen erfolgten Betriebseinstellung des HuL noch nicht geklärt, welche der Gleise für den Eisenbahnbetrieb endgültig entbehrlich sind. Entwidmungsanträge für diese Anlagen liegen der Planfeststellungsbehörde bisher nicht vor. Nach Aussage der DB Imm (vgl. Abschnitt B Ziffer 6.1.1) sollen nur die Gleise 21 und 22 erhalten bleiben, weil diese erforderlich sind, um die Andienung des Westhafens sicherzustellen. Solange aber keine Aussage der DB Netz AG zur endgültigen Entbehrlichkeit der Anlagen des HuL vorliegt und die Entwidmung nicht beantragt worden ist, wird eine genaue Trassierung der Verlängerung der B96 in Richtung Norden nur schwer möglich sein.

Danach ist die Planfeststellungsbehörde nicht der Auffassung, dass die Planung der S21 dem § 7 BauGB widerspricht. Denn zwischen dem Ausziehgleis 114 und den Wohnhäusern in der Döberitzer Straße stehen Flächen zur Verfügung, um die Verlängerung der B96 nach Norden zu trassieren. Und zum andern wird auf die Umzäunung des Rettungsplatzes und des Ausziehgleises verzichtet, umzäunt werden soll nur noch das Betriebsgelände mit der Feuerwehrezufahrt, dem Stellrechner und dem Trafogebäude (Erläuterungsbericht, S. 26; BWV-Nr. 1/03/22). Es ist einzuräumen, dass die Lage des Ausziehgleises 114 die FNP-Planung zur B96n erschwert, sie macht sie jedoch nicht unmöglich. Bis zu einer Entwidmung der Anlagen des HuL-Containerbahnhofs müssen alle Beteiligten von dessen rechtlichem Bestand ausgehen. Die Planfeststellungsbehörde fordert die Vorhabenträgerin jedoch auf, so bald als möglich zu klären, ob das Ausziehgleis 114 für den Eisenbahnbetrieb endgültig entbehrlich geworden ist. Dies würde nicht nur die Planungen für die B96, sondern auch die Ausführungsplanung für die Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ erheblich erleichtern, weil auf die geplante Gattersperre verzichtet werden könnte.

Zu 6.

Die Planfeststellungsbehörde hält einen Architekturwettbewerb zur Gestaltung der Brücke über die Perleberger Straße nicht für erforderlich. Die Gestaltung des Bauwerks wird hier weitgehend durch die zu beachtenden technischen Parameter und die in der Umgebung vorzufindenden Trassierungszwangspunkte bestimmt. Um zukünftig den Bau des Bahnhofs Perleberger Brücke zu ermöglichen, müssen die Gleise in diesem Bereich mit der Gradientensteigerung 0 geplant werden. Im weiteren Trassenverlauf müssen die Höchstwerte für Gradientensteigerungen von S-Bahngleisen ausgenutzt werden, um die zulässige Durchfahrhöhe über die Perleberger Straße zu garantieren. Damit ist der Gestaltungsspielraum für dieses Brückenbauwerk begrenzt.

Zu 7.

- a) Die grundsätzlichen Aussagen des Bezirks zu Grunderwerbsfragen betreffen im Rahmen dieses Beschlusses nicht regelungsfähige Fragen, weil sie im Wesentlichen Kosten- und Gebührenfragen betreffen. Solche Fragen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 18 AEG (vgl. Planfeststellungs-Richtlinien des EBA, RL 25 Abs. 3 und 5). Der Hinweis des Bezirks zur Aufrechterhaltung einer Erschließung der Anliegergrundstücke während der Bauzeit ist zu beachten.
- b) Der Hinweis zum Flurstück 434 (GE-Verz. Pos. 2.2) ist zutreffend. Eine Teilfläche dieses Flurstücks, die heutige Tegeler Straße, wird durch das Vorhaben in Anspruch genommen, so dass sie dem Straßenverkehr vollständig entzogen wird. Das Grunderwerbsverzeichnis wurde durch Blaudruck korrigiert. Gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 BerlStrG erfolgt die Einziehung der Teilfläche der Tegeler Straße durch Sperrung.
- c) Der Hinweis ist berechtigt. Die Pos. 2.12 des GE-Verz. wurde korrigiert und enthält nun gleichlautende Bemerkungen wie die Pos. 2.11 und 2.13.
- d) Der Hinweis auf das EkrG ist bei der Pos. 2.21 des GE-Verz. zum Flurstück 147 mittels Blaudruck gestrichen worden.
- e) Der Hinweis wird im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt. Für die Inanspruchnahme der Privatfläche des Landes Berlin steht diesem dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch aus Art. 14 Abs. 3 des Grundgesetzes zu. Die Festsetzung der Entschädigung sowie die Frage der Bestellung von Grunddienstbarkeiten ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.
- f) Der Hinweis auf das EkrG ist bei der Pos. 2.24 mittels Blaudruck gestrichen worden.
- g) Die im Grunderwerbsverzeichnis unter Pos. 3.5 dargestellte Teilfläche wird vollständig eingezogen. Das GE-Verz. wurde entsprechend korrigiert. Die Frage des zu entrichtenden Ablösungsbetrages für die verbleibenden Anker ist nicht planfeststellungsrelevant und daher nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Zu 8.

Der LBP ist aufgrund der Hinweise überarbeitet worden. Es wird nunmehr im Textteil des LBP und auch in diesem Beschluss (vgl. Abschnitt A Ziffer 5.5 sowie die Begründung unter Abschnitt B Ziffer 7.5) klargestellt, welche Ausgleichsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses VZB durch diesen Planfeststellungsbeschluss aufgehoben und welche reduziert werden. Danach muss die im Beschluss VZB festgesetzte Ausgleichsmaßnahme „Mettmannplatz“, soweit nicht schon in der Vergangenheit Teilleistungen hierfür erbracht worden sind, aufgehoben werden. Die VZB-

Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ bleibt erhalten, sie wird jedoch in ihrer Fläche reduziert (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6). Die vom Bezirk gerügten unterschiedlichen Bewertungsansätze im Beschluss VZB und im LBP zur S21 wurden bei der Überarbeitung des LBP korrigiert. Die entfallenden VZB-Maßnahmen sind nunmehr nach der Auhagen-Methode bewertet und ihr Wertumfang wird (als Ausgleichsmaßnahmen A 5 bis A 9) im geplanten Kiautschoupark umgesetzt. Der überarbeiteten Fassung des LBP hat der Bezirk zugestimmt.

Zu 9.

Der LBP enthält nunmehr sowohl im Textteil (S. 74g) als auch im Maßnahmeblatt der Ausgleichsmaßnahme A 5 den Hinweis, dass der noch nicht umgesetzte Teil der Ausgleichsmaßnahme „Mettmannplatz“ entfällt und dass das nach der Auhagen-Methode bewertete und nicht mehr umsetzbare Kompensationsvolumen auf den Kiautschoupark verschoben wird. Im Übrigen wird auf die Aussagen in diesem Beschluss unter Abschnitt A Ziffer 5.5, unter a) sowie unter Abschnitt B Ziffer 8.2.3, unter a) verwiesen.

Zu 10.

Aufgrund dieser Hinweise ist der LBP geändert worden. Die noch in der ausgelegten Planung enthaltenen und vom Bezirk nicht befürworteten Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 3 und A 4 mit Gehölzpflanzungen im Bereich Mettmannplatz sieht der planfestgestellte LBP nicht mehr vor. Die Ausgleichsmaßnahme A 3 (Anlage Gehölzstreifen auf der Böschung an der Lynarstraße) wurde erweitert. Auf dem Mettmannplatz ist als Ausgleichsmaßnahme A 1 die Anlage von artenreichem Parkrasen auf den verbleibenden Restflächen und die Entsiegelung nicht mehr benötigter Wege vorgesehen. Weitergehende Ausgleichsmaßnahmen für den Mettmannplatz halten die Naturschutzbehörden und die Planfeststellungsbehörde nicht mehr für sinnvoll. Deshalb wird der größte Teil der Eingriffe in Natur und Landschaft, die unmittelbar durch das Vorhaben S21 ausgelöst werden, durch die Ausgleichsmaßnahme A 4 im Kiautschoupark kompensiert. Dieses Ausgleichskonzept hat auch die Zustimmung des Bezirks gefunden.

Zu 11.

Die Vorhabenträgerin hat auf die zunächst geplante Einzäunung des neuen Rettungplatzes und des Ausziehgleises 114 verzichtet. Der Rettungplatz soll nur noch durch eine Mulde umfriedet werden und lediglich im Bereich des Hubschrauberlandeplatzes gepflastert sein. Im Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass eine Pflasterung mit Materialien erfolgen soll, die möglichst naturnah eine Versickerung des Regenwassers erlaubt. Sie werde die Details mit Senat und Bezirk abstimmen, um eine möglichst grüne Gestaltung dieser Fläche zu erreichen, so dass der neue Rettungplatz nicht als deutlich sichtbare Barriere des geplanten Grünzuges wahrgenom-

men werde. Gesamtbild und Funktion des geplanten Grünzuges werden durch den Rettungsplatz und das Ausziehgleis 114 nicht gestört (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 91-97). Die im Beschluss VZB festgestellte Fläche der Ausgleichsmaßnahme (ca. 3,3 ha) muss um ca. 11 % reduziert werden, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der im Erörterungstermin angesprochenen Randbedingungen nicht als grundlegende Verschlechterung der Qualität dieser Maßnahme bewertet. Ergänzend wird hierzu auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6 verwiesen.

Aufgrund des Hinweises des Bezirks ist im Rahmen der LBP-Änderungen eine Bewertung der entfallenden Teile der Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ nach der Auhagen-Methode vorgenommen worden. Das in Wertpunkte umgerechnete Kompensationsvolumen ist als Ausgleichsmaßnahme A 6 ebenfalls im Kiautschoupark umzusetzen (vgl. LBP, S. 74g).

Die Forderung des Bezirks, zusätzlich zu diesem Planfeststellungsverfahren ein gesondertes Änderungsverfahren des Beschlusses VZB wegen nicht mehr umsetzbarer Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, wird zurückgewiesen. Nimmt ein planfeststellungsbedürftiges Vorhaben Flächen in Anspruch, auf denen in einem früheren Planfeststellungsbeschluss naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen festgesetzt wurden, so muss der zeitlich frühere Planfeststellungsbeschluss nicht förmlich geändert werden. Vielmehr gehört es zu den Problemen, die im Rahmen des neuen Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen sind, dass die Umsetzung anderweitig festgesetzter Maßnahmen nicht mehr möglich ist. Allein im neuen Planfeststellungsverfahren sind somit die Maßnahmen festzusetzen, die gleichwertig an die Stelle der bisherigen, nicht mehr realisierbaren Kompensationsmaßnahmen treten sollen. Dem wird der geänderte LBP gerecht. Ergänzend kann verwiesen werden auf Abschnitt A Ziffer 5.5 sowie Abschnitt B Ziffer 8.2.3 dieses Beschlusses.

Zu 12.

Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift S. 103-105) hat die untere Denkmalschutzbehörde eingeräumt, dass der Abbruch der denkmalgeschützten Lagerhalle (Bw-Verzeichnis Nr. 1/04/26, Lageplan Anlage 4.1 Blatt 3) unvermeidbar ist, um das Vorhaben zu realisieren. Zum Teil steht diese Halle auf der Fläche der künftigen Baugrube für den S21-Tunnel, aber auch die restlichen Teile der Halle müssen abgerissen werden, weil die der Baugrube benachbarte Fläche für die Bauabwicklung benötigt wird (vgl. Lageplan Anlage 4.2, Blatt 7). Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die zugunsten des Vorhabens streitenden öffentlichen Belange (vgl. Abschnitt B Ziffer 2 – Planrechtfertigung) Vorrang genießen vor dem Interesse an der Erhaltung dieses Baudenkmals. Auch die untere Denkmalschutzbehörde hat im Erörterungstermin keine Umplanung des Vorhabens mit dem Ziel des Erhalts der Lagerhalle gefor-

dert, so dass im Hinblick auf § 11 Abs. 1 Satz 3 DSchG gegen den Rückbau der Halle keine Bedenken bestehen. Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet daher die nach § 11 Abs. 1 Ziffer 2 DSchG Bln erforderliche Genehmigung zur Beseitigung dieses Denkmals.

Die in der Stellungnahme erhobene Forderung auf Erhalt und Sicherung der Nordfassade der Lagerhalle und des historischen Pflasterbelages hat die untere Denkmalschutzbehörde im Erörterungstermin aufgegeben. Da feststehe, dass diese Gebäudebestandteile nicht erhalten werden könnten, seien sie auch unter Denkmalschutzgesichtspunkten nicht mehr erhaltenswert, denn das Original-Bauwerk werde zerstört. Damit erübrigt sich insofern eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (§ 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG).

Die Denkmalschutzbehörde forderte im Erörterungstermin, die Stahlkonstruktion bzw. das Tragwerk der Lagerhalle fachgerecht auszubauen und für eine eventuelle spätere Wiederverwendung einzulagern. Die Vorhabenträgerin sagte lediglich zu, die Stahlkonstruktion einem potentiellen Interessenten nach Abbruch der Halle zu übergeben, sie lehnte jedoch einen fachgerechten Ausbau und eine zeitlich nicht absehbare Einlagerung auf ihre Kosten ab. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass für die Forderung der Denkmalschutzbehörde keine gesetzliche Grundlage besteht. Das DSchG Bln sieht nicht vor, dass Eigentümer Gebäudeteile eines zurückzubauenden Denkmals einlagern müssen, um potentiellen Interessenten diese Gebäudeteile zum denkmalgerechten Wiederaufbau zu übergeben.

Der Forderung einer Fotodokumentation der Halle vor deren Rückbau hat die Vorhabenträgerin zugestimmt. Diese Forderung findet ihre Rechtsgrundlage in § 11 Abs. 4 DSchG Bln. Die Hinweise hierzu in der Stellungnahme, insbesondere zur Notwendigkeit einer Absprache mit den Denkmalschutzbehörden über den Umfang der Dokumentation, sind zu beachten.

Bezirksamt Mitte von Berlin

5.14.2 Schreiben PlanG1-303 vom 20.08.2003

Stellungnahme:

1.

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 04.10.2002 aufgeführt, halten wir die Wiederöffnung der Straße am Nordufer für nicht ausreichend begründet und halten daher auch weiterhin an unserer Forderung nach einem Verkehrsgutachten für den Bereich Mettmannplatz fest, das die zukünftigen Verkehrsströme in diesem Bereich, insb. für den Straßenzug Nordufer, nach Wiederöffnung am Mettmannplatz und nach Öffnung des Tiergartentunnels 2005/06 analysiert, darstellt und Lösungsvorschläge aufzeigt.

2.

Wir verweisen auf unsere Aussagen im Rahmen des Erörterungstermins am 11.02.2003 und halten auch unter Berücksichtigung des erforderlichen Wendehammers für das Müllfahrzeug am zunächst geplanten Rückbau der Tegeler Straße auf das Mindestmaß fest. Zum Wenden des dreiachsigen Müllfahrzeuges muss nicht der gesamte Straßenabschnitt in seiner jetzigen Breite aufrechterhalten werden.

3.

Den Bedürfnissen des Fußgänger- und Fahrradverkehrs wird zu wenig Rechnung getragen. So ist die Fennbrücke bzw. die südliche Wartehalle am östlichen Ende der neuen Tegeler Straße insb. für Behinderte vom Uferweg nur über eine Treppe erreichbar. Wir halten es insbesondere für Behinderte, Frauen mit Kinderwagen, Skater, etc. für erforderlich, dass vom Fußweg am Nordufer auch eine langgestreckte Rampe zur Fennbrücke bzw. zur Bushaltestelle geführt wird und diese nicht nur über eine Treppe erreichbar ist.

4.

Weiterhin vermissen wir in den Unterlagen dieses Änderungsverfahrens eine Aussage, ob die Straße „Nordufer“ im Bereich des Pekinger Platzes, wie zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Mitte abgestimmt, durch den Planfeststellungsbeschluss zur S21 gesperrt wird, damit nach Wiederöffnung des Nordufers im Bereich des Mettmannplatzes der Durchgangsverkehr aus dem Gebiet auch tatsächlich herausgehalten werden kann.

5.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Bestandsplan 11.1, Blatt 6 (Maßnahmen VZB) ist ein Hinweis enthalten, dass die Maßnahme „Döberitzer Grünzug“ als Folge der S21 nicht komplett umgesetzt werden kann. Wir bitten daher um eine Aussage im Rahmen der Planfeststellung, dass trotzdem der Grünzug Döberitzer Park wie geplant errichtet wird und das Ziel der Durchwegung von der Lehrter Straße zur Heidestraße durch den Bau der S21 nicht grundsätzlich beeinträchtigt wird.

6.

Den in der Stellungnahme des Bezirksamtes Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, vom 04.10.2002 dargelegten Bedenken des Strassen- und Grünflächenamtes ist in der Planänderung in keiner Weise Rechnung getragen worden, was insbesondere den Mettmannplatz betrifft. Der Eingangsbereich sollte als Gehwegüberfahrt ausgebildet werden, und die Wendemöglichkeit am Ende des südlichen Teiles unter Einbeziehung des westlichen Gehweges mit entsprechender ausreichender Befestigung ange-

legt werden. Auf keinen Fall kann die Wendemöglichkeit, sowohl im nördlichen Teil als auch im südlichen Teil der Tegeler Straße, dadurch erreicht werden, dass nur der Bord abgesenkt und der entsprechende Gehweg befahrbar gestaltet wird. Schon aus verkehrsrechtlichen Gründen ist hier eine eindeutige Gestaltung notwendig, um unberechtigtes Befahren des Gehweges zu verhindern. Das bedeutet, entweder ist eine Gehwegüberfahrt mit zu benutzen und entsprechend anzulegen, oder gestalterisch besser, eine Mischverkehrsfläche (für alle Verkehrsteilnehmer) anzulegen, die als Wendemöglichkeit genutzt werden kann.

7.

An der Einmündung der neuen Tegeler Straße in die Lynarstraße ist auf die trompetenartige Aufweitung zu verzichten und eine normale Einmündungssituation mit normalen Bordradien zu schaffen. Die vorhandene Einmündung verschiebt sich nach Süden, somit ist der jetzige nördliche Bord auch nach Süden zu verschieben und nicht in seiner vorhandenen Lage zu belassen. Die Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger würden sich sonst unnötig verschlechtern.

Entscheidung:

Zu 1.

Zur Notwendigkeit einer Ersatzplanung für die Unterbrechung der Tegeler Straße und zur Notwendigkeit der Öffnung des Nordufers zur Fennstraße wird auf die Entscheidungen zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 2 sowie Ziffer 6.2.2 verwiesen.

Die Erstellung eines Verkehrsgutachtens mit einer Analyse der künftigen Verkehrsströme am Nordufer unter Berücksichtigung der Inbetriebnahme des unterirdischen Abschnitts der B96 hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Denn auch ohne ein entsprechendes Gutachten besteht Übereinstimmung zwischen den für Straßenplanung zuständigen Behörden Berlins, dass die zu erwartende Verkehrsentwicklung auf der Heidestraße nach der Eröffnung des sog. Tiergartentunnels und die Öffnung des Nordufers zur Fennstraße die Gefahr in sich birgt, dass sich das Nordufer zu einem Schleichweg für den Durchgangsverkehr entwickeln könnte. Es kommt jedoch nicht in Betracht, dass in einem Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes unterschiedliche Konzepte der Verkehrslenkung des Straßenverkehrs im Umfeld des Sprengelkiezes untersucht, diskutiert und über sie entschieden wird. Denn das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 BEVVG) darf wegen seiner begrenzten Zuständigkeit bei der Genehmigung notwendiger Folgemaßnahmen über den Anschluss bzw. die Anpassung der planbetroffenen Straßenanlagen nicht wesentlich hinausgehen (vgl. Urteil des BVerwG vom 01.07.1999, Az. 4 A 27.98, DVBl. 1999, 1519, 1522). Die Planfeststellungsbehörde sieht sich daher gehindert, grundlegende

Verkehrslenkungskonzepte im Umfeld des Sprengelkiezes zu realisieren. Dies bleibt vielmehr ausschließlich Aufgabe der zuständigen Berliner Behörden.

Der vom Bezirk befürchteten Verkehrsentwicklung nach Öffnung des Nordufers wird in diesem Beschluss aber dadurch entgegengewirkt, dass zeitgleich mit der Verkehrsübergabe der neuen Tegeler Straße die Straße „Nordufer“ zwischen Torf- und Samoastraße dem Kfz-Verkehr nicht mehr zur Verfügung steht. Dadurch bleiben die bestehenden Verkehrsbeziehungen für den Anliegerverkehr in und aus Richtung Heidestraße aufrechterhalten, während das Nordufer für den Durchgangsverkehr zwischen Heide- und Seestraße unattraktiv wird und damit über das hierfür geeignete Friedrich-Krause-Ufer, über die Föhler Brücke und das Nordufer entlang des Virchow-Klinik-Geländes gelenkt wird. Im Ergebnis ist damit den Bedenken des Bezirks Rechnung getragen. Ein Verkehrsgutachten würde keine weiteren entscheidungserheblichen Erkenntnisse erwarten lassen.

Zu 2.

In den ausgelegten Planunterlagen war vorgesehen, die heute 11 m breite Fahrbahn der Tegeler Straße, die durch die S21 unterbrochen wird, zwischen Fennstraße und Lynarstraße auf die für eine Erschließungsstraße noch zulässige Mindestbreite (vorgesehen waren 5,50 m) zurückzubauen. Damit sollte eine möglichst große Fläche des Mettmanplatzes erhalten bleiben (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 69). Außerdem war der Teilrückbau auch als Ausgleichsmaßnahme A 1 Bestandteil des ausgelegten LBP. Hiergegen richtet sich der Einwand der Straßenverkehrsbehörde, die insbes. auf die Notwendigkeit einer Wendemöglichkeit für dreiachsige Müllfahrzeuge hinweist. Außerdem wandte sich die Fa. Schering AG gegen den Teilrückbau der künftigen südlichen Sackgasse der Tegeler Straße, weil dadurch die zweite Zufahrt zu ihrem Betriebsgelände in der Tegeler Straße 7 in der Nähe der Eisenbahnüberführung Nordost (Overfly) für Lkw nicht mehr nutzbar sein würde. Im Erörterungstermin konnte keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, die Vorhabenträgerin sagte aber die Berücksichtigung eines Wendehammers beidseitig der S21-Trasse als Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge zu (vgl. Niederschrift des Erörterungstermins, S. 63-70). Die nördliche Wendemöglichkeit ist im Bereich der Eisenbahnüberführung vorgesehen, im südlichen Abschnitt wird die Wendemöglichkeit am Ende der Tegeler Straße am neuen Bahndamm errichtet (vgl. Erläuterungsbericht, S. 25). Im Nachgang zum Erörterungstermin fand am 13.03.2003 ein Ortstermin der Anhörungsbehörde mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Straßenplanung), dem Bezirksamt Mitte, der Fa. Schering AG und der Vorhabenträgerin statt. Das Ergebnis dieses Gesprächs war, die Fahrbahn der Tegeler Straße in ihrer heutigen Breite zu belassen, d.h. jegliche Rückbaumaßnahme zu unterlassen, und auf die bisherige LBP-Maßnahme A 1 zu verzichten (vgl. Abschließende Stellungnahme, S. 69).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Überlegungen an. Da in den beiden künftigen Sackgassen der Tegeler Straße mit Lkw-Verkehr zu rechnen ist, sollte eine angemessene Straßenbreite einschließlich Wendemöglichkeit zur Verfügung stehen. Im Hinblick darauf hält es die Planfeststellungsbehörde für zweckmäßiger, einerseits für eine sichere Lkw-Erschließung der anliegenden Grundstücke zu sorgen und stattdessen als neue Ausgleichsmaßnahme A 1 die nicht mehr benötigten Wegebeziehungen am Mettmannplatz zu entsiegeln und die Dämme längs der umverlegten Tegeler Straße und entlang des Brückenbauwerks der S21 im Bereich des Mettmannplatzes zur Anlage von artenreichem Parkrasen zu nutzen (vgl. Erläuterungsbericht des LBP, S. 74, 74a).

Zu 3.

Der Zugang vom Uferweg zur Fennbrücke und zur Bushaltestelle ist für mobilitätseingeschränkte Fußgänger gewährleistet. Der Uferweg ist zur Fennbrücke hin mit einer Steigung von 4,9 % angerammt (vgl. Lageplan Blatt 9, Anlage 4.3 sowie Erläuterungsbericht, S. 25a). Im Vergleich zum direkten Weg über die Treppe ist dieser Fußweg zwar ca. 50 m länger, was die Planfeststellungsbehörde aber für zumutbar hält.

Zu 4.

Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2 sowie auf die durch diesen Beschluss verfügte Teileinziehung des Nordufers (Abschnitt A Ziffer 4) wird verwiesen.

Zu 5.

Die durch den Planfeststellungsbeschluss VZB festgesetzte Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ bleibt erhalten. Allerdings steht die 1995 festgesetzte Fläche der Maßnahme von ca. 33.000 m² nicht mehr vollständig zur Verfügung, weil eine Teilfläche von 3.765 m² für den neuen Rettungsplatz in Anspruch genommen werden muss. Die Auswirkungen der S21 führen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zu keiner schwerwiegenden Qualitätsminderung der Maßnahme. Hierzu kann ergänzend auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 11 sowie Ziffer 6.2.6 verwiesen werden.

Zu 6.

Den Hinweisen des Bezirk wird durch nachträgliche Blaudruckänderungen in den planfestgestellten Unterlagen weitgehend gefolgt. Im südlichen Abschnitt der Tegeler Straße werden Straße und nebenliegender Gehweg höhenmäßig angepasst und durch unterschiedlich strukturierte Pflasterflächen optisch voneinander getrennt. Im nördlichen Teil der Tegeler Straße wird auf 20 m Länge der bestehende Hochbord abgesenkt und der Gehweg höhenmäßig angepasst.

Zu 7.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift S. 62 f.) haben sich sowohl die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als auch die Abteilung Stadtplanung des Bezirks Mitte gegen die gerade Durchführung des Nordufers ausgesprochen. Zur Begründung wurde vorgetragen, die Notwendigkeit eines Abbiegevorgangs nach links oder rechts gewährleiste eher als die gerade Streckenführung, dass das Nordufer künftig dem innerörtlichen Erschließungsverkehr vorbehalten bleibt. Außerdem müsse der Bus vom Nordufer in die Lynarstraße einbiegen, was bei der geraden Führung des Nordufers erschwert würde. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an.

5.14.3 Bezirksamt Mitte, Straßenverkehrsbehörde

e-mail vom 09.12.2004 - küchlin, axel.vcf

Stellungnahme:

Gegenüber einer zukünftigen Sperrung der Straße Am Nordufer zwischen der Samoastraße und der Torfstraße bestehen keine verkehrlichen Bedenken. Weiterhin wird auch wie im vorliegenden B-Plan III-212 eine Öffnung der Straße Am Nordufer zwischen der Lynarstraße und der Fennstraße befürwortet.

Entscheidung:

Zu dem von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vorgebrachten Vorschlag der Sperrung der Straße Am Nordufer zwischen Torf- und Samoastraße für den motorisierten Verkehr (vgl. Abschnitt B Ziffer 5.11.1 Nummer 12) erklärte der Vertreter der Straßenverkehrsbehörde im Erörterungstermin, er sehe hier noch die Notwendigkeit einer Detailprüfung. Die Anhörungsbehörde sagte daraufhin eine erneute Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde zu (Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 53). In ihrer Stellungnahme zum B-Planentwurf III-212 hat die Straßenverkehrsbehörde die Sperrung des Nordufers nicht befürwortet (Schreiben vom 19.02.2003 nebst Anlagen, vgl. Anlagen 2 zur abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde). Mit Schreiben vom 16.08.2004 bat die Planfeststellungsbehörde die Straßenverkehrsbehörde unter Hinweis auf die Zusage der Anhörungsbehörde und den aktuellen Planungsstand des B-Planes III-212 um eine Stellungnahme zur Schließung des Nordufers für den motorisierten Verkehr. Mit Schreiben vom 26.10.2004 - VLB D 212 - teilte die am 01.09.2004 gebildete Verkehrlenkung Berlin - Zentrale Straßenverkehrsbehörde - mit, dass sie nur für den Abschnitt des Nordufers zwischen Sylter und Föhler Straße zuständig sei. Die Anfrage werde daher an die nunmehr zuständige Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Mitte weitergeleitet worden.

Die Stellungnahme der zuständigen Straßenverkehrsbehörde steht im Einklang mit den Entscheidungen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ein Entscheidungsbedarf zu dieser Stellungnahme besteht nicht.

5.15 Der Polizeipräsident in Berlin, Straßenverkehrsbehörde

Schreiben LVPA III A 12 - 08104 / S21 vom 23.10.2002 (Nr. 692)

Stellungnahme:

1.

Der südliche Teil der alten Tegeler Straße sollte eine Mindestbreite von 6 m behalten, und die Wendekurve ist für dreiaxlige Müllfahrzeuge ausreichend zu dimensionieren.

2.

Der nördliche Teil der alten Tegeler Straße muss ebenfalls der neuen Sackgassensituation angepasst werden, was in den Planunterlagen bisher nicht enthalten ist. Hier ist ebenfalls eine Wendekurve für dreiaxlige Müllfahrzeuge anzulegen. Die Zufahrt zum Spielplatz in dem entstehenden Gleisdreieck ist ebenfalls von der alten Tegeler Straße zu gewährleisten, da eine Zufahrt von der neuen Tegeler Straße wegen der unterschiedlichen Geländehöhen nicht möglich ist.

3.

Die Anbindung der neuen Tegeler Straße an die Lynarstraße und das Nordufer sollte nicht abgewinkelt erfolgen. Zur Entlastung der Wohngebiete sollte die neue Tegeler Straße geradlinig zum Nordufer geführt werden und die Lynarstraße sollte dann rechtwinklig in diese Uferstraße einmünden.

4.

Die neue Tegeler Straße soll im Bereich der vorhandenen Lichtzeichenanlage (LZA) „Fennstraße / Tegeler Straße“ angebunden werden, wozu die LZA umgebaut werden muss.

5.

Für die Detailplanung der o.g. Straßen muss festgestellt werden, dass verkehrlich notwendige und sinnvolle Abweichungen vom planfestgestellten Plan (Anlage Nr.: 4.1 Blatt 2) möglich sein müssen (z.B. Stauraumaufweitung im LZA-Bereich, Aufpflasterung zu Zone-30 o.ä.)

Entscheidung:

Zu 1.

Der Hinweis ist im Rahmen der Planänderung berücksichtigt worden. Ein Teilrückbau des südlichen Teils der Tegeler Straße ist nicht mehr vorgesehen, diese behält ihre heutige Breite von ca. 11 m. Außerdem wurde der Plan um einen Wendebereich für Müllfahrzeuge am künftigen Ende der Sackgasse ergänzt.

Zu 2.

Auch der nördliche Teil der alten Tegeler Straße wird nicht zurückgebaut, die Zufahrt zum Spielplatz bleibt daher gesichert. Außerdem ist nun eine Wendemöglichkeit für Lkw im Brückenbereich der Eisenbahnüberführung vorgesehen.

Zu 3.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.2 Nummer 7 wird verwiesen.

Zu 4.

Die Entscheidung über die Notwendigkeit eines Umbaus der Lichtzeichenanlage an der Kreuzung Fennstraße/Tegeler Straße wird vor der Verkehrsübergabe der umverlegten Tegeler Straße durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu treffen sein. Im Rahmen der Planfeststellung kann hierüber nicht entschieden werden.

Zu 5.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die von der Vorhabenträgerin beantragte Gestaltung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen. Abweichende Ausführungen von den in diesem Beschluss festgesetzten Anlagen sind nur in sehr begrenztem Ausmaß zulässig. Wenn die Vorhabenträgerin zu der Einschätzung gelangen sollte, dass sie den Plan in einigen Punkten ändern möchte, müsste sie vor der Bauausführung bei der Planfeststellungsbehörde eine Planänderung nach § 76 VwVfG mit eventuell erforderlicher Anpassung der landschaftspflegerischen Begleitplanung beantragen.

5.16 Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin

Schreiben 3-213.2-Br/192 vom 16.10.2002 (Nr. 82)

Stellungnahme:

1.

In der Vorbereitung zur o.g. Planfeststellung bin ich bereits beteiligt worden. Meine Belange sind in der Planung berücksichtigt. Nach § 41 WaStrG werde ich mit der DB Netz

AG eine Kreuzungsvereinbarung für die Brücke über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal abschließen.

2.

Für die Nutzung der WSV-eigenen Grundstücke während der Bauzeit als Baustellen-einrichtungsflächen ist mit mir ein Nutzungsvertrag abzuschließen. Sollten Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden (Widerlager), sind diese Flächen durch den Vorhabensträger käuflich zu erwerben. Dienstbarkeiten auf WSV-eigenen Grundstücken werden nicht eingeräumt.

3.

Die Einleitgeschwindigkeit der Regenwassereinleitung darf 0,3 m/s nicht überschreiten.

Entscheidung:

Zu 1. und 2.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 3.

Der Hinweis ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten.

5.17 Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin

- LAGetSi - Schreiben V C 6 vom 10.02.2003 (Nr. 81)

Stellungnahme:

1.

Mit dem o. g. Bauvorhaben sollen die Eisenbahnanlagen der S21 zwischen dem Lehrter Bahnhof und den Bahnhöfen Westhafen und Wedding gebaut und damit die infrastrukturellen Voraussetzungen für die stärkere Nutzung der S-Bahn und die Entlastung des Straßenraumes von verkehrsbedingten Emissionen geschaffen werden. Unter diesen Aspekten ist die geplante Baumaßnahme grundsätzlich zu begrüßen.

Die Abgabe unserer Stellungnahme erfolgt nach §§ 1, 2 und 7 UVPG zum Schutzgut „Mensch“ unter dem Gesichtspunkt der umweltbezogenen Gesundheitsschutzvorsorge. Dies bedeutet, dass über die Einhaltung bestehender Grenz-/Richtwerte hinaus insbesondere auch die Aspekte des präventiven Gesundheitsschutzes Berücksichtigung finden soll.

Es sind hohe Belastungen für das örtliche Mikroklima entlang der gesamten Bahntrasse durch die punktuelle Inanspruchnahme von Kleingärten, den Verlust von Laubbäumen und die Zunahme von versiegelten Flächen zu erwarten.

Aus unserer Sicht sind die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (Landschaftspflege-rischer Begleitplan, S. 70 bis 77) für die Herausbildung bzw. den Erhalt eines gesundheitsverträglichen Mikroklimas relevant und unverzichtbar. Darüber hinaus empfehlen wir, Naturierungsmaßnahmen an der Schallschutzwand vorzusehen. Bepflanzte Flächen wirken schallmindernd, während versiegelte Bereiche den Schall verstärken. Andererseits haben sie einen positiven Einfluss auf die subjektive Wahrnehmung von Lärm sowie auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Menschen.

2.

Die rechtliche Grundlage der schalltechnischen Untersuchung und Bewertung bildet die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Diese Verordnung orientiert die Zumutbarkeit von Verkehrslärm an dem sogenannten Mittelungspegel. Im Vergleich mit anderen Regelungen und Empfehlungen zum Schutz vor schädlichen Geräuschimmissionen (z. B. TA Lärm, DIN 18005, Entschließung der Gesundheitsministerkonferenz 1994, Sachverständigenrat für Umweltfragen 1999) sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich höher angesetzt. Sie orientieren sich am Stand der Technik und der finanziellen Machbarkeit von Maßnahmen des Schallschutzes, berücksichtigen allerdings nicht in ausreichendem Maße den Wissensstand der Lärmwirkungsforschung, insbesondere des letzten Jahrzehnts.

Insbesondere die Immissions-Nachtpegelwerte für Misch- und Gewerbegebiete sind mit 54 bzw. 59 dB(A) um 9 dB(A) höher als die der TA Lärm und damit als gesundheitlich bedenklich anzusehen. Hohe Nachtpegelwerte von 55 bis 57 dB(A) werden für die Immissionsorte (IO) Tegeler Straße 4 bis 7 prognostiziert (Anhang II/1 des Schallgutachtens). Ein Anspruch auf Schallschutz besteht hier allerdings nicht.

Zu beachten wäre auch, dass die Pegelwerte in § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV von jetzt 70/60 dB(A) um mindestens 5 dB(A) auf 65/55 dB(A) tagsüber/nachts gesenkt werden müssten, da letztere Werte die Schwelle markieren, bei der langfristig ein erhöhtes Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Besonders störend wirken sich Geräuschimmissionen in den Nachtstunden aus, da sie nach Überschreiten einer bestimmten Intensität zu einer Verminderung der Tiefschlafzeit und zu einer deutlichen Reduzierung der Gesamtschlafzeit führen können. Erste Veränderungen in der Schlaftiefe, aber auch Reaktionen des EEG wurden bereits bei Mittelungspegeln von 40 dB(A) außen festgestellt.

Betroffen sind einzelne Immissionsorte in der Müllerstraße 167, Lynarstraße 1 und 2, Wildenowstraße 1 und 23 (Ost, Süd) sowie bei der Ersatzlösung „Tegeler Straße“ in der Lynarstraße 16 bis 20, 26, 27 und 28/29, da auch hier nach den Regeln der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Die Geräuschbelastung der Kindertagesstätten in der Sparrstraße 29 (IO 130) und Tegeler Straße 13 (IO 133) liegt zwischen 51 und 54 dB(A).

Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass die Zunahme der Geräuschbelastung bei gekipptem Fenster (Dämmwirkung etwa 10 dB(A)) ab einem Mittelungspegel von 35 - 40 dB(A) innen bei Kindern eine Steigerung der Lärmreagibilität auslösen kann, wodurch Störungen bei geistiger Tätigkeit, der Kommunikation und der Sprachentwicklung /-produktion nicht mehr auszuschließen sind. Außerdem wirkt sich Lärm nachteilig auf die Motivation von Klein- und Schulkindern aus.

Im Schallgutachten werden keine Angaben über die Höhe der prognostizierten Maximalpegel gemacht. Da sich aber gerade beim Schienenverkehr die Spitzenpegel in den Nachtstunden besonders belästigend auswirken, wird darauf hingewiesen, dass mit Störungen des Nachtschlafes bei Einzelereignissen (L_{max} über 50 dB(A) und/oder L_{eq} oberhalb 30 dB(A) am Ohr des Schläfers zu rechnen ist (s. o.).

Der passive Schallschutz ist daher so zu dimensionieren, dass ein L_{eq} tagsüber von 35 bis 40 dB(A) und nachts von 25 bis 30 dB(A) im Wohnbereich nicht überschritten wird. Um den hygienisch gebotenen Luftwechsel von annähernd 20 m³ pro Stunde zu gewährleisten, sind schalldämmende Lüfter für die überwiegend zum Schlafen vorgesehenen Räume und Räume mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle erforderlich.

Weiterhin stellt sich die Frage der Berechtigung des Schienenbonus. Er wurde seinerzeit vor allem mit den niedrigen Taktzeiten bzw. seltenen Geräuschbelastungen und damit relativ langen Ruhepausen zwischen Lärmereignissen begründet, wonach der Lärm von Eisenbahnen bei gleicher physikalischer Schallintensität weniger störend wirkt als eine Straße. Das im Anhang I des Schallgutachtens prognostizierte Zugaufkommen erfordert dicht frequentierte Zugfolgen, wodurch ein Absinken auf ein niedriges Geräuschniveau zwischen den Zugfolgen verhindert wird. Daraus ergibt sich, dass der Lästigkeitsunterschied zwischen Straßen- und Schienenverkehr bei gleicher Schallintensität nur noch bedingt besteht. Die Erkenntnisse, auf die sich der Schienenbonus stützt, wurden unter anderen Verkehrsbedingungen gewonnen und sind u. E. nicht ohne Weiteres auf dieses Vorhaben übertragbar.

Im Ergebnis unserer Betrachtungen wird festgestellt, dass die prognostizierten Immisionen zwar gemäß der 16. BImSchV nachvollziehbar ermittelt und beurteilt wurden, jedoch die Zielsetzungen des vorsorgenden Gesundheitsschutzes, die sich Berlin mit dem Beitritt zum „Gesunde-Städte-Netzwerk“ der WHO - den höchstmöglichen Gesundheitszustand für alle Menschen durch Gesundheitsförderung zu gewährleisten (Artikel 1 der WHO-Verfassung) - mit der beschriebenen Vorgehensweise nicht im erforderlichen Maße erreicht werden. Es wären umfangreichere Schallschutzmaßnahmen notwendig.

Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen hat sich zu dieser Problematik in seinem Sondergutachten von Dezember 1999 dahingehend geäußert, dass im Konflikt zwischen dem umweltpolitisch Erforderlichen und dem wirtschaftlich Vertretbaren eine Ausdehnung des in § 47a BImSchG (Lärminderungspläne) angelegten Planungsan-

satzes zur Diskussion stehen sollte, die wir im Sinne der Gesundheitsförderung erwarten. Damit wäre dem bisherigen hohen umweltpolitischen Anspruch der DB entsprochen.

3.

Bezug nehmend auf die erschütterungstechnischen Untersuchungen bestehen gegen die Vorgehensweise zur Ermittlung und Beurteilung der Erschütterungsimmissionen keine Bedenken. Demnach ist mit einer Erhöhung der Immissionen im oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitt nicht zu rechnen. Wegen der beachtlichen Vorbelastung sollten dennoch nach Realisierung des Vorhabens tatsächliche Kontrollmessungen zur Bestätigung der Prognose veranlasst werden. Für den unterirdischen Streckenabschnitt sind zur Minimierung der Erschütterungsemissionen Maßnahmen im Gutachten beschrieben, deren Wirksamkeit nach Fertigstellung des Tunnels zu überprüfen sind.

4.

Im Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 13.3) sind im Kapitel 2 in den Tabellen 5, 6 und 7 „Maximalwerte der Magnetfeldemissionen bei der Kopplungsverhältnissen 300 und 600 Hz“ (Seiten 6 und 7) für maßgebliche Immissionsortwerte für die magnetische Flussdichte angegeben, die teilweise die Richtwerte der Empfehlung 1999/519/EG des Rates der EU vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0Hz – 300 GHz) erheblich überschreiten. Da im folgenden Abschnitt „Bewertung der Ergebnisse anhand des EMV-Gesetzes“ auf den Seiten 8 und 9 auf die gleichen Zahlenfolgen - um den Faktor 100 verkleinert - Bezug genommen wird und diese niedrigeren Werte nachvollziehbar sind, gehen wir davon aus, dass in den genannten Tabellen Fehler vorliegen, die korrigiert werden müssen.

Unter dieser Voraussetzung ergeben sich aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes keine Einwände.

5.

In der UVS sind die erwartenden Lärm-, Abgasschadstoff- und Staubbelastungen sowie Erschütterungen durch die Bauarbeiten und den Baufahrzeugverkehr als eine hohe Belastung für die umliegende Wohnbebauung, insbesondere in der Lehrter Straße, Heidestraße, Perleberger Straße und Lynarstraße beschrieben. Besonders betroffen sind auch die Anwohner der bahnparallelen Straßen und Kleingärten sowie die angrenzenden Grün- und Freiflächen.

Die in der UVS (S. 47) und im landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 68/69) dargestellten Maßnahmen zur Minimierung dieser Belastungen sind umzusetzen und zu überwachen. Dies gilt auch für die qualitative Erfassung und Beurteilung der Immissio-

nen und die Einhaltung der vorliegenden Richt-/ und Grenzwerte. Darüber hinaus ist das generelle Minimierungsgebot für die kanzerogenen Substanzen Ruß, Benzol, PAK über den gesetzlichen Rahmen hinaus zu beachten. Unvermeidbare hohe Geräuschimmissionen sollten zeitlich beschränkt werden.

Auswirkungen durch Staubablagerungen auf Oberböden und Sand/Kies auf Spielplätzen sind in den an die Baubereiche angrenzenden Wohngebiet, Hausgärten, Kleingärten, Grünanlagen und Spielplätze 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 Altlasten(verdachts)flächen von besonderer Bedeutung.

6.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung vorhersehbarer Konflikte empfehlen wir, die betroffenen Bürger umfassend und rechtzeitig über das Ausmaß der Baumaßnahmen (z. B. Baustellenverkehr, Hauptbelastungszeiten) zu informieren, da die subjektive Wahrnehmung der Immissionen als wesentliche oder unwesentliche Störung durch eine Mitwirkung bei der Planung positiv beeinflusst werden kann.

Entscheidung:

Zu 1.

Die grundsätzliche Zustimmung zum Vorhaben wird zur Kenntnis genommen. Auch die UVS weist auf die Belastung des Mikroklimas durch die zusätzliche Flächenversiegelung hin. Der geänderte LBP, zu dessen Umsetzung die Vorhabenträgerin verpflichtet ist, sieht die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsstrassen und die Ansaat von artenreichem Parkrasen auf dem Mettmannplatz (Maßnahme A 1) sowie die Anlage eines Gehölzstreifens auf der Böschung an der Lynarstraße (Maßnahme A 3) als Kompensation vor. Die Begrünung der Schallschutzwände an der Lynarstraße ist nach dem LBP nicht vorgesehen und auch fachplanungsrechtlich nicht erforderlich, weil durch den LBP nachgewiesen wird, dass die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Ausgleichsmaßnahmen ausreichend kompensiert werden. Außerdem hat eine Begrünung von Lärmschutzwänden keine lärmindernde Wirkung. Die Vorhabenträgerin hat sich allerdings in ihrer Erwiderung bereit erklärt, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob eine Begrünung der Lärmschutzwand möglich und sinnvoll ist.

Zu 2.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Wie das LaGetSi zutreffend ausführt, bildet die 16. BImSchV die alleinige rechtliche Grundlage zur Ermittlung und Beurteilung der Lärmauswirkung von Verkehrsvorhaben und zur Festsetzung der Schutzmaß-

nahmen zugunsten der Umgebung. Sofern das LaGetSi aus den weiteren in der Stellungnahme aufgeführten Regelwerken und den §§ 1, 2 und 7 UVPG weitergehende Anforderungen an den Schutz der Menschen vor Verkehrslärm ableiten möchte, werden die Forderungen zurückgewiesen, weil die angeführten Vorschriften zur Beurteilung der Lärmauswirkungen in diesem Verfahren nicht einschlägig sind.

Die TA Lärm gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Öffentliche Verkehrswege sind gemäß § 3 Abs. 5 Ziffer 3 BImSchG keine Anlagen im Sinne des BImSchG. Die DIN 18005 Beiblatt 1 enthält Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung. Sie bildet daher eine sachverständige Konkretisierung für die in städtebaulichen Planungen zu berücksichtigenden Ziele des Schallschutzes und enthält keine Grenzwerte. Örtliche Gegebenheiten können ein Abweichen von den Orientierungswerten erfordern.

Der angesprochene Nachtpegelwert von 55 bis 57 dB(A) in den Gebäuden Tegeler Straße 4 bis 7 liegt deutlich unterhalb der Schwelle, die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und des BVerwG als Schwelle der Gesundheitsgefährdung einzustufen ist. Diese Schwelle liegt im Bereich zwischen 60 bis 65 dB(A) nachts.

Auch die Lärmbelastung der Kindertagesstätten in der Sparrstraße 29 (IO 130) und der Tegeler Straße 13 (IO 133) mit Tagpegeln zwischen 51 und 54 dB(A) ist als unkritisch anzusehen, weil die genannten Werte sogar die in DIN 18005 Beiblatt 1 genannten Orientierungswerte von 55 dB(A) für allgemeine Wohngebiete unterschreiten.

Das Fehlen von Aussagen zu Maximalpegeln stellt keinen Mangel der schalltechnischen Untersuchung dar. Spitzenpegel sind nicht Gegenstand der normativen Regelung der 16. BImSchV. Denn auch im Rahmen von städtebaulichen Planungen werden bei Anwendung der DIN 18005 keine Spitzenpegel berücksichtigt. Insofern ist nicht nachvollziehbar, dass einerseits das Land Berlin Bauleitplanung in der Umgebung von Verkehrswegen unter Ausklammerung von Spitzenpegeln betreibt, andererseits der Vorhabenträger Bahn bei Bau oder Änderung seiner Anlagen auf dieses Kriterium hingewiesen wird.

Der passive Schallschutz wird nach Maßgabe der 24. BImSchV bemessen. Die um 3 dB(A) erhöhten Korrektursummanden D nach Tab.1 der Anlage zur 24. BImSchV ergeben den zulässigen Innenpegel. Mit den genannten 3 dB wird berücksichtigt, dass die Dämmwirkung von Bauteilen bei Geräuschen von Linienschallquellen geringer aus-

fällt als bei Prüfmessungen im diffusen Schallfeld (Begründung zur 24. BImSchV, BR-Drucksache 463/96). Die Korrektursummanden D betragen nach Tab. 1 der Anlage zur 24. BImSchV 37 dB(A) für Wohnräume tags und 27 dB(A) für Schlafräume nachts, woraus sich mit dem genannten 3 dB(A)-Zuschlag zulässige Innenpegel von 40 dB(A) in Wohnräumen und 30 dB(A) in Schlafräumen ergeben. Nach § 2 Abs.1 der 24. BImSchV gehört zu den Schallschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Insofern besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf den Einbau von Lüftungseinrichtungen an den Fassaden, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen hier die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Die Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV sieht einen generellen Abschlag von 5 dB(A) für die verminderte Störwirkung des Schienenverkehrs vor. Bei der Festlegung dieses Schienenbonus sind Gesetz- und Verordnungsgeber davon ausgegangen, dass die vom Schienenverkehr ausgehenden Geräusche gegenüber gleich lauten Immissionen des Straßenverkehrs grundsätzlich als weniger lästig empfunden werden. Da die Annahme durch mehrere Lärmwirkungsstudien bestätigt worden ist, sieht das BVerwG sich in ständiger Rechtsprechung gehindert, die durch die normative Festlegung des Schienenbonus in der 16. BImSchV bewirkte Verbindlichkeit in Frage zu stellen. Hierzu kann hingewiesen werden auf das Urteil des BVerwG vom 05.03.1997, Az. 11 A 25.95, UA S. 42 f. mit weiteren Nachweisen zu den durchgeführten Lärmstudien. Auch bei einem S-Bahnvorhaben mit künftig dichter Zugfolge ist in den Schalltechnischen Untersuchungen der Abschlag von 5 dB(A) gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV vorzunehmen.

Die Anregung, über eine Ausdehnung der Möglichkeiten des § 47a BImSchG (Lärm-minderungsplanung) zu diskutieren, richtet sich an den Gesetzgeber und damit im Ergebnis an alle Betreiber von Verkehrswegen. Keineswegs dürften solche Forderungen allein an den Betreiber DB Netz AG unter Aussparung der für den Straßenverkehr Verantwortlichen gestellt werden. Entscheidungsbedarf im Rahmen dieses Verfahrens sieht die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht, weil eine Änderung des § 47a BImSchG zunächst entsprechende Entscheidungen des Gesetzgebers voraussetzen würde.

Zu 3.

Die Zustimmung zur erschütterungstechnischen Untersuchung wird zur Kenntnis genommen. Eine Überprüfung der Erschütterungsprognose im Bereich der unterirdischen Trassenführung hat die Vorhabenträgerin selbst vorgesehen. Nach Fertigstellung des

Rohbau-Tunnels möchte die Vorhabenträgerin Messungen des Übertragungsweges von der Tunnelwand in das umgebende Erdreich durch Fremdanregung durchführen, um eine genauere Dimensionierung der vorgesehenen Maßnahme (Einbau eines mittelschweren Masse-Feder-Systems) zu ermöglichen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 36 f.). Bei den oberirdischen Streckenabschnitten sind bei den Immissionsorten an der Leichter Straße und am Friedrich-Krause-Ufer die prognostizierten Belastungen wegen der Entfernung der Trasse von der Bebauung derart weit von den Anhaltswerten der DIN 4150 Teil 2 entfernt, dass für eine Überprüfung der Prognose durch Messungen keine Notwendigkeit erkennbar ist. Im Bereich Lynarstraße und Tegeler Straße sind zwar in einigen Fällen Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 festzustellen, hier treten aber im Höchstfall nur Steigerungen gegenüber der Vorbelastung um 15 % auf, was die Planfeststellungsbehörde als unerhebliche Steigerung einstuft (vgl. Abschnitt B Ziffer 8.2.1.b). Die Prognose des Gutachters erscheint, auch vor dem Hintergrund des Planfeststellungsverfahrens für den PFA 26 des Nordrings, hinreichend gesichert. Daher hält die Planfeststellungsbehörde auch für diesen Bereich Überprüfungsmaßnahmen nicht für erforderlich. Hiervon unberührt bleibt das Recht von Anwohnern, im Falle unerwarteter und unzumutbarer Erschütterungsauswirkungen gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die nachträgliche Festsetzung zusätzlicher Schutzmaßnahmen zu beantragen.

Zu 4.

Die grundsätzliche Zustimmung zum Gutachten über die elektromagnetische Verträglichkeit des Vorhabens wird zur Kenntnis genommen. Wie in der Erwiderung der Vorhabenträgerin (ohne Datum, bei der Anhörungsbehörde am 11.02.03 eingegangen) dargelegt, sind die Werte in den Tabellen zutreffend aufgeführt. Zu ihrer Interpretation sind die erklärenden Textabschnitte des Gutachtens aber mit heranzuziehen. Anhaltspunkte für Mängel des Gutachtens haben sich nicht ergeben.

Zu 5.

Die im LBP vorgesehenen Schutzmaßnahmen S 1 und S 2 sowie die Minderungsmaßnahmen M 1 bis M 3 werden durch diesen Beschluss festgestellt und sind damit von der Vorhabenträgerin zu beachten. Ebenso ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, gemäß § 22 Abs. 1 Ziffern 1 und 2 BImSchG während der Baumaßnahmen vermeidbare Emissionen der erwähnten kanzerogenen Substanzen zu unterlassen. Bezüglich des Baulärms hält die Planfeststellungsbehörde die Auflage zu Abschnitt A Ziffer 5.2 und damit die Verpflichtung zur Beachtung der AVV Baulärm für ausreichend. Die Hinweise zu den zur Staubminimierung zu treffenden Maßnahmen sind während der Bauausführung zu beachten.

Zu 6.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Empfehlung zur rechtzeitigen Information der betroffenen Bürger über die Baumaßnahmen an.

5.18 Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Schreiben vom 25.10.2002 - FAV-A2 (Nr. 693)

Stellungnahme:

1.

Bezüglich der vorliegenden Planungen bestehen aus Sicht der BVG keine grundsätzlichen Bedenken.

2.

Bereich Lehrter Bahnhof/U5

Wir gehen anhand der Planunterlagen davon aus, dass die Zugänge der im Rohbau fertiggestellten U-Bahn-Linie U5 zu den Bahnsteigen sowie der geplanten Straßenbahnhaltestelle in der Invalidenstraße durch diese Maßnahme nicht berührt werden. Falls doch Anlagen der U-Bahn bei den weiteren Planungen betroffen sein sollten bzw. gemeinsam genutzt werden (z.B. Podeste, Treppen), bitten wir, dies mit uns abzustimmen.

3.

Bereich Invalidenstraße

Analog der Zugangsmöglichkeiten von der U5 zu den Straßenbahnhaltestellen sollten ebensolche auch bei der Planung des Bahnhofes der S21 vorgesehen werden. Aufgrund der geplanten hohen Taktfolge der in Richtung Prenzlauer Berg/Mitte und Moabit verkehrenden Straßenbahnlinien ist hier mit erheblichen Umsteigeströmen zu rechnen. Dabei können vorhandene Podeste der U-Bahn-Zugänge durchaus in die Planung mit einbezogen werden. Wir bitten, dies gegebenenfalls mit uns abzustimmen.

4.

Bereich Tegeler Straße

Gegen die Umlegung der Tegeler Straße, die vorgesehenen Durchfahrthöhen von 4,5 m, der vorgesehenen Straßenbreite von 6,5 m sowie den geplanten Haltestellen bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken. Die Einmündung in die Lynarstraße sollte allerdings beidseitig ausgerundet werden ($R=7,5m$), um den Linienomnibussen der Linie 248 die Weiterfahrt über Lynarstraße und Tegeler Straße (Fahrtrichtung Nord) zu ermöglichen. Die Eintragungen enden in den Planungsunterlagen wenige Meter vor dem Einmündungsbereich.

5.

Bereich der Unterführungen Perleberger Straße

Die Zugänglichkeit des neuen S-Bahnhofes „Perleberger Straße“ (bzw. „Perleberger Brücke“) ist in den Planungen enthalten. Hier werden nach Fertigstellung des Bahnhofes zukünftig mehrere Omnibuslinien halten. Der Umsteigepunkt hat daher Bedeutung für das Gesamtnetz. Die Durchfahrthöhe der Brücken von 4,5 m ist aus unserer Sicht ausreichend.

Entscheidung:

Zu 1.

Die grundsätzliche Zustimmung der BVG zum Vorhaben wird zur Kenntnis genommen.

Zu 2. und 3.

Die Zugänge der U5 zu den Bahnsteigen der Bahn sowie die geplanten Straßenbahnhaltestellen in der Invalidenstraße werden durch dieses Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Zuwegung zwischen Straßenbahn und S21 erfolgt über die Passerellenebene und ist mit dem Land Berlin abgestimmt.

Zu 4.

Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Der aus Richtung Süden kommende Bus der Linie 147 (früher Linie 248) kann ohne zusätzliche Ausrundung vom Nordufer in die Lynarstraße einfahren. Anhand von Schleppkurven für Busse konnte belegt werden, dass die vorhandene Bordführung bestehen bleiben kann.

Zu 5.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

5.19 BEWAG

Schreiben NSS vom 05.11.2002 (Nr. 691)

Stellungnahme:

1.

Aus den beigefügten Anlagen entnehmen Sie bitte die Lage unserer vorhandenen Leitungen. Die Trasse ist maßstäblich 1:500 eingetragen. Die Anzahl unserer Kabel in der Trasse ist unterschiedlich. Sichtbare Anlagen wie Beleuchtungskörper, Verteiler- und Schaltkästen, sind nicht eingetragen. In dem angegebenen Bereich befinden sich mehrere 110-kV-Kabel einschließlich deren Begleitkabel und außer Betrieb genommene 30-kV-Kabel. Die Anlagen der Bewag sind in dem beiliegenden Plan gelb markiert.

Kabel der Spannungsebene 380-kV und Freileitungen sind nicht vorhanden. Der Bewag sind rechtzeitig vor Baubeginn verbindliche Planunterlagen zur Verfügung zu stellen, um die Maßnahmen zum Schutz bzw. Demontage und Herausnahme der Kabelanlagen abstimmen zu können. Ansprechpartner für diese Spannungsebene ist Herr Schilling aus dem Netzbereich Betriebsmanagement, zu erreichen unter der Telefonnummer 267-11406.

Eine Aussage über mögliche Regulierungsmaßnahmen der Spannungsebenen 1-kV sowie 10-kV können erst nach Erhalt eines koordinierten Leitungsplanes getroffen werden.

2.

Zur Sicherung unserer Anlagen bitten wir, folgende Auflagen zu beachten:

Vor Beginn der Schachtarbeiten ist im Bereich der Kabeltrasse bis auf 1,5 m Tiefe durch Erkundungsschürfungen von Hand die Kabelfreiheit festzustellen. Darüber hinaus ist 1,5 m tief unter der Sohle der Erkundungsschürfung der Untergrund mit einer Sondiernadel abzutasten.

3.

Wir bitten, bei der Ausführung Ihrer Arbeiten zur Verhütung von Unfällen und zur Vermeidung von Beschädigungen an unseren außerordentlich empfindlichen Leitungen und Einrichtungen mit größter Vorsicht zu verfahren und Ihr Personal anzuweisen, unsere "Richtlinien zum Schutz der Bewag-Kabelanlagen" (der Stellungnahme als Anlage beigefügt) genau zu beachten. Besonders weisen wir noch auf die Gefahr der Beschädigung unserer Anlagen durch Einschlagen von Schnurnägeln hin.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Hinweise sind im Rahmen des weiteren Planungsprozesses und bei der Bauausführung zu beachten. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A Ziffer 5.6 d verwiesen.

Zu 2. und 3.

Die Hinweise sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten.

5.20 Berliner Gaswerke AG (GASAG)

Schreiben T-BR-RR vom 06.11.2002 (Nr. 694)

Stellungnahme:

1.

Die im Straßenbereich und in anderen Flächen liegenden Gasversorgungsleitungen können Sie den beigefügten Bestandsplankopien entnehmen.

Die Angaben über die Lage der Gasleitungen sind unverbindlich. Daher muss die genaue Lage der Gasversorgungs- und Anschlussleitungen, einschließlich FM-/KKS- Kabel, sowie Hydraulikleitungen und Elektro-Kabel im Bereich von Armaturen, durch Suchgräben (Probeschlitzte) festgestellt werden.

Bei Bauausführung sind unsere „Technischen Vorschriften zum Schutz der Gasrohrnetzanlagen bei Bauarbeiten“ - jeweils neueste Fassung - zu beachten.

Bei Beschädigung der Gasanlagen oder bei Gasgerüchen ist der Entstörungsdienst unter Tel.: 78 72 72 zu informieren. Die Ausführung der Arbeiten ist uns mindestens 10 Tage vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.

2.

Im Bereich der Tegeler Str. zwischen Fennstr. und Lynarstr. liegen eine Niederdruck - Gasleitung 915 GM und eine Niederdruck - Gasleitung DN 265 G E 180 PE / 250 St. Aufgrund der Herstellung des Bahndammes und der geplanten Straßenbaumaßnahme - Tegeler Str. als Sackgasse von der Fennstr. - müssen unsere betr. Gasrohrleitungen zum Teil umverlegt werden bzw. werden wir in die N 915 GM ein PE - Rohr einziehen, so dass die Gussrohrleitung als Schutzrohr dient.

Die entsprechenden Kosten betragen ca. 21.750 € (N 265 G) und ca. 135.800 € (N 915 GM) und gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin. Die Abrechnung erfolgt nach tatsächlichen Leistungen und Lieferungen.

Wir weisen darauf hin, dass wir erst mit den erforderlichen Arbeiten für die o. a. Leistungen beginnen können, wenn der Auftrag Ihrerseits vorliegt. Außerdem benötigen wir ca. 8 - 10 Wochen für die gesamte Projektvorbereitung bis Baubeginn.

Für die Straßenflächen, in denen sich unsere Gasrohrleitungen befinden und die von der DB AG erworben werden, muss ein Kreuzungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und der GASAG Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft abgeschlossen werden.

3.

Allgemeine Auflagen

Ein Errichten von Gebäuden über Gasleitungen oder jedes andersartige Überbauen, das den Zugang zu den Leitungen 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 unseren Leitungen und Fernmeldekabeln beträgt bei der Verlegung von Rohrleitungen, Kanälen, Kabeln und der Errichtung sonstiger Anlagen 0,40 m, im Bereich unserer Rohrverbindungen (Muffen, Flansche) 0,50 m und bei Kreuzungen ohne Sondermaßnahmen 0,20 m.

Straßenkappen dürfen nicht überbaut, überlagert, überpflanzt oder entfernt werden. Diese Armaturen müssen jederzeit bedienbar sein.

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

4.

Hochdruck - Gasleitung

Für Bauwerke, die eine Fundamentgründung erfordern, ist ein Sicherheitsabstand von $\geq 1,5$ m einzuhalten. Abweichungen in Bezug auf Gründungen tiefer als die Rohrsohle und geringere horizontale Abstände sind gesondert mit der GASAG abzustimmen. In Bereichen von Potentialmessstellen (PM) sind Kabelanlagen der GASAG, die zu Messschranken bzw. Messpfählen führen. Diese sind nicht dokumentiert, so dass in diesen Bereichen mit Handschachtung zu arbeiten ist.

5.

Gasstraßenbeleuchtung

Die im Absperrbereich stehende Gasleuchte darf nicht beschädigt werden. Da diese Leuchten überwacht werden müssen, ist ein ständiger Zutritt erforderlich. Wegen eventuell erforderlich werdender Außerbetriebnahme oder Fortnahme der Gasstraßenleuchte für die Dauer Ihrer Baumaßnahme bitten wir Sie, sich mit dem Betreiber, der Firma AT Lux GmbH, in Verbindung zu setzen.

6.

Außer Betrieb befindliche Gasleitungen

Fragen hinsichtlich der außer Betrieb befindlichen Gasleitungen sind zusätzlich an die COLT Telekom zu richten, da COLT ein optionales Recht auf Nutzung dieser Gasleitungen besitzt. Sollten Gasrohrleitungen nach Rücksprache mit COLT und der GASAG ausgebaut werden, bitten wir um Zusendung eines Aufmasses.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Hinweise sind im Rahmen der weiteren Planung und Bauausführung zu beachten.

Zu 2.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Kostenfragen sind nicht Gegenstand von Planfeststellungsbeschlüssen nach § 18 Abs. 1 AEG.

Zu 3. - 5

Die Hinweise sind zu beachten.

Zu 6.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Beteiligung von möglichen Nutzern außer Betrieb befindlicher Gasleitungen nicht für erforderlich. Zuständiger Ansprechpartner im Rahmen der Trägerbeteiligung kann nur der Anlagenbetreiber selbst, also die GASAG, sein. Sollte es im Rahmen der Ausführungsplanung zur Notwendigkeit des Ausbaus einer Gasrohrleitung kommen, ist der Hinweis zur Zusendung eines Aufmaßes zu beachten.

5.21 Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung

Schreiben BBN 22 P-LT 1/6012-1716/2002 vom 27.09.2002 (Nr. 53)

Stellungnahme:

1.

Der Bereich der geplanten Trasse der S21-Strecke 6019 kreuzt im Zuge öffentlicher Straßen und Wege mehrere TK-Anlagen der Deutschen Telekom AG. Die Deutsche Telekom AG ist somit betroffener Leitungsträger (Abschnitt 2.3.6 des Erläuterungsberichtes). Diese TK-Anlagen sind im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 1/06/13, 14 und 15 aufgeführt und müssen im Bereich der Tegeler Straße und des Nordufers gesichert, verändert oder verlegt werden.

Zu Bauwerksverzeichnis Nr. 1/06/13 und 1/06/14

Das im Eigentum des Landes Berlin befindliche Flurstück 434 soll auf einer Fläche von 489 m² nach lfd. Nr. 2.2 des Grunderwerbsverzeichnisses nach §§ 3, 4 BerlStrG teileingezogen werden und steht somit zur Unterbringung von TK-Anlagen nicht mehr zur Verfügung. Den von der Vorhabenträgerin geplanten Änderungen an diesen TK-Anlagen - Telekomkabel sichern/teilweise umverlegen und im Kreuzungsbereich S21 mit Schutzrohr ummanteln - kann nicht gefolgt werden. Aus dem Kreuzungsbereich der S21 mit der Tegeler Straße werden wir unsere TK-Anlagen vollständig und ersatzlos entfernen. Nach dem im Erläuterungsbericht unter TZ 2.4.8 dargestellten Rückbau des südwestlichen Gehweges der Tegeler Straße und der Ausgleichsmaßnahme A 1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans - Anlage eines Gehölzstreifens auf entsiegelter Tegeler Straße - steht auch diese Verkehrsfläche zur Unterbringung von TK-Anlagen nicht mehr zur Verfügung. Auch hier werden wir unsere TK-Anlage vollständig und er-

satzlos entfernen. Im Bereich des nordöstlichen Gehweges der Tegeler Straße von Fennstraße bis Tegeler Straße 7 verbleiben unsere Anlagen, die zur Versorgung der anliegenden Grundstücke notwendig sind, unverändert.

Zu Bauwerksverzeichnis Nr. 1/06/15

Die dargestellte Änderung an der TK-Anlage im Nordufer - Telekomkabel sichern/teilweise umverlegen - ist nicht erforderlich, weil diese TK-Anlage vollständig und ersatzlos entfernt wird.

2.

Zu Bauwerksverzeichnis Nr. 1/02/2

Zur Herstellung des Bauwerkes 1/02/02 (Neubau Stützwandverlängerung Lynarstraße) soll das im Eigentum des Landes Berlin befindliche Flurstück 223 auf einer Fläche von 364 m² nach lfd. Nr. 4.4 des Grunderwerbsverzeichnisses als bauzeitlicher Flächenbedarf vorübergehend in Anspruch genommen werden. Bei der Einrichtung der Baustelle und bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an der dort befindlichen TK-Anlage vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) jederzeit der ungehinderte Zugang zu den TK-Anlagen möglich ist.

3.

Das Eigentum der Deutschen Telekom AG, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie die Vermögensinteressen der Telekom werden durch das Planfeststellungsverfahren betroffen. Vor Tiefbauarbeiten über oder in unmittelbarer Nähe unserer TK-Anlagen ist es erforderlich, dass sich die Bauausführenden vorher vom Bezirksbüro Netze 22, Holzhauser Straße 9, 13509 Berlin, Telefon (030) 7677-64285, in die genaue Lage dieser TK-Anlagen einweisen lassen, um Schäden am Eigentum der Deutschen Telekom zu vermeiden und um aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit den ungehinderten Zugang zu den TK-Anlagen für notwendige Montage- oder Wartungsarbeiten zu gewährleisten. Diese Einweisung bezieht sich auch auf Flächen, die für die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, für die Lagerung von Baumaterial und zum Abstellen der Bautechnik benötigt werden. Die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Anlagen der Deutschen Telekom AG bei Arbeiten anderer (Kabelschutzanweisung)" ist zu beachten (siehe Anlage).

4.

Wir bitten, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, dass dieser - für das Vorhaben mindestens 3 Monate vor dem gewünschten Baubeginn der Maßnahmen der Deutschen Telekom AG einen Bauablaufzeitenplan aufstellt und diesen zur Berücksichtigung der Belange der Deutschen Telekom AG mit uns abzustimmen hat.

5.

Die Kosten für die Änderungen an unseren TK-Anlagen sind nach der im August 2000 von der DB Netz AG und der Deutschen Telekom AG bestätigten Gültigkeit der „Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Bundespost (DBP) über die Kostentragung für Verlegung, Änderung oder Sicherung der in oder auf öffentlichen Straßenverkehrswegen befindlichen DBP-Fernmeldeanlagen anlässlich von Maßnahmen, die dem Schienen- und/oder Straßenverkehr dienen" in der Fassung vom 28.03.1989 - kurz „Kostentragungsvereinbarung Bahn/Post" vom Vorhabenträger zu tragen. Da wegen der Maßnahme des Vorhabenträgers Arbeiten an unseren Telekommunikationslinien notwendig werden, ist ein Finanzierungsvertrag zwischen dem Träger des Vorhabens und der Deutschen Telekom AG vor Beginn der Maßnahmen der Deutschen Telekom AG abzuschließen.

Entscheidung:

Zu 1.

Aufgrund der Hinweise ist das Bauwerksverzeichnis geändert worden. Bei den Positionen 1/06/13, 1/06/14 und 1/06/15 ist nunmehr der Rückbau der Leitungen anstelle von deren Sicherung vorgesehen.

Zu 2. und 3.

Die Hinweise sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten.

Zu 4.

Die Forderung der Telekom, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, sechs Monate vor ihrem Baubeginn der Telekom einen Bauablaufplan vorzulegen, wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde sieht hierfür keine Rechtsgrundlage. Der Vorhabenträgerin wird jedoch aufgegeben, die Telekom frühestmöglich über den beabsichtigten Termin der Aufnahme der Bauarbeiten und den Bauablauf zu informieren.

Zu 5.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Kostenfragen sind nicht Gegenstand von Entscheidungen eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 18 Abs. 1 AEG. Die zur Realisierung des Vorhabens notwendigen vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Telekom und der Vorhabenträgerin sind unmittelbar zwischen den Vertragsparteien außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abzuschließen.

5.22 BerliKomm Telekommunikationsgesellschaft mbH

Schreiben vom 06.08.2002 (Nr. 1)

Stellungnahme:

Wir geben unsere Zustimmung zu dem Bauvorhaben. Im Bestand der BerliKomm befinden sich Anlagen in den angezeigten Bereichen. Beiliegend übersenden wir Ihnen unseren Planauszug (5 Seiten) sowie die „Richtlinie zum Schutz der BerliKomm Telekommunikationsinfrastruktur“ zur Beachtung.

Entscheidung:

Die Hinweise zu den Anlagen der BerliKomm sowie die übergebenen Richtlinien sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten. Auf die Nebenbestimmung zu Abschnitt A Ziffer 5.6 c wird verwiesen.

5.23 Berliner Wasserbetriebe

Schreiben Tk/Tri vom 15.10.2002 (Nr. 73)

Stellungnahme:

1.

a) Anträge für Anschlüsse an die öffentlichen Wasserversorgungs- und Entwässerungsleitungen (v. a. für die Entwässerung der Gleise und der Zufahrten) sind rechtzeitig bei unserem Geschäftsbereich Kundenservice/-management einzureichen. Bei der Bearbeitung der Anträge wird ihnen mitgeteilt, welche Mengen wir liefern bzw. abnehmen können. Die Kostentragung für evtl. aufgrund der Anschlüsse erforderlichen Erweiterung unserer Anlagen kann erst nach Vorliegen der Anträge festgestellt werden. Unter Umständen sind Kosten vom jeweiligen Veranlasser zu tragen.

b) Für alle Baubereiche, Baustelleneinrichtungsflächen und sog. Technologiestreifen, in denen sich Anlagen der Berliner Wasserbetriebe befinden, sind die beiliegenden „Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe“ zu beachten. Alle Einsteigschächte und Armaturen sind stets frei und somit zugänglich zu halten.

c) In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass der Umbau bzw. Veränderungen von öffentlichen Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen infolge der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich durch die Berliner Wasserbetriebe veranlasst, geplant und durchgeführt werden.

2.

Baumpflanzungen / Landschaftspflegerische Maßnahmen

Wir weisen darauf hin, dass die Zugänglichkeit und die Funktionsfähigkeit unserer Anlagen durch Baumpflanzungen und andere landschaftspflegerische Maßnahmen nicht

beeinträchtigt werden dürfen. Es gelten die o.g. „Technischen Vorschriften“. Darüber hinaus kann einer Überpflanzung unserer Anlagen nur mit flachwurzelnden Gehölzen zugestimmt werden, deren Beseitigung im Bedarfsfall jederzeit möglich und zulässig ist. Wir empfehlen Ihnen, sich vor Beginn der Arbeiten mit uns in Verbindung zu setzen, um die genaue Lage sowie den baulichen Zustand unserer Anlagen festzustellen. Die zuständigen Kanalbetriebsstellen Ruhleben und Wedding und die Rohrnetzbetriebsstelle Mitte stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

3.

Bauwerksverzeichnis (BWV)

a) Lynarstraße

BWV-Nr. 1/02/02: Ein Notauslasskanal DN 900 betonummantelt liegt dicht vor der geplanten Stützwand und wird durch die Baumaßnahme gefährdet. Weitere Abstimmungen können erst geführt werden, wenn detaillierte, verbindliche Baupläne für die Stützwand und Verbausketze vorliegen. Zur genauen Lagefeststellung sind von DB Projekt Verkehrsbau GmbH nach vorheriger Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben Probeschlitze anzulegen. Unsere Kanalbetriebsstelle führt ggf. ein Beweissicherungsverfahren durch. Die Kosten für das Beweissicherungsverfahren, die Sicherung bzw. evtl. Umlegung des Kanals (sofern Trassenfreiheit gegeben) gehen dann zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Tegeler Straße von Lynarstr. bis Fennstr.

BWV-Nr. 1/06/06: Von der Trinkwasserleitung DN 600 sind ca. 75 m im Schutzrohr zu verlegen, die Kosten trägt die Vorhabenträgerin.

BWV-Nr. 1/06/05: Ca. 45 m Trinkwasserleitung DN 150 sind im Schutzrohr zu verlegen, die Kosten trägt ebenfalls die Vorhabenträgerin.

BWV-Nr. 1/06/08: Die Leitung ist nicht korrekt eingezeichnet: der Kanal DN 210 endet südlich kurz vor der S-Bahn-Brücke an einem Straßenablauf und hat keine Verbindung zur Querung DN 270 unter der Brücke. Wegen des Dammbaus ist der Rückbau von ca. 33 m M-Kanal DN 210, der Rückbau von ca. 20 m M-Kanal DN 240 sowie der Neubau eines Einsteigschachtes zu Lasten der Vorhabenträgerin erforderlich.

BWV-Nr. 1/03/01 und 1/03/11: Detailabstimmungen zum Umbau der Straßenentwässerung können erst geführt werden, wenn aussagekräftige, verbindliche Straßenbaupläne vorliegen. Kostenträger ist der Straßenbaulastträger.

Verlängertes Nordufer von Lynarstr. bis Fennstr.

BWV-Nr. 1/06/07: Die totgelegte Wasserleitung kann vom Veranlasser zu seinen Lasten ausgebaut werden.

BWV-Nr. 1/03/02: Für Aussagen zum Neubau der Straßenentwässerung benötigen wir aussagekräftige, verbindliche Straßenbaupläne sowie Informationen zu

den geplanten Anschlussstellen für die Gleisentwässerung. Bei Anschluss an das vorhandene Mischsystem müssen evtl. die Kanäle erweitert werden. Die Kostentragung für die Straßenentwässerung ist mit dem künftigen Straßenbaulastträger zu klären. Für die zusätzlichen Maßnahmen aufgrund der Gleisentwässerung liegt sie in jedem Fall bei der Vorhabenträgerin.

Perleberger Brücke

BWV-Nr. 1/06/24: Nach unseren Planunterlagen verläuft entlang der Südseite der Brücke keine Trinkwasserleitung der Berliner Wasserbetriebe. Auch die Trinkwasserleitung zum Stellwerk Hwt ist nicht in unserem Bestand aufgeführt. Beide Leitungen sind nicht Eigentum der Berliner Wasserbetriebe und werden auch nicht von uns betrieben. Unsere Trinkwasserleitung DN 300 in der Perleberger Brücke verläuft entlang der Nordseite. Weitere Abstimmungen für Schutzmaßnahmen können erst nach Vorlage aussagekräftiger, verbindlicher Baupläne erfolgen.

Friedrich-Krause-Ufer

BWV-Nr. 1/02/07 bzw. 1/04/02: Die vorhandene Trinkwasserleitung 150 GGG ist umzulegen und mit einem Schutzrohr zu versehen. Der vorhandene M-Kanal DN 480 ist während der Bauarbeiten zu sichern. Vorab ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Kostenträger der Maßnahmen ist die Vorhabenträgerin. Weitere Abstimmungen können erst nach Vorlage aussagekräftiger, verbindlicher Baupläne und Verbauskizzen erfolgen.

Heidestraße

BWV-Nr. 1/06/25: Die Trinkwasserleitung DN 200 im Hinterland von Heidestr. 46 - 52 befindet sich nicht im Eigentum der Berliner Wasserbetriebe.

Döberitzer Straße

BWV-Nr. 1/06/26: Bezüglich des Umbaus der Entwässerungsanlagen in Folge des Baus der S21 laufen bereits Abstimmungen mit unserem Geschäftsbereich Netzbau. Die im Bauwerksverzeichnis genannte technische Lösung zur Sicherung des Kanals ist aus unserer Sicht nicht durchführbar. Es ist ein Kanalprovisorium erforderlich, das zu Lasten der S21 eingebaut werden muss. Die endgültige Herstellung der Kanalanlagen erfolgt später gemäß den Vereinbarungen im Vertrag für die VZB-Leitungsumlegungen (hier L 148).

Öffentliche Uferpromenade am Humboldthafen

BWV-Nr. 1/04/26: Im Bereich der Lagerhalle sind Regenentwässerungsanlagen vorhanden, die beim Rückbau der Halle beschädigt werden könnten. Die Baumaßnahme ist mit uns abzustimmen. Es ist zu prüfen, ob die Anlagen noch benötigt werden, ggf. sind Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Abwasserdruckleitungen

BWV-Nr. 1/06/08 bis 1/06/11: Die erforderlichen Sicherungen bzw. Rückbau und Umverlegung der Abwasserdruckleitungen sind im Bauwerksverzeichnis erfasst. Die Kosten sind ebenfalls von der Vorhabenträgerin zu tragen. Im Lageplan Blatt 10 ist die Abwasserdruckleitung gemäß BWV-Nr. 1/06/11 als Punktlinie darzustellen.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Hinweise zu a) und b) sind zu beachten. Bzgl. c) weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Fall einer durch ein Verkehrsvorhaben ausgelösten Anpassung von Wasserversorgungs- und Entwässerungsleitungen dies ggf. auf der Grundlage des § 75 Abs. 1 VwVfG als notwendige Folgemaßnahme im Rahmen der Planfeststellung mit genehmigt werden muss.

Zu 2.

Die Hinweise sind im Rahmen der Ausführungsplanung für die landschaftspflegerischen Maßnahmen zu beachten.

Zu 3.

Die Hinweise sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten. Da Planfeststellungsbeschlüsse nach § 18 Absatz 1 AEG keine Entscheidungen zu Kostentragungspflichten enthalten, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit, die Aussagen der BWB zu kommentieren.

Bzgl. der Position Nr. 1/06/26 des BWV folgt die Planfeststellungsbehörde dem Hinweis der BWB. Da zwischen den Beteiligten streitig geblieben ist, ob eine Sicherung des dort aufgeführten Mischwasserkanals mit Schutzrohrummantelung technisch möglich ist (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 7-11), und da die Vorhabenträgerin hierzu keine technische Möglichkeit aufzeigen konnte, muss die Planfeststellungsbehörde im Zweifel von der Richtigkeit der Einschätzung der BWB ausgehen. Daher war der Vorhabenträgerin aufzugeben, die im BWZ unter Position Nr. 1/06/26 aufgeführte Mischwasserleitung abzubauen, bauzeitlich durch ein Provisorium zu ersetzen und danach endgültig wieder herzustellen. Das Bauwerksverzeichnis ist dementsprechend durch Blaudruck geändert worden.

5.24 Landesbeirat für Behinderte

Schreiben LfB 1 vom 15.10.2002 (Nr. 83)

Stellungnahme:

Unsere Stellungnahme beinhaltet keine prinzipielle Einwendung gegen das Bauvorhaben. Wichtig für uns sind der bei der Weiterführung des Bauvorhaben zum einen die weitere Einbeziehung des Landesbeirats für Behinderte bzw. des Landesbeauftragten für Behinderte in behinderungsrelevante Problemlagen des weiteren Bauverfahrens sowie die Beachtung der DIN 18024 bzw. der in Aussicht stehenden DIN 18030 sowie des Handbuchs für Planer und Praktiker „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“ des Bundesministeriums für Gesundheitswesen von 1996.

Entscheidung:

Die Zustimmung zum Vorhaben wird zur Kenntnis genommen. Die DIN 18024 ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten. Im Übrigen hält es die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich für ausreichend, dass die Vorhabenträgerin ihre Ausführungsplanung bzgl. der Herstellung der Barrierefreiheit mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz abstimmt. Es obliegt der Entscheidung der Senatsverwaltung, auch den Landesbeirat für Behinderte bzw. den Landesbeauftragten in diesen Abstimmungsprozess einzubeziehen. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.12 Nummern 1, 3 und 4 wird verwiesen.

Die bisher nur im Entwurf vorliegende DIN 18030 und das in der Stellungnahme genannte Handbuch des Bundesministeriums für Gesundheitswesens wären von der Vorhabenträgerin nur dann als rechtlich verbindlich zu beachten, wenn diese zum Zeitpunkt der Freigabe der Ausführungsplanung entweder anerkannte Regeln der Technik im Sinne von § 2 Abs. 1 EBO oder Gegenstand eines Programmes nach § 2 Abs. 3 Satz 2 EBO geworden sein sollten.

5.25 Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V. (ABSv)

Schreiben schm-bl/ks vom 16.10.2002 (Nr. 86)

Stellungnahme:

1.

Um die barrierefreie Nutzung der beiden Stationen Lehrter Bahnhof und Perleberger Brücke durch Blinde und Sehbehinderte sicherstellen zu können, schlagen wir die Einsetzung einer Expertenrunde vor, die die im Schreiben der Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz (abgedruckt unter Abschnitt B Ziffer 5.12) aufgelisteten Problempunkte einer sinnvollen Lösung zuführen könnte. Beteiligte der

Runde sollten die Vorhabenträgerin, die betroffenen Senatsverwaltungen, der Landesbeauftragte für Behinderte und Vertreter der Behindertenorganisationen sein.

2.

Inhaltlich sollte angeknüpft werden an den bereits erreichten Planungsstand für den Lehrter Bahnhof, an die Erfahrungen der Betroffenen sowie an die gesetzlichen Vorschriften zur Gleichstellung der Behinderten und zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Besondere Berücksichtigung sollten die betreffenden DIN-Vorschriften, auch wenn diese erst während des Bauvorhabens in Kraft treten - sowie das Handbuch „Verbesserungen des visuellen Kontrastes“ des Bundesministers für Gesundheit von 1996 finden.

3.

Der gesamte S-Bahnhof Lehrter Bahnhof und die Station Perleberger Brücke sind für Blinde und stark Sehbehinderte barrierefrei zu gestalten. Dies gilt insbesondere für die Benutzbarkeit von Treppen und Aufzügen, für die Gestaltung von Gefahrenstellen an Bahnsteigkanten und an Treppenanlagen sowie für die Möblierung der Bahnsteige und die Anbringung von taktilen Informationen an Handläufen.

Das Leitsystem muss sich auch auf die Erreichbarkeit der unmittelbaren Bahnhofsumgebung und auf die Verknüpfung mit dem komplexen Erschließungssystem des Hauptbahnhofs beziehen.

Für eine einwandfreie akustische Informationsvermittlung ist zu sorgen. Mindestens zwei gut erkennbare und akustisch auffindbare Informationssäulen für eine jederzeitige persönliche Auskunftserteilung müssen zur Verfügung stehen und die dynamischen und statischen Informationsanzeiger für stark Sehbehinderte gut erkennbar sein.

4.

Vor Beginn der Bauausführung und der Materialauswahl ist durch Gutachten zu klären, durch welche Maßnahmen und Materialien die erforderlichen Kontrastwerte, die erforderliche Leuchtdichte und die notwendige Erkennbarkeit der verwendeten Schriftarten, Symbole und Piktogramme sicherzustellen sind. Mit den Vertretern des ABSV sind die Art und Form der Rillenplatten und Aufmerksamkeitsfelder sowie die taktilen Darstellungsformen im voraus abzustimmen. Hierzu gehört die Gestaltung und Verlegung des Blindenleitsystems auf der gesamten Bahnhofsanlage.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Station Perleberger Brücke ist nicht Gegenstand des Vorhabens, so dass sich die Entscheidungen in diesem Beschluss auf den S-Bahnhof Lehrter Bahnhof beschrän-

ken müssen. Für eine Auflage zur Durchführung einer Expertenrunde sieht die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Grundlage. Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im weiteren Planungsprozess hält die Planfeststellungsbehörde es für ausreichend, dass die Ausführungsplanung mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz abzustimmen ist. Diese kann die Beiziehung des ABSV veranlassen. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.12 Nummern 1 und 4 wird verwiesen.

Zu 2.

Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.24 wird verwiesen.

Zu 3.

Es wird verwiesen auf die in der Sache übereinstimmende Stellungnahme der Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz, abgedruckt unter Abschnitt B Ziffer 5.12 Nummer 1, und die hierzu ergangene Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Zu 4.

Zur Frage der erforderlichen Kontrastwerte wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.12 Nummer 1 verwiesen. Eine gutachterliche Klärung der aufgeworfenen Fragen hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Die angesprochenen Fragen können im Abstimmungsprozess zwischen Vorhabenträgerin und Senatsverwaltung für Gesundheit, Soziales und Verbraucherschutz geklärt werden. Die Entscheidung über die Hinzuziehung des ABSV in diesem Abstimmungsprozess obliegt der Entscheidung der Senatsverwaltung.

5.26 Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN) und Betroffenen - Rat Lehrter Straße

Gleichlautende Schreiben vom 07.10.2002 (Nr. 63) und vom 16.10.2002 (Nr. 84)

Stellungnahme:

1.

Der Döberitzer Grünzug müsse als Ausgleichsmaßnahme für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs erhalten bleiben. Der neue vergrößerte Rettungsplatz sowie die neuen technischen Anlagen wie Trafo- und Stellwerkhäuschen sollten an einem weniger störenden Standort untergebracht werden. Aus dem ausgelegten LBP sei nicht klar erkennbar, welche der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen des Zentralen Bereichs erhalten bleiben könnten und welche Teile des Kompensationsvolumens auf den Kiautschouplatz verschoben werden.

2.

Die Öffnung der Straße „Nordufer“ für den Durchgangsverkehr wird abgelehnt. Zu der vom BLN und vom Betroffenen-Rat Lehrter Straße vorgetragene Begründung kann auf die auch von vielen Einwendern vorgebrachten Argumente, abgedruckt unter Abschnitt B Ziffern 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4 und 6.2.5, verwiesen werden.

Entscheidung:

Zu 1.

Es wird verwiesen auf die Entscheidungen zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6. Die nach dem Erörterungstermin vorgenommenen Änderungen des LBP hatten u.a. eine Bewertung der entfallenden Ausgleichsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses VZB nach der Auhagen-Methode zum Gegenstand. Die Planänderungen wurden dem BLN gemäß § 58 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zur Stellungnahme übersandt. Im Schreiben vom 18.08.2003 erklärte dieser, die im Abstimmungsgespräch mit den Naturschutzbehörden zum LBP geäußerten Anmerkungen seien weitgehend in die Änderung eingeflossen. Der Wegfall der Teilentsiegelung der Tegeler Straße werde mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Gegen die geänderte Fassung des LBP beständen keine Einwände mehr.

Zu 2.

Es wird verwiesen auf die Entscheidungen zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4 und 6.2.5. Die Einwendungen gegen die Öffnung des Nordufers hat die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Zur Unterbindung unerwünschten Durchgangsverkehrs auf dieser Straße verfügt dieser Beschluss dafür die Teileinziehung des Nordufers zwischen Torf- und Samoasträße für den motorisierten Verkehr zeitgleich mit der Verkehrsübergabe der Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße.

6. Entscheidungen zu den Einwendungen

Zu der Planung gingen 668 Einwendungen innerhalb der Einwendungsfrist bei der Anhörungsbehörde ein. Auf einen Abdruck aller Einwendungen im Wortlaut musste zur Wahrung der Übersichtlichkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses verzichtet werden. Daher werden nachfolgend im Abschnitt 6.1 zunächst die Einwendungen gewerblicher Unternehmen, juristischer Personen (insbes. Wohnungsbauunternehmen), Interessengemeinschaften etc. wiedergegeben. Im Abschnitt 6.2 werden dann von den übrigen Einwendungen deren wesentliche Argumente zusammengefasst wiedergegeben. Die Abhandlung der Einwendungen anhand der vorgetragenen Sachargumente erschien hier vor allem deshalb zweckmäßig, weil sich die Einwendungen auf wenige Sachthemen konzentrieren. Ganz im Vordergrund der Einwendungen steht die Befürchtung, dass die Straße „Nordufer“ aufgrund der geplanten Anbindung an die Fennstraße mit zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet wird. Weitere wichtige Themen in den Einwendungen sind die Verschlechterung der Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Mettmannplatzes sowie Kritik an den Änderungen der durch den Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995 festgesetzten LBP-Maßnahmen „Mettmannplatz“ und „Döberitzer Grünzug“.

Im Abschnitt 6.2 sind die Argumente einzelnen mit Nummern bezeichneten Einwendern zugeordnet. Bei der Nummerierung nimmt die Planfeststellungsbehörde, wie auch bei den Trägern öffentlicher Belange, auf die Auflistung aller zum Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen in der Anlage 5 der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde Bezug. Die Bezugnahme auf diese Listen-Nr. ermöglicht die Zuordnung des Zitats bzw. Arguments zu einer bestimmten Einwendung, ohne dass zu schützende persönliche Daten von Einwendern veröffentlicht werden müssen.

6.1 Einwendungen von juristischen Personen und Interessengemeinschaften

6.1.1 DB Services Immobilien GmbH

(ehemals Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH)

Schreiben DBImm-IEE2-Kü vom 19.09.2002 (Nr. 30)

Einwendung:

Es ist beabsichtigt, die östlich der S21 gelegene Fläche des HuL-Containerbahnhofs freizusetzen und einer anderen Nutzung zuzuführen. Die Überlegungen zur Flächenfreisetzung gehen dabei davon aus, dass neben der S-Bahntrasse nur noch die Gleise 21 und 22 weiterhin Bestand haben werden. Damit würde der Neubau der Gleise 12, 13 und 14 obsolet werden, alle restlichen Gleise werden zurückgebaut. Die Überle-

gungen zur Flächenfreisetzung sollten bei der Planung der S21 auch in Bezug auf die Lage der Kabeltrassen, Feuerwehrezufahrt, Baustelleinrichtung etc. Berücksichtigung finden. Des weiteren erscheint die Lage des Gleises 22 im Weichenbereich zum Gleis 114 optimierungsfähig. So wäre es sinnvoller, es so nahe wie möglich an die S-Bahntrasse heranzuführen. Wir bitten zu prüfen, ob die Gleise 21 und 22 in ihrer Länge gekürzt werden könnten, um im südlichen Bereich das Flächenfreisetzungspotenzial zu vergrößern. Die Fläche nordöstlich des Gleises 21 ist möglichst von allen Bahnnutzungen freizuhalten.

Darüber hinaus gehen die Überlegungen derzeit von der Überbauung der Tunnelabdeckungen bis zum Trogbauwerk aus. Hierzu müssten statische Vorsorgemaßnahmen frühzeitig mit uns abgestimmt werden.

Entscheidung:

Die Deutsche Bahn AG hat im Dezember 2003 den Betrieb des HuL-Containerbahnhofes eingestellt. Dessen betriebliche Funktionen wurden nach Großbeeren verlagert. Die Einwenderin weist zu Recht auf die nach der Einstellung des Betriebes des HuL-Containerbahnhofes konkreter werdenden Planungen zur städtebaulichen Aufwertung der Flächen des Container- und des Güterbahnhofes hin. Es könnte künftig unter dem Gesichtspunkt der Anlagenoptimierung durchaus sinnvoll sein, die weiterhin betrieblich notwendigen Gleisanlagen des HuL näher an die S21 heranzuführen. Für die Planfeststellungsbehörde besteht derzeit aber keine ausreichende Grundlage, um über die Vorschläge der Einwenderin im Rahmen dieses Verfahrens zu entscheiden. Denn bisher liegt der Planfeststellungsbehörde kein Antrag auf Entwidmung der Anlagen und Flächen des Containerbahnhofes vor. Solange vom Betreiber der Anlage selbst keine eindeutige Erklärung vorliegt, welche Anlagen endgültig für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich geworden sind und welche auch weiterhin benötigt werden, muss die Planfeststellungsbehörde von der rechtlichen Weiterexistenz der Anlagen ausgehen. Zur Frage der geplanten Überbauung des Tunnelabschnitts der S21 wird verwiesen auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.11.1 Nummer 11 b.

6.1.2 Berliner Bau- und Wohnungsgenossenschaft von 1892 e.G.

Schreiben D18tg/D42 vom 01.10.2002 (Nr. 48)

Einwendung:

Die Einwenderin ist Eigentümerin der Wohnanlage Nordufer... Sie wendet sich gegen die Öffnung des Nordufers zur Fennstraße als Ersatzlösung für die Schließung der Tegeler Straße. Es entstehe damit ein für Autofahrer attraktiver Schleichweg, durch den sich der Charakter des Nordufers von einer ruhigen Anliegerstraße zu einer Durchgangsstraße verändern könnte. Es fehle eine Untersuchung der zu erwartenden künftigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der Anbindung der B96 an die Hei-

destraße/Fennstraße. Die Lynarstraße sei nicht in der Lage, auch nur einen Teil der Verkehre der Tegeler Straße aufzunehmen. Zumindest seien Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Wohnanlage der Einwenderin wegen des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens am Nordufer festzusetzen. Die Planung bilde einen enteignenden Eingriff in das Eigentum der Einwenderin und sei daher entschädigungspflichtig. Im Übrigen sei die Beseitigung öffentlicher Grünanlagen bei fehlenden Ersatzflächen in diesem Bereich abzulehnen.

Entscheidung:

Dieser Planfeststellungsbeschluss setzt fest, dass zeitgleich zur Verkehrsübergabe der verlegten Tegeler Straße (Öffnung des Nordufers zur Fennstraße) das Nordufer im Bereich Pekinger Platz für den motorisierten Verkehr teileingezogen wird und durch bauliche Maßnahmen gegen eine Befahrung durch Kfz gesichert werden muss (vgl. Abschnitt A Ziffer 4 b sowie Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3). Damit ist sichergestellt, dass die von der Einwenderin befürchteten Auswirkungen des Vorhabens auf ihre Wohnanlage am Nordufer vermieden werden.

Das Vorhaben hat zwar eine Beeinträchtigung des Mettmannplatzes zur Folge (vgl. hierzu Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.5), die nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aber durch die in unmittelbarer Nähe des Nordufers gelegene Ausgleichsmaßnahme „Kiautschouplatz“ kompensiert wird.

6.1.3. Vivico Real Estate GmbH

6.1.3.1 Schreiben vom 16.10.2002 - ohne Az. (Nr. 85)

Einwendung:

1. Allgemeines

Wir weisen darauf hin, dass die Vivico Management GmbH und die VEI GmbH & Co. KG zur Vivico Real Estate GmbH verschmolzen worden sind. Anstelle der im Grunderwerbsverzeichnis noch als Eigentümer aufgeführten VEI GmbH & Co. KG ist daher nunmehr die Vivico Real Estate GmbH unmittelbar Ansprechpartner als (künftiger) Grundstückseigentümer. Das gleiche gilt für Grundstücke, die im Grunderwerbsverzeichnis dem Bundeseisenbahnvermögen zugeordnet sind.

2. Erwerb von Flächen

a) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.26

Es bestehen keine prinzipiellen Einwände gegen den Erwerb der Teilfläche. Wir weisen auf die Problematik der bauzeitlichen Erreichbarkeit hin, zu der wir zu der Teilfläche 2.27 Stellung nehmen werden.

b) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.3²¹

Es bestehen keine prinzipiellen Einwände gegen den Erwerb der Teilfläche. Durch eine veränderte Trassenführung der B96 könnte sich indessen ergeben, dass die Fläche entweder nicht für das planfestzustellende Vorhaben zur Verfügung steht oder - umgekehrt - für andere wirtschaftliche Nutzungen sinnvollerweise freigehalten werden sollte. Sofern sich aus den abgestimmten Fachplanungen Änderungen für das hier planfestzustellende Vorhaben ergeben, bitten wir um ergänzende Beteiligung.

c) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.18, 3.20, 3.21, 3.22

Die Flächen sollen zwar im Eigentum der Einwenderin bleiben, sie sollen jedoch durch eine Grunddienstbarkeit zur Errichtung und zum Betrieb der hier im Tunnel verlaufenden S21 sowie für Sicherheitsstreifen und Entrauchungsöffnungen belastet werden. Die sind für die Realisierung des Bauvorhabens MK8 vorgesehen. Der zugrunde liegende Bebauungsplan befindet sich in einem Stadium, welches in Kürze Planreife erreichen wird. Ein Entwidmungsantrag ist für die betroffenen Flächen bereits gestellt. Die Realisierung des Vorhabens ist für die Umfeldgestaltung des zentralen Hauptstadtbahnhofs dringend geboten. Bisher bestehen keine vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Einwenderin und der Vorhabenträgerin über die Errichtung der Tunnelbauwerke unter den geplanten Gebäuden. Ohne eine solche Vereinbarung muss der Inanspruchnahme widersprochen werden.

Die Eintragung einer Dienstbarkeit zur Sicherung der Errichtung und des Verbleibs des Tunnelbauwerks ist an sich unproblematisch, wenn aufgrund eines Vertrages sichergestellt ist, dass entweder die Vorhabenträgerin die kurzfristig zu erfüllende Verpflichtung übernimmt, das Tunnelbauwerk zu errichten oder die Einwenderin berechtigt ist, das Tunnelbauwerk mindestens im Rohbau nach den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses und in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin zu errichten. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Mehrkosten gegenüber der normalen Gründungsausführung zu Lasten der Vorhabenträgerin gehen und dass bei der Bauausführung die bautechnischen Notwendigkeiten für die Errichtung der Bauwerke MK 8 beachtet werden.

²¹ Gemeint sein dürfte Position 3.4, weil Pos. 3.3 eine bauzeitliche Inanspruchnahme betrifft.

3. Bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen

a) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.17, 3.19

Die Fläche ist für die Realisierung des Bauvorhabens MK 8 vorgesehen. Daher ist eine Blockierung durch die bauzeitige Inanspruchnahme unvertretbar. Die Fläche kann nicht für Baustellennebenflächen zur Verfügung gestellt werden.

b) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.18, 3.20, 3.21, 3.22

Die Flächen werden (teilweise vorübergehend) für die Errichtung des Vorhabens MK 8 benötigt. Teile der Flächen sollen anschließend als Frei- oder Verkehrsfläche gestaltet werden. Teilweise sollen auf den Flächen Bauwerke errichtet werden. Eine bauzeitliche Inanspruchnahme der nur vorübergehend benötigten Flächen für das planfestzustellende Vorhaben ist daher nicht ausgeschlossen. Jedoch ist eine zeitliche und logistische Abstimmung der Inanspruchnahme mit den Bauarbeiten für das Vorhaben MK 8 erforderlich. Dies muss als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden, da ansonsten ein genereller Vorrang der planfestgestellten Maßnahme einträte, der durch die Einwenderin nicht hingenommen werden kann.

c) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.11, 3.12

Die betroffenen Flächen sind für eigene Vorhaben der Einwenderin vorgesehen (Dudler-Blöcke). Für den bei Planfeststellungen möglichen Zeitraum von 10 Jahren (vgl. § 20 Abs. 4 AEG) ist eine Blockierung dieser Flächen unvertretbar. Die Flächen können nicht für Baustellennebenflächen zur Verfügung gestellt werden.

d) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.33

Die bauzeitliche Inanspruchnahme betrifft mit einer Fläche von ca. 1 m² eine vermietete Teilfläche. Der Planfeststellungsbeschluss sollte bestimmen, dass die vermietete Fläche nicht in Anspruch genommen werden soll. Aufwand und Kosten der Vertragsaufhebung stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen. Sollte die Inanspruchnahme der bezeichneten Teilfläche für die Bauarbeiten erforderlich sein, können Vertragsauflösungskosten entstehen, die durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen wären.

e) Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.27

Bei der bauzeitlichen Inanspruchnahme der Teilfläche muss sichergestellt werden, dass die Erschließung der angrenzenden Gewerbemieter (Werkstattgebäude einer Schlosserei, Bürotrakt) während der Inanspruchnahme gesichert bleibt. Wir weisen darauf hin, dass die in den Antragsunterlagen berücksichtigte Lagerhalle auf dem Grundstück nicht mehr existiert.

4.

Wir halten es für erforderlich, dass die Lastaufnahmekapazität der Tunnelbauwerke in den Bereichen, die für eine spätere Bebauung vorgesehen sind, entsprechend unserer Hinweise im Beteiligungsverfahren für die Baugrube M' ausgeführt werden. Danach

müssen die jeweiligen Bauwerke so ausgelegt werden, dass hierdurch die spätere Überbauung nicht ausgeschlossen oder nachhaltig erschwert wird. Auf unsere Stellungnahme vom 28. Juni 2002²² die wir als Anlage beifügen, nehmen wir Bezug und machen sie auch zum Gegenstand dieser Einwendung.

Die gewählten Maßnahmen zum Erschütterungsschutz werden begrüßt. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass weniger effektive Maßnahmen als das vorgesehene mittelschwere Masse-Feder-System angesichts der räumlichen Nähe zu geplanten Nutzungen nicht zur Konfliktbewältigung ausreichend sein dürften.

5.

Durch die Umgestaltung des Bereichs nördlich des Lehrter Bahnhofes, insbesondere auch vor dem Hintergrund der geplanten Verlagerung des HuL-Containerbahnhofes, wird eine erhebliche Aufwertung des städtebaulichen Areals erfolgen. Bei der auch im Planfeststellungsverfahren gebotenen Abwägung aller widerstreitenden Interessen ist daher nach unserer Einschätzung der städtebaulichen Qualität des Umfeldes im Hinblick auf Lärmschutzaspekte ein höherer Stellenwert einzuräumen. Insbesondere wird hinsichtlich des aktiven Lärmschutzes ein immissionsschutzrechtliches Minimum geplant, welches ein harmonisches Einfügen der planfestzustellenden Anlagen in eine künftige städtebauliche Entwicklung geradezu ausschließt und die noch zur Entwicklung stehenden Flächen dieses zentralen Stadtbereiches auf minderwertige Nutzungen festlegt.

6.

Wir fordern eine Harmonisierung der S21 mit den Planungen für die Verlängerung der B96 Richtung Norden.

Entscheidung:

Zu 1.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Grunderwerbsverzeichnis ist aufgrund des Hinweises geändert worden. Anstelle der bisherigen Eigentümer VEI GmbH & Co. KG sowie Bundeseisenbahnvermögen wird nunmehr die Einwenderin als betroffene Grundstückseigentümerin im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt.

²² Abgedruckt auf S. 36 f. der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde; siehe auch Anlage 8.2.1 zur Plangenehmigung vom 02.09.2003 für die Baugrube M' (32. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses VZB)

Zu 2.

a) Die Zustimmung zu der Grundstücksinanspruchnahme wird zur Kenntnis genommen. Zur Frage der bauzeitlichen Inanspruchnahme wird auf die nachfolgende Entscheidung zu Ziffer 6.1.3.2 verwiesen.

b) Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Die Planungen des Landes Berlin sieht die Planfeststellungsbehörde als noch nicht hinreichend konkretisiert an, so dass eine Anpassungspflicht des Vorhabens S21 nicht besteht. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 5 wird verwiesen. Sollte die Vorhabenträgerin künftig Planänderungen zum Vorhaben S21 beabsichtigen, die Grundstücksrechte der Einwenderin berührt, wird diese im Planänderungsverfahren beteiligt werden.

c) Die grundsätzliche Zustimmung zur Unterfahrung der Grundstücke der Einwenderin wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zum Vorhaben MK8 haben sich bereits durch die Plangenehmigung vom 21.09.2001 für die Baugrube B' (24. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses VZB) erledigt. Nach Abschnitt A Ziffer 4.2 (S. 3) dieser Plangenehmigung ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, die ihr von der Einwenderin übergebene Ausführungsstatik und bestätigte Lastannahmen für ein mehrstöckiges Hochhaus auf dem nördlichen Vorplatz des Lehrter Bahnhofs (das sog. MK8-Gebäude) bei ihrer weiteren Planung und Baudurchführung zu beachten. Außerdem sind ca. 50 Bohrpfähle zur Tiefgründung des geplanten MK8-Gebäudes Gegenstand dieser Plangenehmigung. Zur Frage der Koordination der beiden Bauvorhaben und zu Kostentragungspflichten kann ein Planfeststellungsbeschluss keine Regelungen treffen. Die im Umfeld tätigen Bauherren müssen ihre Bauablaufplanungen unter Beachtung der Verpflichtung zur gegenseitigen Rücksichtnahme miteinander abstimmen.

Zu 3.

a) Im Rahmen der Planänderung ist auf die Inanspruchnahme dieser Flächen verzichtet worden.

b) Auf die bauzeitliche Inanspruchnahme dieser Flächen für das Vorhaben S21 kann nicht verzichtet werden. Der Hinweis hat sich jedoch erledigt. Auf das Telefax der Einwenderin vom 12.08.2003 (vgl. nachfolgend Ziffer 6.1.3.2) wird verwiesen.

c) Die für das Vorhaben bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen sind im Rahmen der Planänderung erheblich reduziert worden. Als Pos. 3.11 waren zunächst 1.845 m² vorgesehen, Gegenstand dieses Beschlusses sind nach der Planänderung jedoch nur noch 122 m². Die Fläche zu Pos. 3.12 sollte zunächst 2.405 m² groß sein, es verbleibt nur noch eine Fläche von 524 m². Auf diese Restflächen kann zur Realisierung des Vorhabens bauzeitlich nicht verzichtet werden. Die Einwenderin hat mit Telefax vom 12.08.2003 der Planänderung bzgl. der bauzeitlich benötigten Flächen zugestimmt.

d) In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die vermietete Teilfläche von 1 m² während der Bauausführung nicht in Anspruch zu nehmen.

e) Der Hinweis hat sich erledigt. Der Mieter hat die Fläche am Friedrich-Krause-Ufer geräumt. Die Fläche ist derzeit ungenutzt.

Zu 4.

Die Hinweise zur Lastaufnahmekapazität der Tunnelbauwerke haben sich durch die Plangenehmigung vom 02.09.2003 betr. die Baugrube M' (51131.51113 Paä/1359) erledigt. Danach berücksichtigt die Planung der Tunnelbauwerke der Baugrube die Möglichkeit einer oberirdischen Bebauung mit einem Tiefgaragengeschoss. Mit einem zweiten Tiefgaragengeschoss ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Träger der kommunalen Bauleitplanung nicht einverstanden. Daraufhin hat die Einwenderin ihre entsprechende Forderung im Plangenehmigungsverfahren für die Baugrube M' aufgegeben. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.11 Nummer 11 b dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Hinweise zu den geplanten Erschütterungsschutzmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 5.

Den Hinweisen kann nicht gefolgt werden. Für Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der Flächen des HuL-Container- und Güterbahnhofs besteht keine gesetzliche Grundlage, so dass die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin solche Maßnahmen auch nicht auferlegen kann. Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ist die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nur zugunsten festgesetzter B-Plangebiete oder zugunsten vorhandener schützenswerter Nutzungen notwendig. Das Schutzmaß, das ein Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich also nach der baulichen Qualität, die dem betroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung zukommt. Den maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet in überplanten Gebieten die einschlägige B-Planfestsetzung und in nichtbeplanten Gebieten die tatsächlich vorhandene Bebauung. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Vorhabenträger nur berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt; davon kann regelmäßig erst ab öffentlicher Auslegung der Bebauungsplan-Unterlagen ausgegangen werden (Urteil des BVerwG vom 21.03.1996, Az. 4 A 11.95). Planungsüberlegungen zur künftigen Aufwertung der Flächen des HuL-Containerbahnhofs und des Güterbahnhofs sind zwar Gegenstand des FNP. Von einer verfestigten Planung kann aber noch keine Rede sein, weil der Containerbahnhof noch bis Ende 2003 in Betrieb war und eine konkrete Planung Berlins für die Trassierung der in nördlicher Richtung ver-

längerten B96 noch nicht vorliegt (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 5). Erst recht sind noch keine B-Planentwürfe für diesen Bereich öffentlich ausgelegt worden sind. Es ist zwar grundsätzlich richtig, dass die noch zu beplanenden Flächen dem Verkehrslärm sowohl der Fernbahn als auch der S21 somit ohne Schutzanspruch ausgesetzt sein werden. Dennoch können in diesem Bereich nicht nur minderwertige Nutzungen ausgewiesen werden. Wenn im Rahmen des B-Planverfahrens das Problem des Betriebslärms der Eisenbahn durch Lärmschutzfestsetzungen auf der Grundlage des § 9 Abs. 1 Ziffer 24 BauGB gelöst wird, sind auch höherwertige Nutzungen möglich.

Zu 6.

Da die Planungen zur Verlängerung der B96 noch nicht konkretisiert sind, besteht keine Anpassungspflicht der S21. Das Vorhaben S21 verbaut diese Planungen nicht. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 5 wird verwiesen.

6.1.3.2 Telefax vom 12.08.2003

Einwendung:

Gegen die uns mitgeteilten Planänderungen erheben wir keine Einwendungen. Insbesondere entspricht die geänderte Lage der Baustelleneinrichtungsflächen unserer Einwendung vom 16.10.2002. Im Übrigen erhalten wir unsere Einwendungen aus dem o.g. Schreiben aufrecht.

Entscheidung:

Die Zustimmung zu der in der Planänderung ausgewiesenen bauzeitlichen Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderin wird zur Kenntnis genommen.

6.1.4 Robert-Koch-Institut

Schreiben ZV 3-1610-08-2575 vom 14.10.2002 (Nr. 149)

Einwendung:

Das RKI hat seinen Standort am Nordufer 20. Es ist die zentrale wissenschaftliche Institution auf dem Gebiet der Biomedizin im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit. Es wird befürchtet, dass sich das Verkehrsaufkommen auf dem Nordufer erheblich erhöhen wird. Durch die entstehende Lärmbelastung würde die Arbeitsfähigkeit des RKI stark beeinträchtigt. Außerdem wird befürchtet, dass die nahe an der Ampel der Kreuzung Föhler Straße/Nordufer liegende eine Ausfahrt des RKI durch den zunehmenden Durchgangsverkehr häufiger blockiert sein könnte.

Entscheidung:

Dieser Planfeststellungsbeschluss sieht vor, dass die Straße Nordufer zwischen der Torf- und Samoastraße zeitgleich mit der Verkehrsübergabe der Anbindung des Nordufers an die Fennstraße für den motorisierten Verkehr eingezogen wird. Damit wird ausgeschlossen, dass das Nordufer sich zu einer Durchgangsstraße entwickeln könnte. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3 wird verwiesen. Die vom RKI befürchteten negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Arbeitsfähigkeit der Einrichtung und der Nutzungsmöglichkeiten ihres Betriebsgrundstücks werden daher nicht eintreten.

6.1.5 Arbeitskreis Stadtentwicklung der PDS-Fraktion der BVV Mitte

Schreiben ohne Az., bei der Anhörungsbehörde eingegangen am 16.10.2002 (Nr. 175)

Einwendung:

Der Arbeitskreis wendet sich gegen die höhere Verkehrsbelastung auf dem Nordufer, das von Radfahrern, Spaziergängern, Joggern und Besuchern von Gaststätten intensiv genutzt werde. Man verweist auf einen Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Mitte aus dem Jahre 2001, der sich gegen die Öffnung des Nordufers am Mettmannplatz wendet. Außerdem wendet sich der AK gegen die Einschränkungen der Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ durch den neuen Rettungsplatz und das Ausziehgleis 114 des HuL-Containerbahnhofs. Die Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ sei notwendiger Bestandteil einer Grünverbindung vom Fritz-Schloß-Park über die Ulmeninsel (Seydlitzstraße) und den zukünftigen Zellengefängnispark zum Ufer des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals. Der S-Bahnhof Perleberger Straße sollte sinnvollerweise sofort mit gebaut werden.

Entscheidung:

Zur Zurückweisung der Einwendungen gegen die Öffnung des Nordufers wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2 verwiesen. Zur Sicherung des Nordufers gegen unerwünschten Durchgangsverkehr wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3 verwiesen. Zur Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ wird verwiesen auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6. Zum S-Bahnhof Perleberger Straße wird verwiesen auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.1.8.

6.1.6 Erbbauberechtigte der Wohnhäuser Lehrter Straße 36-46

gleichlautende Schreiben vom 09.10.2002 (Nr. 176 und 177)

Einwendung:

1.

Die beiden Einwender sind Wohnungsbaugesellschaften. Die eine Einwenderin ist Eigentümerin der sechs- bis siebengeschossigen Mietwohngebäude Lehrter Straße 36-40 und 43-46, die zweite Einwenderin ist Eigentümerin der Gebäude Lehrter Straße 41-42a. Die Grundstücke, für die den Einwendern ein Erbbaurecht bestellt wurde, liegen an der nördlichen Lehrter Straße in der Nähe der Kreuzung mit der Perleberger Straße. Die Grundstücke grenzen auf der östlichen Seite unmittelbar an das Bahngelände, wo mit Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995 die viergleisige Fernbahntrasse an der dem Bahngelände zugewandten Seite der Grundstücke der Einwenderinnen festgestellt wurde.

Die Schalltechnische Untersuchung des Planfeststellungsverfahrens „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich Berlin“ (VZB) gelangte zu dem Ergebnis, dass durch den geplanten Fernbahnverkehr die Grenzwerte der 16. BlmschV nachts um 4 - 15 dB(A) überschritten und auch die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 für die vom künftigen Eisenbahnverkehr ausgehenden Erschütterungen überschritten würden. Die damals von den Einwendern erhobenen Einwendungen wurden im Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995 im Wesentlichen zurückgewiesen²³. Das von den Einwendern daraufhin betriebene Klage- und einstweilige Rechtsschutzverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht²⁴ wurde durch Prozessvergleich vom 29.04.1996 abgeschlossen. Darin verpflichtete sich die Vorhabenträgerin, Maßnahmen zu ergreifen, die die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 an den Häusern der Einwenderinnen sicherstellen und im Bereich der Westkurve eine Gradientenabsenkung des Gleises 1 zu planen und zu bauen.

Bei Vergleichsabschluss gingen die Parteien selbstverständlich davon aus, dass nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens VZB nicht mit dem Bau weiterer Verkehrsanlagen in diesem Bereich zu rechnen sein werde. Nur vor diesem Hintergrund waren die Einwender bereit nachzugeben und einer gütlichen Einigung zuzustimmen.

²³ vgl. Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995, Entscheidung zu Einwendung Nr. 269, S. 383 ff.

²⁴ Aktenzeichen: BVerwG 11 A 91.95 sowie BVerwG 11 VR 43.95; vgl. hierzu Krampitz, Der Erschütterungsschutz in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, in: Blümel/Kühlwetter, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts II, Speyerer Forschungsberichte Bd. 175, S. 139 ff.

Bereits die im damaligen Verfahren gutachterlich festgestellten Belastungen der Wohnbebauung entlang der Lehrter Straße bewegten sich in Bereichen, die eine Wohnnutzung in dieser Gegend unzumutbar erscheinen ließen. Jede weitere hinzutretende Immission ist geeignet, die Grenze zur Gesundheitsschädigung zu überschreiten und damit eine Wohnnutzung in diesem Gebiet unmöglich zu machen. Zu den bereits planfestgestellten Eisenbahngleisen kommen nun vier weitere S-Bahn-Gleise, die aus westlicher Richtung vom S-Bahnhof Westhafen und aus östlicher Richtung vom S-Bahnhof Wedding über zwei Kurven in Richtung Lehrter Bahnhof geführt werden.

2.

Aufgrund des geplanten S-Bahn-Neubaus ist mit erheblichen Lärmbeeinträchtigungen der Gebäude der Einwender zu rechnen. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1 der Planfeststellungsunterlagen) kommt es an den Grundstücken der Einwender zu einer Belastung bis zu 62 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts. Die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts im allgemeinen Wohngebiet sind damit bei weitem überschritten. Aufgrund des Charakters der Ostkurve als Hochbahn wirkt sich die Belastung vor allem ab dem zweiten Obergeschoss aus. Der erhebliche Teil der Schallimmissionen kommt aus den Gleisen der über die Rampe geführten Ostkurve der S21, die deutlich höher liegt als die übrigen Gleise der neugeplanten S-Bahn.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass zugunsten der Grundstücke der Einwender lediglich passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden müssten. Dies begründet der Gutachter damit, dass als aktiver Schallschutz mindestens zwei Schallschutzwände erforderlich wären, die eine Höhe von 4 - 10 m aufweisen müssten. Derartige Maßnahmen stünden aufgrund des technischen und finanziellen Aufwandes sowie der erheblichen Beeinträchtigung des Stadtbildes außer Verhältnis zum Schutzzweck. Zu beachten sei nämlich, dass trotz dieser Maßnahme eine deutliche Reduzierung der Gesamtlärmbelastung der Umgebung nicht erzielt werden könne. Auch die Varianten einer Schallschutzwand auf der Rampe sowie eines „besonders überwachten Gleises“ hält der Gutachter für nicht verhältnismäßig. Seiner Auffassung nach besteht daher nur ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Fenstern der Schallschutzklassen 1 bis 2. Da der Einbau von Schallschutzfenstern für die Grundstücke in der Lehrter Straße bereits in der Schalltechnischen Untersuchung VZB vorgesehen und außerdem durch den Bebauungsplan II-136 für den Bereich Lehrter Straße 38a - 46 festgesetzt wurden, sollen den Betroffenen entlang der Lehrter Straße durch den Bau der S21 keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen zustehen.

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist fehlerhaft. Der Verzicht auf aktive Lärmschutzmaßnahmen lässt sich hier nicht mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des § 41 Abs. 2 BImSchG rechtfertigen.

Ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG, NVwZ 1998, 513). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im vorliegenden Fall die Lärmbeeinträchtigungen möglicherweise ein Maß erreichen, bei dem dauerhafte Gesundheitsgefahren der Anwohner nicht ausgeschlossen werden können. Im Verhältnis zu diesem von Art. 2 Abs. 2 GG geschützten Rechtsgut können Erwägungen zu Kosten der Schallschutzmaßnahmen ebenso wenig verfangen wie Überlegungen zur Beeinträchtigung des Stadtbilds.

Zudem ist äußerst zweifelhaft, ob die der Abwägung zugrundeliegende Kostenermittlung hier ausreichen kann (vgl. zu den Anforderungen: BVerwG, NVwZ 2001, 81). Zum einen wurden die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen nur für eine Variante, nämlich eine Schallschutzmauer mit 2 m Höhe auf der Rampe berechnet. Die beiden anderen Möglichkeiten (Schallschutzmauer vor den Gebäuden und besonders überwachtes Gleis) wurden nicht untersucht. Zum anderen erfolgte die Kostenermittlung pauschal für die gesamte Lehrter Straße 26 - 46, obwohl hier je nach Nähe zu den Gleisen eine vollkommen unterschiedliche Lärmbeeinträchtigung besteht. So werden etwa an den Häusern 26, 35 - 38 und 46 überhaupt keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Es wäre daher zu überlegen, aktive Schallschutzmaßnahmen (wohl in Form einer Lärmschutzwand) auf die im Kurvenbereich gelegenen, stärker lärmbeeinträchtigten Grundstücke zu beschränken. Auch das Argument, dass eine Schallschutzmauer an den Immissionsorten 4 bis 10 Meter hoch sein müsste, überzeugt nicht, da es nicht hinreichend zwischen den betroffenen Stockwerken differenziert. Es ist nicht einsichtig, wieso den Bewohnern der unteren Etagen nur deshalb eine übermäßige Verlärmung zugemutet werden soll, weil der Schutz der oberen Etagen übermäßig teuer oder verunstaltend wäre. Es sind daher zum Schutz der betroffenen Mieter Maßnahmen zur Lärmverringerung in Form von aktiven Schallschutzmaßnahmen, d.h. insbesondere durch Schallschutzwände an den Gebäuden oder auf der Rampe sowie durch das besonders überwachte Gleis zu ergreifen.

3.

Es fehlt an einer detaillierten Prüfung zu Alternativ-Trassen, die die vorhandene Wohnbebauung weniger belasten würden. Hierbei ist insbesondere an eine Verlegung der lärmintensiven Ostkurve zu denken.

4.

Die vorgenommene Lärmbewertung verkennt, dass vorliegend der Schallsummenpegel anzuwenden gewesen wäre. Zwar ist grundsätzlich nach der 16. BImSchV nur der vom Neubauvorhaben ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Nach der Rspr. des BVerwG muss jedoch ausnahmsweise dann ein Schallsummenpegel gebildet werden, wenn der Lärm insgesamt die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreitet (BVerwG, NVwZ 1996, 1003, 1006). Da hier schon durch die planfestgestellten Fernbahngleise Nachtwerte von bis zu 64 dB(A) erreicht werden und nunmehr eine weitere Belastung von nachts 59 dB(A) hinzukommt, ist nicht auszuschließen, dass die allgemein als gesundheitsgefährdend anzusehende Grenze von 65 dB(A) (vgl. Koch, NVwZ 2000, 490, 491 mwN) überschritten wird. Für die Pegelwerte während des Tages gilt Vergleichbares.

5.

Nach dem erschütterungstechnischen Gutachten ist an den Gebäuden der Einwender nicht mit Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen oder sekundären Luftschall zu rechnen. Allerdings wurden Untersuchungen nur an drei Gebäuden in der Lehrter Straße durchgeführt (Nr. 30, 38 und 41). Nach Auffassung des Gutachters lassen sich die Ergebnisse dieser Untersuchungen auf alle übrigen Gebäude übertragen. Dies ist zweifelhaft, da sich die Gebäude jeweils baulich unterscheiden, vor allem aber in jeweils unterschiedlichem Abstand zu den Schienenanlagen liegen. Während der Abstand bei Hausnummer 30 bei 90 m von der Gleisachse liegt, bemisst er bei Hausnummern 38 und 41 nur mit ca. 35 - 45 m. Mit aufsteigenden Hausnummern verringert sich der Abstand weiter. Im Erläuterungsbericht wird daher auch festgestellt, dass entlang der Strecke mit spürbaren Erschütterungseinwirkungen bis ca. 40 m von der Gleisachse zu rechnen sei.

Des Weiteren ist mit einer Überschreitung der zulässigen Anhaltswerte nach DIN 4150 Teil 2 sowie einer Steigerung der Belastungen durch den sekundären Luftschall zu rechnen, da sich neben der Intensität auch die Häufigkeit der Erschütterungsbelastungen erhöhen wird, denn mit der Inbetriebnahme der S-Bahn wird der Schienenverkehr zunehmen.

Die mit der Planung verbundenen Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall sind unzumutbar. Es sind daher dem Vorhabenträger Vorkehrungen i.S.d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf unsere Rechte erforderlich sind. Es ist anerkannt, dass bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen im Schienenverkehr nicht nur die Höhe der maximal zu erwartenden Erschütterung (Schwingstärke KB_{Fmax} nach DIN 4150 Teil 2), sondern auch die Häufigkeit der Erschütterungsereignisse (Beurteilungsschwingstärke KB_{FTr}) zu berücksichtigen ist (BVerwG, Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6.00). Dieser Grundsatz muss auch für den sekundären Luftschall gelten.

6.

Sollten Verbesserungen beim Lärm-, Erschütterungs- und passiven Schallschutz nicht in Betracht kommen ist jedenfalls eine Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu gewähren.

Entscheidung:

Zu 1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwender behaupten, Grundlage des von ihnen, der Vorhabenträgerin, dem Land Berlin und der Bundesrepublik Deutschland am 29.04.1996 vor dem BVerwG geschlossenen Prozessvergleichs sei gewesen, dass weitere Verkehrsanlagen im Bereich der nördlichen Lehrter Straße nicht errichtet würden. Sie wollen hieraus die Forderung ableiten, dass das Vorhaben S21 zu ihrem Schutze akustisch neutralisiert werden müsse, z.B. durch Überdeckung der Trasse, weil sie meinen, ihnen sei jede weitere Immissionsbelastung unzumutbar (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 80 f.). Die Planfeststellungsbehörde kann diesen Ausführungen nicht zustimmen. Richtig ist, dass zu Beginn des Planungsprozesses für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs zunächst neben der viergleisigen Fernbahnstrecke auch der Bau der S21 entlang der Grundstücksgrenze der Bahn und z.T. auf dem heutigen Grundstück der Einwender geplant wurde. Nach der Entscheidung des Berliner Senats vom November 1993, auf die S21 zu verzichten, wurde diese dann nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen und des Planfeststellungsbeschlusses für den Zentralen Bereich Berlin (vgl. Planrechtfertigung, Abschnitt B Ziffer 2 dieses Beschlusses). Gegenstand des Prozessvergleichs vom 29.04.1996 waren dem gemäß nur die Verkehrsanlagen der Fernbahn und ihre Immissionsauswirkungen. Zu der Frage, ob im Umfeld weitere Verkehrstrassen zugelassen werden dürfen, äußert sich der Prozessvergleich nicht. Aber schon im Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995 (dort S. 384) wird ausgeführt, dass nur „zunächst“ auf die S21 verzichtet worden sei. Schon aufgrund dieser Formulierung des Planfeststellungsbeschlusses konnten die Einwender nicht davon ausgehen, dass keine weiteren Verkehrstrassen in ihrer Nähe geplant würden. Und am 31.01.1995, mehr als ein Jahr vor Abschluss des Prozessvergleichs, beschloss der Senat von Berlin, die Trasse der S21 für eine mögliche spätere Realisierung freizuhalten. Auch das Land Berlin war Vertragspartner des Vergleichs vom 29.04.1996. Angesichts der Beschlusslage des Berliner Senats konnten somit die Vertreter Berlins keinen Verzicht auf weitere Verkehrstrassen im Umfeld der Gebäude der Einwender erklären. Seit 1997 war dann das Planfeststellungsverfahren für die Einfahrt des Transrapid in den Lehrter Bahnhof anhängig, für das eine Trasse in östlicher Parallellage zur Fernbahn und damit ungefähr mit dem jetzt geplanten Trassenverlauf der S21 vorge-

sehen war. Dieses Verfahren wurde ohne Beschlussfassung im Jahre 1999 gemäß § 69 Abs. 3 VwVfG eingestellt.

Danach kann die Planfeststellungsbehörde keinen Ansatzpunkt für ein schützenswertes Vertrauen der Einwender erkennen, in ihrem Umfeld würden keine weiteren Verkehrsbauwerke mehr errichtet. Auf die Formulierung einer entsprechenden ausdrücklichen Zusage der Vorhabenträgerin und des Landes Berlin im Vergleich vom 29.04.1996 haben die Einwender nicht bestanden. Sie können somit unter Hinweis auf den Prozessvergleich vom 29.04.1996 weder die Planfeststellung für die S21 grundsätzlich zu Fall bringen noch die vollständige akustische Neutralisierung der S21 beanspruchen.

Zu 2.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, besonders überwachtes Gleis) kommt hier nicht in Betracht, weil der Immissionskonflikt bezüglich der Bebauung durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes II-136 für die Einwender gelöst ist. Des Weiteren scheitern die Forderungen der Einwender auf aktive Lärmschutzmaßnahmen, weil diese im Verhältnis zu ihrer Schutzwirkung unverhältnismäßig wären (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Schalltechnischen Untersuchung an, dass die von den Einwendern geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen wegen der für die betroffenen Mieter so gut wie nicht spürbaren Schutzwirkung unverhältnismäßig wären. Die Schalltechnische Untersuchung prüft die Schallauswirkungen der S21 für sich allein und ohne Berücksichtigung der anderen im Umfeld vorhandenen oder im Bau befindlichen Lärmquellen. Dieser methodische Ansatz ist vom Verordnungsgeber der 16. BImSchV vorgegeben, worauf auch die Einwender zu Recht hinweisen. Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass vor allem in den oberen Geschossen die Grenzwerte des § 2 Abs.1 Ziffer 2 der 16. BImSchV für allgemeines Wohngebiet überschritten werden, so dass dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen (vgl. Anhang II/1 der StU, S. 12-16). Die höchsten Werte werden errechnet für das Dachgeschoss des Hauses Lehrter Straße 36a Ostfassade (IO 22), wo tagsüber ein Pegel von 61,7 dB(A) und nachts ein Pegel von 58,4 dB(A) errechnet wird. Damit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV bei den Einwendern im Höchstfall um ca. 3 dB(A) am Tage und ca. 10 dB(A) nachts überschritten.

Zwischen den Gebäuden der Einwender und der S21 befindet sich die im Bau befindliche Fernbahnverbindung als zweigleisige Nordwestkurve, die in nur geringem Abstand an der Grundstücksgrenze der Einwender vorbeiführt.

Eine weitere Lärmquelle in unmittelbarer Nähe wird künftig die zweigleisige Eisenbahnbrücke Nordost, der sog. Overfly, sein. Nach den Erkenntnissen im Planfeststellungsverfahren VZB müssen die Gebäude der Einwender mit Überschreitungen der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV in einer Größenordnung von 4 bis 15 dB(A) durch den künftigen Betriebslärm der Fernbahnstrecke rechnen.²⁵ Außerdem sind einige Gebäude mit Lärmimmissionen von der Perleberger Straße belastet. Die kommunale Bauleitplanung hat daraus den Schluss gezogen, dass das Lärmproblem unter diesen Umständen nur durch passive Maßnahmen an den Gebäuden mit hohen Schallschutzklassen der Fenster bewältigt werden kann. Der B-Plan II-136 gibt daher in seiner textlichen Festsetzung Nr. 9 vor, dass die Außenbauteile einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen ein bewertetes Luftschalldämmmaß von mindestens 45 dB im allgemeinen Wohngebiet und von mindestens 40 dB im Mischgebiet aufweisen müssen. Dies entspricht Fenstern der Schallschutzklasse 5 im allgemeinen Wohngebiet und Klasse 4 im Mischgebiet. Die beiden Einwender haben sich durch Verpflichtungserklärungen vom 26. bzw. 28.01.1993 gegenüber der kommunalen Bauleitplanung verpflichtet, auf eigene Kosten die notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen bei der Errichtung der Wohn- und Gewerbegebäude vorzusehen und die Grundrissgestaltung der Wohnungen in der Nähe des Bahndamms so zu gestalten, dass eine einseitige Ausrichtung der Wohnungen zu den Gleisanlagen vermieden wird. Die Schalltechnische Untersuchung für das Planfeststellungsverfahren VZB²⁶ weist aus, dass Fenster der Schallschutzklasse 1 bis 3 ausreichend seien, um die Bebauung vor den Immissionen der Fernbahn zu schützen. Wegen der schon im B-Plan II-136 festgesetzten höheren Schallschutzklassen sah die Planfeststellungsbehörde im Beschluss VZB von der Festsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen ab. In der Anlage des Protokolls vom 26.03.1996 zum Verfahren 11 VR 43.95 äußerte das BVerwG zu dieser Entscheidung, die Einwender hätten sich mit ihren im Planfeststellungsverfahren VZB erhobenen Forderungen auf aktive Lärmschutzmaßnahmen möglicherweise in Widerspruch zu ihren Verpflichtungserklärungen gesetzt. Diese hätten den Sinn gehabt, die Bahn von der Lärmvorsorge freizustellen, weil der Innenraumschutz bauseitig gewährleistet werden sollte. Im Prozessvergleich vom 29.04.1996 verzichteten die Einwender auf ihre Forderung nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Diese planerische Vorgeschichte, die örtliche Situation und die durch die S21 nun zu erwartende Zusatzbelastung sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die maßgeblichen Grundlagen für hier zu treffende Entscheidung. Ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, hängt nach dem Wortlaut des § 41 Abs. 2 BImSchG und der Rechtsprechung des BVerwG (vgl.

²⁵ vgl. Planfeststellungsbeschluss VZB vom 12.09.1995, S. 385, unter b)

²⁶ vgl. Band 26, Anlage 10.3, S. III-18 der Planfeststellungsunterlagen VZB

Urteil vom 15.03.2000, Az. 11 A 33.97, UA S. 35) in erster Linie davon ab, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben ist. Das Bestreben eines Vorhabenträgers, Kosten einzusparen, ist kein zulässiges Abwägungskriterium. Denn Kosteneinsparungen haben keinen unmittelbaren Bezug zum Schutzzweck des BImSchG, der vom Gesetzgeber als der entscheidende Maßstab für die Verhältnismäßigkeitsprüfung gewählt wurde.

Die Schalltechnische Untersuchung (S. 16-18) prüft zunächst die Höhe der Lärmschutzwände, die nötig wäre, um die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV einzuhalten. Wegen der bis zu achtgeschossigen Bebauung wären Wände in einer Höhe von 4-10 m sowohl westlich der Gleise Richtung Westhafen als auch auf der Ost-Rampe erforderlich. Der Gutachter lehnt dies ab unter Hinweis auf die Beeinträchtigung des Stadtbildes und die geringe Schutzwirkung dieser Maßnahme, die die Gesamtlärmbelastung in der Umgebung nicht nennenswert reduzieren würde. Als Planungsalternative für aktive Maßnahmen wird danach eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf der Rampe Richtung Bhf. Wedding mit einer Länge von ca. 370 m untersucht, weil sich auf der Rampe der Ostkurve die Lärmbelastung aus der S21 am wirkungsvollsten reduzieren lässt. Diese Variante hätte zwar im Höchstfall eine (isoliert für die S21 betrachtete) Schutzwirkung von 11,8 dB(A), allerdings bleiben bei etwa der Hälfte aller anspruchsberechtigten Geschosse (insbesondere bei den oberen Geschossen) die Grenzwerte überschritten. Das Gutachten kommt aufgrund einer Gesamtbetrachtung mit dem Verkehrslärm der Fernbahn zu dem Ergebnis, dass eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf der östlichen Rampe den Summenpegel nur um im Höchstfall 1,7 dB(A) reduzieren würde und daher angesichts ihrer geringen Schutzwirkung ebenfalls unverhältnismäßig ist. Angesichts der gegebenen örtlichen Situation, die außerdem durch die Lärmbelastung von der Perleberger Straße geprägt werde, bleibe hier nur die Möglichkeit, die Anwohner durch Maßnahmen am und im Gebäude vor Verkehrslärm zu schützen.

Die Einwender haben diese Bewertung im Erörterungstermin (vgl. S. 81 f.) kritisiert. Sie schlagen eine Planungsvariante vor mit Lärmschutzwänden entlang des westlichen Stranges bis zur Perleberger Brücke und des östlichen Stranges sowie eine zusätzliche Richtung Osten offene Deckelung des östlichen Stranges. Damit könnte das ihrer Auffassung nach hier anzustrebende Ziel einer vollständigen Lärmabsorbierung der S21 als zusätzlicher Lärmquelle erreicht werden.

Zur Vorgehensweise der Schalltechnischen Untersuchung bei der Auswahl der zu treffenden Schutzmaßnahmen hat der Gutachter im Erörterungstermin folgendes erläutert²⁷:

²⁷ vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin, S. 84

„ Die Aussage, es sei nur eine 2-Meter-Wand geprüft worden, ist so nicht richtig. Es ist zunächst geprüft worden, was man tun müsste, um die Grenzwerte einzuhalten...Diese Wand müsste 4 - 10 m hoch sein, und man muss nicht weiter ausführen, dass dies nicht realisierbar ist. .. Sie können der Untersuchung auch entnehmen, was es bringen würde, wenn man es schaffen würde, die S21 auszuschalten, zu deckeln, völlig lautlos zu machen, weil zu ersehen ist, wie viel Beitrag die S21 zum Gesamtlärmpegel leisten würde. Das liegt in der Größenordnung von 1 dB(A). Und genau das ist der Anlass, dass man sich fragen muss: Lohnt es sich, dort Geld auszugeben? Ist es wirklich eine Verbesserung für die Betroffenen? Wenn die Wohnungen wegen des Schienenlärms schlecht nutzbar sein sollten, sind sie dies auch ohne die S21...“

Die Planfeststellungsbehörde hält die zitierten Erwägungen des Schallgutachters für überzeugend und schließt sich ihnen an. Eine Planung von Lärmschutzwänden, durch die bei allen anspruchsberechtigten Geschossen die Grenzwerte eingehalten werden, müsste eine Höhe von 4 - 10 m über SO vorsehen. Aber Wände dieser Höhe würden sich nur lärm mindernd auswirken auf den von der S21 ausgehenden Verkehrslärm. Diese trägt, wie dem Anhang II/1 der StU zu entnehmen ist, zum Gesamtlärmniveau bei den Gebäuden der Einwender nur zwischen 0,3 dB(A) und im Höchstfall 2,4 dB(A) bei. In der Mehrzahl der Fälle hätten also Maßnahmen der akustischen Neutralisierung der S21 mit Überdeckelungen der Trasse nur einen Lärm mindernde Effekt in einer Größenordnung von 1 dB(A) zur Folge (vgl. Anhang II/2 der StU, Spalte: Erhöhung durch die S21). Bei derart geringer Schutzwirkung Kosten für Lärmschutzwände aufzuwenden, hält die Planfeststellungsbehörde für einen Fall einer ganz offenkundigen Unverhältnismäßigkeit. Das Problem für die Einwender liegt in der Nähe ihrer Gebäude zu der genehmigten und im Bau befindlichen Trasse der Fernbahn, die nahe an der Grundstücksgrenze entlang führt und sich als die für sie maßgebliche Lärmquelle auswirkt.

In der Schalltechnischen Untersuchung wird ebenfalls überzeugend dargelegt, dass auch der Bau von nur 2 m hohen Schallschutzwänden an der Ost-Rampe unverhältnismäßig wäre, weil damit die Gesamtschallsituation in noch geringerem Maße beeinflusst werden könnte. Es würde eine Minderung des Gesamtschallpegels von maximal 1,7 dB(A) bewirkt, in der Masse der Fälle liegt die Schutzwirkung unterhalb von 1 dB(A). Außerdem würde die Pegelminderung durch die Lärmschutzwände vorwiegend in den unteren Etagen zum Tragen kommen. Gerade hier ist aber aufgrund der geometrischen Verhältnisse bei etlichen betroffenen Gebäuden keine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes zu erwarten. Damit erweist sich eine Schallschutzwand an der S21 besonders für die Geschosshöhen, die vorwiegend anspruchsberechtigt sind, als am wenigsten wirksam. Die Auswahl der Maßnahme muss aber vorrangig auf diejeni-

gen Immissionspunkte (Geschosse) abgestellt werden, an denen unzumutbare Lärmwirkungen auftreten. Ob und inwieweit andere Betroffene durch die jeweilige Schutzmaßnahme begünstigt werden, kann bei der Auswahl der Maßnahmen allenfalls ergänzend berücksichtigt werden (Urteil des BVerwG vom 03.03.2004, Az. 9 A 15.03, UPR 2004, S. 275 ff.).

Aufgrund dieser Konstellation sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, weitere Alternativkonzepte zur Höhe und zur Stationierung von Lärmschutzwänden entlang der Trasse der S21 mit ihren jeweils unterschiedlichen Kosten-Nutzen-Relationen zu prüfen. Auch vor dem Hintergrund des Urteils des BVerwG vom 24.09.2003 (Az. BVerwG 9 A 69.02, UA S. 20) hält sie entsprechende Forderungen in den Einwendungen nicht für sachgerecht. Auch in diesem Urteil stellt das BVerwG darauf ab, dass die Schutzwirkung aktiver Schallschutzmaßnahmen im konkreten Fall das wesentliche Abwägungskriterium sein müsse. Im vorliegenden Fall würde jede Planung mit Mitteln aktiven Lärmschutzes für die Betroffenen keine spürbaren Lärm-minderungserfolge bewirken.

Dies gilt in gleicher Weise für die geforderte Festsetzung des besonders überwachten Gleises, dessen Wirkung die Schalltechnische Untersuchung als unwesentliche Minderung der Gesamtlärmsituation beurteilt. Zur näheren Begründung kann auf die Erwägungen der Schalltechnischen Untersuchung (S. 17) verwiesen werden, der sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls anschließt.

Von einem deutlichen Lärminderungseffekt bei den Außenpegeln würde man hingegen bei der von den Einwendern geforderten Festsetzung von Lärmschutzwänden zwischen den Gebäuden der Einwender und der Fernbahntrasse ausgehen können. Ein solcher Standort der Lärmschutzwand wäre aber wegen des weiten Abstandes der Wände von den Gleisen der S21 planerisch ungeeignet, die anspruchsberechtigten Wohneinheiten vor dem Betriebslärm der S21 zu schützen. Insofern würde sich diese Maßnahme als eine von der Vorhabenträgerin nicht geschuldete Lärmsanierungsmaßnahme auswirken, die die laufenden Baumaßnahmen zur Fertigstellung der Fernbahntrasse erheblich stören würde, das Problem des von der S21 ausgehenden Verkehrslärms aber ungelöst ließe.

Daher werden hier nur dem Grunde nach Entschädigungen für ggf. noch erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG festgesetzt. Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV gehört auch der Einbau von Lüftungselementen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, zu den erstattungsfähigen Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

Fenster mit Schallschutzklasse IV bzw. V sind allerdings bereits aufgrund der Festsetzungen des B-Planes II-136 in den Gebäuden der Einwender eingebaut. Fenster mit diesen Schallschutzklassen erfordern unter bauphysikalischen Gesichtspunkten den Einsatz von Lüftungselementen. Gemäß DIN 4109, Anmerkung unter Ziffer 5.4, ist auf

ausreichenden Luftwechsel aus Gründen der Hygiene, der Begrenzung der Luftfeuchte sowie ggf. der Zuführung von Verbrennungsluft zu achten. Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass auf der Grundlage der textlichen Festsetzungen Nr. 9 des B-Plans II-136 auch der Einbau von Lüftungselementen bereits erfolgt ist.

Zu 3.

Es ist richtig, dass vor allem die Hochlage des östlichen Stranges der S21 für die Erhöhung der Lärmimmissionen bei den Einwendern ursächlich ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht jedoch aufgrund der sich aus der örtlichen Situation ergebenden Zwangspunkte keine Grundlage für Alternativüberlegungen zu der geplanten Trassenführung. Wie im Einzelnen im Erläuterungsbericht (Anlage 2 der Planunterlage, S. 11 f.) dargestellt, beruht der Trassenverlauf vom Lehrter Bahnhof Richtung Norden zunächst auf der Überlegung der Nutzung eigener Grundstücke der Vorhabenträgerin und dem auch vom LEPro (§ 19 Abs. 3 Satz 2) vorgegebenen Grundsatz der Bündelung von Verkehrsstrassen. Um danach eine Schienenverbindung vom Lehrter Bahnhof in Richtung Nordosten zum Bahnhof Wedding zu schaffen, muss die Trasse folgende Zwangspunkte berücksichtigen: Sie muss die Perleberger Brücke, das Friedrich-Krause-Ufer und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal mit den notwendigen Durchfahrhöhen überqueren, sie muss danach die Eisenbahnbrücke Nordost im Bereich Mettmannplatz unterfahren, um an der Tegeler Straße das Geländenniveau zu erreichen, wo sie in Trog- und Tunnellage durch den Bahndamm des Berliner Innenrings geführt werden muss. Die Planfeststellungsbehörde teilt die im Erläuterungsbericht dargestellte Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass greifbare Varianten zu der vorgelegten Trassenführung nicht erkennbar sind. Ergänzend verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Äußerungen der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift, S. 76, 78 und 82). Die Einwendung zeigt der Planfeststellungsbehörde auch keine mögliche andere Trassenvariante auf, die geeignet wäre, eine S-Bahnverbindung zwischen Lehrter Bahnhof und Bahnhof Wedding mit den geforderten Funktionen und unter Überwindung der genannten örtlichen Zwangspunkte herzustellen.

Zu 4.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gesundheitsgefährdungen der Mieter der Einwender durch den Betriebslärm der Eisenbahn sind nicht zu befürchten.

Nach dem von den Einwendern zitierten Urteil des BVerwG vom 21.03.1996 (Az. BVerwG 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1; UPR 1996, 344 ff; vgl. auch Urteil des BVerwG vom 11.01.2001, 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154) ist grundsätzlich nur der von der neu zu bauenden oder zu ändernden Anlage ausgehende Verkehrslärm Grundlage der zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen. Zusätzlich zu dieser getrennten Betrachtung ist

aber auch eine Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung des Trassenumfeldes vorzunehmen. Zu prüfen ist, ob der neue Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen oder genehmigten Vorbelastungen anderer Verkehrswege zu einer Gesamtbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren verbunden ist. Dem Staat obliegt eine Schutzpflicht für die Gesundheit des Einzelnen, der er sich nicht dadurch entziehen kann, dass er summierte Immissionen konzeptionell unbeachtet lässt. Ist danach anhand der Prüfung der summierten Immissionen eine Gesundheitsgefährdung von Anwohnern nicht mit hinreichender Sicherheit auszuschließen, hat die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden, ob das neue Vorhaben deshalb nicht genehmigt werden darf oder ob durch eine gleichzeitig eingeleitete Lärmsanierung ein verfassungskonformer Zustand gewährleistet werden kann.

Die Schalltechnische Untersuchung enthält eine Berechnung von Summenpegeln von Fernbahn und S21 für die dem Grunde nach anspruchsberechtigten Immissionsorte (vgl. Anhang II/2 der StU, Spalte „Anteil der S21 am Gesamtpegel“). Den höchsten Summenpegel weist danach von den Gebäuden der Einwender das Gebäude Lehrter Straße 40a (3. OG) mit einem Gesamtpegel von 67,7 dB(A) am Tage und von 63,8 dB(A) nachts aus.

Die Einwendung behauptet unter Bezugnahme auf den Artikel von Koch (NVwZ 2000, S. 490), Lärmbelastungen von mehr als 65 dB(A) seien gesundheitsgefährdend. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Einwendung damit nicht ausreichend substantiiert ist. Allein der Hinweis auf die Überschreitung bestimmter Lärmpegel kann den Vortrag einer individuellen Unzumutbarkeit nicht ersetzen. Soll die Planfeststellungsbehörde veranlasst werden, einen gesteigerten Abwägungsbedarf zu erkennen und zu bearbeiten, bedarf es einer Darlegung der individuellen Betroffenheit, die mehr enthält als einen allgemeinen Hinweis auf in Rechtsprechung oder Literatur diskutierte Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung. Soweit die Einwendung nächtlichen Lärm betrifft, sind Angaben über die Lärmbelastung im Innern der Schlafräume, die u.a. von deren Lage und besonders von der Art der Fenster abhängt, von entscheidender Bedeutung (BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. BVerwG 11 C 3.97, UA S. 15 f.).

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, der sich das Bundesverwaltungsgericht angeschlossen hat, ist die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei Verkehrslärmimmissionen in Wohngebieten im allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (BGHZ 122, 76, 80 f.; 129, 124, 127; Urteil des BVerwG vom 20.05.1998, Az. BVerwG 11 C 3.97, UA S. 15 f.). Die von der Rechtsprechung erörterten Werte sind nicht als starre Regeln, sondern als relative Annäherungswerte aufzufassen. Die staatliche Schutzpflicht greift im Übrigen nur, wenn die dem grundrechtlichen Schutzgehalt widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird (BVerwG, Urteil vom

21.03.1996, Az. 4 C 9.95; DVBl. 1996, 916; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 18.01.2001, Az. 20 D 75/98.AK).

Die genannte Schwelle wird tagsüber in keinem der Häuser der Einwender erreicht. Nachts sollen die unter dem Gesundheitsaspekt maßgeblichen Innenraumpegel nach dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung Dauerschallpegel am Ohr des Schlafers in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht überschreiten (Urteil des BVerwG vom 23.04.1997, Az. 11 A 17.96; Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 18.98, UA S. 43 f.; Koch, Aktuelle Probleme des Lärmschutzes, NVwZ 2000, 490, 491 m.w.Nachw.). Da bei Räumen üblicher Beschaffenheit und bei geschlossenen Einfachfenstern ein Unterschied von 20 bis 25 dB(A) zwischen den Mittelungspegeln innen und außen angenommen werden kann (BVerwGE 104, 123, 130 f.), befänden sich die Lärmbelastungen, denen die Mieter nachts ausgesetzt wären, bei einem Außenpegel von über 63 dB(A) nur dann in einem kritischen Bereich, wenn die Häuser über einfach verglaste Fenster verfügten. Eine solche Fallkonstellation liegt hier jedoch nicht vor. Der Staat ist seiner Schutzpflicht nachgekommen, indem er aufgrund von Verpflichtungserklärungen der Einwenderin und textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan II-136 sichergestellt hat, dass für die Wohnnutzungen im Plangebiet zumutbare Innenraumpegel gewährleistet sind. Durch die festgesetzten Schalldämmmaße von 45 dB im allgemeinen Wohngebiet und von 40 dB im Mischgebiet sind die Anwohner in Aufenthaltsräumen vor unzumutbaren Belästigungen durch Schallübertragungen geschützt (siehe hierzu Ziffer 1 der DIN 4109). Aus einer Erhöhung der nächtlichen Außenpegel zwischen 0,3 dB(A) und 2,4 dB(A) nachts durch die S21 lassen sich keine Anhaltspunkte dafür ableiten, dass die bisher zumutbaren Wohnverhältnisse sich nunmehr wegen der S21 als unzumutbar darstellen. Die Festsetzung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen ist auch unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt nicht geboten.

Zu 5.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Vorhaben S21 hat keine den Einwendern unzumutbaren Erschütterungsauswirkungen zur Folge.

Die Erschütterungstechnische Untersuchung kommt für die drei messtechnisch untersuchten Gebäude in der Lehrter Straße (Lehrter Straße 30, 38 und 41) zu der Einschätzung, dass hier durch die S21 KB_{Fmax} -Werte unter $KB = 0,05$ ausgelöst werden (vgl. Anlage 13.2 der Planunterlagen, S. 27). Für die beiden untersuchten Gebäude der Einwender wird sogar nur eine Belastung von $KB = 0,020$ bzw. $KB = 0,023$ prognostiziert. Bei der Ermittlung der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen wurde, ausgehend von den im Zusammenhang mit der Fernbahnplanung von der Fa. Rutihauser durchgeführten Messungen an den Gebäuden Lehrter Straße 38 und 41 (vgl. Literaturnachweise auf S. 5 der Erschütterungstechnischen Untersuchung, Ziffern 19

u. 20), bei den beiden Gebäuden der Einwender vorsorglich mit dem kleinsten Abstand von 35 m zum nächstgelegenen Gleis der S21 (entspricht dem Abstand zum Gebäude Lehrter Straße 46) gerechnet. Mit abfallender Hausnummer dieser Gebäudezeile vergrößert sich jeweils der Abstand zum Gleis, so dass die Erschütterungsprognose für das Gebäude Lehrter Straße 46 eine sich zugunsten der Einwender auswirkende Maximalbetrachtung darstellt.

Die DIN 4150 Teil 2 schreibt unter Punkt 6.2 zum Beurteilungsverfahren vor, dass im ersten Prüfungsschritt die prognostizierten $KB_{F_{max}}$ -Werte auf die Einhaltung des unteren Anhaltswertes (A_u) zu prüfen sind. Der untere Anhaltswert beträgt in allgemeinen Wohngebieten nach der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 und unter Berücksichtigung des Anhebungsfaktors von 1,5 für oberirdische Schienenwege des ÖPNV (Abschn. 6.5.3.3 der DIN 4150 Teil 2) $KB = 0,225$ am Tage und $KB = 0,15$ nachts. Die bei den Gebäuden der Einwender zu erwartenden Erschütterungsimmissionen bleiben damit weit unterhalb dieser Zumutbarkeitsgrenze und sogar noch deutlich unterhalb der bei $KB = 0,1$ anzusetzenden Wahrnehmbarkeitsschwelle. Daher kann festgestellt werden, dass der Betrieb der S21 keine unzumutbaren Erschütterungsbelastungen und noch nicht einmal einen fühlbaren Beitrag zur Erschütterungssituation in den Gebäuden der Einwender bewirken wird. Die für die Einwender fühlbare Immissionsbelastung wird in diesem Bereich, wie beim Verkehrslärm, von der Fernbahntrasse ausgehen. Dabei sind jedoch, wie im Prozessvergleich vom 29.04.1996 geregelt, die Anhaltswerte der DIN 4150 einzuhalten.

Die Einwände gegen die Vorgehensweise der Erschütterungstechnischen Untersuchung kann die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehen. Beim Abstand zwischen Gleis und Gebäuden ist der Gutachter zugunsten der Einwender von dem bei dem Gebäude Lehrter Straße 46 vorzufindenden niedrigsten Abstand ausgegangen. Zwar ist es richtig, dass Erschütterungsimmissionen stark von den gebäudespezifischen Übertragungsfaktoren abhängig sind. Die Gebäudezeile Lehrter Straße 36 bis 46 besteht jedoch aus in der Bauart vergleichbaren Gebäuden zweier Typen, die beide untersucht wurden. Die Ergebnisse der Untersuchungen können daher auf Nachbargebäude gleicher Bauart und gleicher Entfernung übertragen werden. Im Übrigen sind die prognostizierten $KB_{F_{max}}$ -Werte durch den Betrieb der S21 derart weit von den unteren Anhaltswerten der DIN 4150 Teil 2 entfernt, dass sogar bei einem um das Sechsfache höheren Wert immer noch der untere Anhaltswert eingehalten wäre.

Dem Hinweis der Einwender, dass bei der Bewertung von Erschütterungsimmissionen im Schienenverkehr nicht nur die Höhe der maximal zu erwartenden Erschütterungen von Einzelereignissen ($KB_{F_{max}}$), sondern auch die Häufigkeit der Ereignisse berücksichtigende Beurteilungsschwingstärke ($KB_{F_{Tr}}$) berücksichtigt werden muss, ist grundsätzlich zuzustimmen (so auch BVerwG, Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6.00). In Anlehnung an das in der DIN 4150 Teil 2 enthaltene Beurteilungsverfahren hält es

die Planfeststellungsbehörde hier aber nicht für geboten, auch die Beurteilungsschwingstärke (KB_{FTR}) für die Gebäude der Einwender zu prognostizieren. Da bereits die unteren Anhaltswerte nicht überschritten sind, ist die Beurteilungsschwingstärke hier nicht mehr entscheidungsrelevant. Aus dem zitierten Urteil des BVerwG vom 31.01.2001 (11 A 6.00) kann Gegenteiliges nicht entnommen werden, weil dieses Urteil einen Fall betraf, in dem die unteren Anhaltswerte überschritten und danach die weiteren Prüfschritte des Beurteilungsverfahrens nach der DIN 4150 Teil 2 (vgl. S. 5, Bild 2) durchzuführen waren. Die Belastungen der Gebäude der Einwender bleiben erheblich unterhalb der bei $KB = 0,1$ anzusetzenden Wahrnehmbarkeitsschwelle von Erschütterungen (vgl. zu dieser Schwelle Urteil des VGH München vom 21.02.1995, Az. 20 A 93.40080 u.a., UA S. 90). Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass Erschütterungsimmissionen unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von $KB = 0,1$ mit dem Wert 0 anzusetzen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat in Betracht gezogen, ob hier (in Anlehnung an die summierende Betrachtung beim Verkehrslärm; vgl. Entscheidung zu 4.) die zusätzlichen Zugvorbeifahrten der S21 nicht mehr hinnehmbare Mehrbelastungen der Mieter der Einwender bewirken könnten. Im Prozessvergleich vom 29.04.1996 hat die Vorhabenträgerin sich verpflichtet, Vorkehrungen dafür zu treffen, dass in den Gebäuden der Einwender die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden. Die planerische Umsetzung dieser Regelungen des Prozessvergleichs ist inzwischen durch zwei Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde²⁸ erfolgt, die beide aber nur die Immissionsauswirkungen der Fernbahn berücksichtigen konnten. Der planerische Erfolg dieser Maßnahmen wird durch die S21 indes nicht gefährdet. Vielmehr gehen von der S21 keine wahrnehmbaren Erschütterungsbelastungen auf die Gebäude der Einwender aus. Eine Erhöhung der Erschütterungen wird durch den Betrieb der S21 bei den Einwendern nicht eintreten.

Auch bzgl. des sekundären Luftschalls sind keine Maßnahmen zu veranlassen. Die zu erwartenden Mittelungspegel des sekundären Luftschalls aus dem Betrieb der S21 liegen in allen drei untersuchten Gebäuden in der Lehrter Straße unter 14 dB(A). Die Zumutbarkeitsschwelle nach allen diskutierten technischen Regelwerken (vgl. Anlage 13.2 der Planunterlagen, S. 12 ff.) ist deutlich unterschritten. Pegel dieser Größenordnung sind zu vernachlässigen, weil sie keinen Beitrag zum Gesamtgeräuschpegel leisten.

²⁸ 7. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses VZB vom 30.01.1998 (1021.1031 Rap - Gradientenabsenkung der Gleise 1 und 4 der Fernbahn); 35. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses VZB vom 04.02.2004 - 51131.51103 Paä/1793 - Erschütterungsmindernde Maßnahmen zugunsten der Bebauung Lehrter Straße 38A - 45

Zu 6.

Aus den vorangehenden Entscheidungen ergibt sich, dass den Einwendern keine Ansprüche auf weitergehende Immissionsschutzvorkehrungen zustehen. Für die Festsetzung einer Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG fehlt es daher an der sachlichen Grundlage.

6.1.7 Fa. Schering AG

Schreiben Göckel/ik-246-02 vom 14.10.2002 (Nr. 180)

Einwendung:

Das Werksgelände Müllerstraße grenzt im Westen an die Tegeler Straße und im Süden an die Fennstraße. Die Einwenderin möchte gesichert sehen, dass ihr Werksgelände auch in Zukunft neben der Haupteinfahrt in der Fennstraße über die Tegeler Straße zu erschließen ist. Die heutige Zufahrt führt zwischen dem Gebäude Tegeler Straße 7 und dem Widerlager der Fernbahntrasse (Overfly) hindurch. Es wird vorgeschlagen, die Fahrbahn Tegeler Straße, statt sie auf eine Breite von 5,50 m zurückzubauen, mit einer Mindestbreite von 10 m zu belassen, um Lkw-Verkehr über die Tegeler Straße zum Betriebsgelände nicht unmöglich zu machen. Außerdem solle die künftige südliche Sackgasse der Tegeler Straße einschl. Wendekreis bis zur Grundstücksgrenze Tegeler Straße 7 verlängert werden.

Entscheidung:

Auf die Einwendung wurde der Plan geändert. Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens und der im Anschluss daran durchgeführten Besprechung vom 13.03.2003 unterbleiben die zunächst geplanten Rückbaumaßnahmen an der Tegeler Straße. Die beiden künftigen Sackgassen bleiben sowohl nördlich als auch südlich des Bahndammes der S21 in ihrer heutigen Breite von 11 m erhalten. In der südlichen Sackgasse wird am Bahndamm eine Wendeanlage errichtet, die Lkw's und insbesondere auch dreiachsigen Müllfahrzeugen das Wenden erlaubt. In der Planänderung wurde dies durch Blaudruck berücksichtigt. Die Einwenderin erhielt Gelegenheit, sich zu der Planänderung zu äußern. Mit Schreiben vom 08.08.2003 (Göckel - 231-03) erklärte sie, dass gegen die Planänderung keine Einwände beständen.

6.1.8 IGEB

IGEB - Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin

Schreiben vom 15.12.2002 (Nr. 695)

Einwendung:

Der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßt das beabsichtigte Bauvorhaben, da es einen wichtigen Beitrag zur besseren Erschließung des künftigen Lehrter Fernbahnhofes leisten wird.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert, dass für den künftigen S-Bf Perleberger Brücke lediglich planerische Vorsorge getroffen wird und er nicht Gegenstand des o.g. Planfeststellungsverfahrens ist. IGEB fordert, dass diese Station zusammen mit den anderen Vorhaben im Planfeststellungsabschnitt 1 planfestgestellt und gebaut wird. Der S-Bf Perleberger Brücke ist umgeben von dicht bebauten Gebieten mit vielen Bewohnern und Arbeitsplätzen. Dennoch ist dieses Gebiet heute eines der wenigen innerhalb des Berliner Innenrings, in dem nicht innerhalb von bis zu 10 Minuten ein S- oder U-Bahnhof fußläufig erreichbar ist. Damit hätte der S-Bf Perleberger Brücke eine große Bedeutung für die verkehrliche Erschließung und künftige städtebauliche Entwicklung dieses Gebietes.

Deutlich gesteigert wird die verkehrliche Bedeutung durch die zahlreichen Buslinien in diesem Gebiet, so dass es hier erhebliche Umsteigerzahlen S-Bahn/Bus geben wird. Hinzu kommt, dass mit dem Bau der S21 das Wohnumfeld entlang der künftigen Trasse schwer beeinträchtigt wird, so dass die Erschließungsqualität durch den S-Bahnhof eine wichtige Kompensation darstellen würde. Sollte es aus finanziellen Gründen schwierig sein, den S-Bf Perleberger Brücke sofort vollständig zu realisieren, würden wir es als vertretbar ansehen, wenn zunächst nur der preiswertere zu bauende tiefliegende Bahnsteig an der Strecke Berlin-Westhafen - Berlin-Lehrter Bahnhof realisiert würde.

Entscheidung:

Die grundsätzliche Zustimmung zum Vorhaben wird zur Kenntnis genommen. Zum fehlenden S-Bhf Perleberger Brücke muss die Planfeststellungsbehörde darauf hinweisen, dass es der Entscheidung des Bauherren obliegt, welche Anlagen er zum Gegenstand seines Planfeststellungsantrages macht und für welche Anlagen er Baurecht begehrt. Die Planfeststellungsbehörde kann der Vorhabenträgerin den Bau nicht beantragter Anlagen nur auferlegen, wenn sie feststellen würde, dass der Plan ohne die geforderten baulichen Anlagen rechtswidrig bzw. abwägungsfehlerhaft wäre. Es mag richtig sein, dass ein S-Bahnhof an der Perleberger Brücke zweckmäßig wäre. Das Fehlen dieses Bahnhofs macht die beantragte Planung je-

doch nicht abwägungsfehlerhaft, denn es gibt keine subjektiven Rechte auf Errichtung einer bestimmten Verkehrsinfrastruktur. Die S21 kann ihre verkehrlichen Funktionen auch ohne den Bahnhof Perleberger Brücke erfüllen. Die spätere Nachrüstung wird durch die Planung nicht ausgeschlossen. Weitergehende Maßnahmen kann die Planfeststellungsbehörde gegen die Vorhabenträgerin nicht verfügen.

6.2 Weitere Einwendungen (geordnet nach Themenkomplexen)

6.2.1 Erfordernis der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens

Einwendung:

Einwender 175 macht Einwände gegen die Trassenführung zwischen Perleberger Brücke und Bahnhof Wedding geltend. Die Trassenführung greife dort massiv in das Stadtbild ein. Dies betreffe die Bahnhofsprojektierung Perleberger Brücke, den Ausbau des Nordufers und die Schließung der Tegeler Straße einschließlich der Beseitigung des Mettmannplatzes. Der Einwender meint, es müsse eine Trasse gefunden werden, die einen Bahnsteig an der Perleberger Brücke ermöglicht und den Mettmannplatz nicht noch weiter beeinträchtigt, wie dies durch die Fernbahntrasse des „Overfly“ bereits geschehen sei. Es sei zu prüfen, ob diese Trassenführung angesichts ihrer planerischen Konflikte ohne vorherige Durchführung eines Raumordnungsverfahrens überhaupt zulässig sei.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vor der Planfeststellung war hier nicht erforderlich. Gemäß Art. 22 Abs. 4 Satz 2 des Landesplanungsvertrages (LaPlaV) zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg werden Raumordnungsverfahren nicht durchgeführt für Vorhaben, die im Berliner Flächennutzungsplan dargestellt sind. Die S21 ist seit der 1997 durch das Abgeordnetenhaus beschlossenen Änderung des Berliner Flächennutzungsplanes im FNP dargestellt (vgl. hierzu Abschnitt B Ziffer 2 dieses Beschlusses).

6.2.2 Einwendungen gegen Ersatzlösungen für die Unterbrechung der Tegeler Straße

Einige Einwender bestreiten die Notwendigkeit einer Ersatzlösung für die unterbrochene Tegeler Straße. Sie fordern, das Nordufer wie bisher als Sackgasse unter dem nördlichen Berliner Innenring enden zu lassen und für die Unterbrechung der Tegeler Straße keine neue Straße zu errichten. Von den Einwendern werden vor allem folgende Argumente vorgetragen:

Wenn von der befürchteten Verkehrsbelästigung die Rede ist, wird erwidert, man würde durch die Ampelschaltung nur wenige Autos in den Sprengelkiez lassen. Wenn hingegen über die Notwendigkeit der Öffnung des Nordufers gesprochen wird, heißt es, dass Unmengen von Benzin aufgrund der Umwege verfahren werden würden. Sollen nur wenige oder vielleicht doch viele Kfz von Süden in den Kiez einfahren können?

Viele der Anwohner, die heute über die Tegeler Straße in den Kiez ein- und ausfahren, können je nach Fahrziel, vor allem bei größeren Entfernungen in südöstliche als auch südwestliche Richtung die Route so wählen, dass kein großer Umweg gefahren werden muss. Nur diejenigen, die unbedingt die Heidestraße benützen müssen, sind tatsächlich betroffen. Und von denjenigen, die einen Umweg fahren müssten, entscheiden sich vielleicht doch einige zum Umstieg auf das Fahrrad oder den ÖPNV.

Einige Einwander bezweifeln, dass es nicht möglich sein soll, die Tegeler Straße über eine Eisenbahnüberführung oder per Tunnel zu queren. Damit bliebe die Tegeler Straße als Verkehrsweg erhalten, und die Eingriffe in den Mettmannplatz könnten vermieden werden.

In der Schalltechnischen Untersuchung des Planfeststellungsverfahrens wurde keine aktuelle Verkehrszählung vom zuständigen Tiefbauamt verwendet, sondern Stichproben der aktuellen Verkehrsbelegung vorgenommen. Lediglich eine Hochrechnung ergab eine Erhöhung der DTV von 4040 Kfz/24h auf 6540 Kfz/24h auf der Lynarstraße. Für den südlichen Abschnitt der Straße Nordufer wird eine DTV von 4460 Kfz/24h erwartet. Einwander erheben gegen dieses ungenaue Zahlenmaterial Kritik. Sie seien keine ausreichende Begründung für die Öffnung des Nordufers, einer Maßnahme, die schwerwiegende Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner und die Verkehrssicherheit und Kosten für den Steuerzahler zur Folge hätten.

Für Einwander 172 ist die Begründung, der Straßenbau sei für die Buserschließung in Richtung Lehrter Bahnhof und Regierungsviertel notwendig, nicht überzeugend. Der enorme Kostenaufwand für den Straßenneubau und der weitgehende Eingriff in das Wohnumfeld und die Natur stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen der Buslinie. Es ist doch fragwürdig, ob nach Inbetriebnahme der S21 die BVG überhaupt an dieser Streckenführung festhalten wird.

Ob Einsatzfahrzeuge aus Richtung Süden in das Wohngebiet „Sprengelkiez“ überhaupt kommen müssen, ist ja in dem o.g. Gutachten nicht nachgewiesen. Ob der Bus 248 überhaupt in fünf Jahren noch fährt, ist ebenfalls nicht überprüft.

Einwander Nr. 207 wendet ein:

In den Akten der Planfeststellung fehlt es an einer ausreichenden Verkehrsuntersuchung für das betreffende Gebiet, und es liegt den Planungen kein schlüssiges Verkehrskonzept zugrunde.

Als Begründung für die geplante Öffnung des Nordufers für den Durchgangsverkehr wurde z.B. angeführt, dass der Buslinie 248 die Durchfahrt ermöglicht werden müsse.

Dagegen ist einzuwenden, dass in den Planungen keine Abklärung der Frage erfolgt ist, ob die BVG die bisherige Busführung oder die Buslinie 248 überhaupt beibehalten will, wenn die S21 in Betrieb genommen wird.

Als weiteres Argument für die Öffnung des Nordufers werden der Busverkehr und die Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen) angeführt. Auch hier gibt es nach Auffassung einiger Einwender bessere Alternativen:

Es spricht wenig dagegen, eine schmale Busspur durch den Mettmannpark zu legen. Leider würde der Park auch dadurch beeinträchtigt, jedoch viel weniger als bei einem vollen Verkehrsanschluss. Außerdem ist vorstellbar, dass an der Müllerstraße/Ecke Lynarstraße das Linksabbiegen nur für den Bus gestattet wird, damit das Wohngebiet angebunden wird. Zu den Einsatzfahrzeugen lässt sich feststellen, dass sowohl das Krankenhaus als auch die Feuerwache im Norden bzw. Nordosten des Wohngebiets liegen und deshalb nicht von Süden hineinfahren müssen.

Der Einwander Nr. 192 fordert ein Verkehrskonzept, das Durchgangsverkehr über das Nordufer zwischen Fenn- und Seestraße unterbindet, d.h. das Nordufer im Bereich Mettmannplatz sollte nur für BVG, Einsatz- und Rettungsfahrzeuge geöffnet werden.

Die Einwander 188, 189, 190 und 191 bejahen die Frage der Machbarkeit einer Sperrung der Tegeler Straße aus verkehrlichen Notwendigkeiten. Der motorisierte Individualverkehr sowie Güterverkehr benötigt keine Zufahrt des Wohngebietes rund um die Tegeler Straße von Süden her: Die Zufahrtmöglichkeiten über Lynarstraße, Nordufer oder Tegeler Straße von Norden aus sind vorhanden, und die anfallenden Umwege sind nicht so lang und zumutbar.

Die Notwendigkeit der Öffnung des Nordufers für den motorisierten Individualverkehr wird in den Planfeststellungsunterlagen per Verkehrsgutachten nicht nachgewiesen.

Entscheidung:

Die Einwendungen, die darauf abzielen, auf eine Ersatzlösung für die unterbrochene Tegeler Straße zu verzichten, werden zurückgewiesen. Eine dem Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG entsprechende Entscheidung erfordert hier den Bau einer neuen ersatzweisen Straßenverbindung zur Aufrechterhaltung der innerörtlichen Wegebeziehungen.

Die ebenerdige Führung des Bahndamms der S21 im Bereich der Kreuzung mit der Tegeler Straße ist eine unvermeidliche Voraussetzung zur Realisierung des Vorhabens. Die Trasse muss nach der Unterquerung des sog. Overfly in einen Tunnel durch den Bahndamm des nördlichen Berliner Innenrings geführt werden, um auf der Nordseite in die vorhandenen S-Bahngleise einzubinden.

Die Unterbrechung der Tegeler Straße kann nicht durch den Bau einer Unterführung der S-Bahn vermieden werden. Da die östliche Kurve der S21 die Verbindung zwischen dem Lehrter Bahnhof und dem nördlichen Berliner Innenring vor dem S-Bahnhof

Wedding herstellen soll und die S-Bahngleise des Nordrings nördlich der Fernbahngleise verlaufen, muss die Trasse der S21 den Bahndamm des Nordrings in einem Tunnelbauwerk unterqueren. Dieses Tunnelbauwerk befindet sich östlich der Tegeler Straße. Hierzu muss sich die Trasse der S21 an der Tegeler Straße auf Geländehöhe befinden. In Richtung Lehrter Bahnhof muss die Ostkurve der S21 die Eisenbahnüberführung Nordost der Fernbahn (den sog. Überflieger) unterqueren, um dann auf einer Brücke den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und die Perleberger Brücke (Straßenbrücke) zu überqueren. Wegen dieser auf engstem Raum konzentrierten Zwangspunkte kann die Trasse der S21 nicht unter der Tegeler Straße hindurchgeführt werden.

Eine Planungsvariante, zur Aufrechterhaltung der Tegeler Straße diese abzusenken und unter der S21 hindurchzuführen, würde schwerwiegende Eingriffe in das Ortsbild und Erschließungsprobleme für die dann teilweise nicht mehr erschlossenen Grundstücke Tegeler Straße 2-7 zur Folge haben. Das Gleiche würde gelten bei einer Straßenüberführung der Tegeler Straße über die Bahntrasse. Die Trassierung der Ersatzstraße durch den Mettmannpark ist im Vergleich dazu nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde deutlich weniger konflikt- und kostenträchtig. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die Grundsatzentscheidung für die Trassierung der Ersatzstraße, durch die erheblichere zusätzliche Beeinträchtigungen des Ortsbildes und Erschließungsprobleme im Umfeld vermieden werden, sachgerecht getroffen worden ist. Dabei wird nicht verkannt, dass dafür die Zerschneidung des Mettmannplatzes durch eine weitere Verkehrsstraße in Kauf genommen wird. Die Eingriffe in das Ortsbild durch diese Straßenführung sind deshalb weniger schwerwiegend, weil die Trassenführung der S21 in Richtung Kanal ansteigt, wodurch der Bau der neuen Straßenanlagen aufgrund der Höhenverhältnisse deutlich erleichtert wird.²⁹

Da die Planung somit die Sperrung und Einziehung einer öffentlichen Straße bewirkt, musste im Rahmen der Planung geprüft werden, ob für diese unterbrochene öffentliche Straße eine Ersatzlösung zu planen war. Dabei sind folgende rechtliche Prämissen zu beachten: In einem Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes kann eine Genehmigung neuer oder geänderter Straßenanlagen nur unter engen Voraussetzungen erfolgen. Zulässig ist dies nur, wenn sich der Bau oder die Änderung einer Straße als notwendige Folgemaßnahme des Eisenbahnvorhabens im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG darstellt. Notwendig ist eine Folgemaßnahme nur, wenn nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes vorgebeugt werden muss (Beschluss des BVerwG vom 31.08.1995, Az. 11 VR 14.95). Die Planung der Straße muss dazu dienen, Probleme von einigem Gewicht zu

²⁹ vgl. Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Erörterungstermin, abgedruckt in der Niederschrift, S. 48

lösen; um jede Kleinigkeit muss eine Planung sich nicht kümmern (Steinberg/Berg/Wickel, Fachplanung, 3. Aufl. Baden-Baden 2000, S. 252, Rz. 12 mit weiteren Nachweisen). Dabei muss die Planung sich auf solche Maßnahmen beschränken, die über den Anschluss oder die Anpassung der vorhandenen Anlagen nicht wesentlich hinausgehen. Nicht zulässig ist, im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für Eisenbahnanlagen Planungen des Straßenbaulastträgers mit zu erledigen, die ein eigenes Planungskonzept erfordern (BVerwG, Urteil vom 01.07.1999, Az. 4 A 27.98, DVBl. 1999, 1519, 1522). Wo genau die Grenze zwischen einer zulässigen notwendigen Folgemaßnahme und einem unzulässigen Eingriff in die Kompetenz eines anderen Planungsträgers zu ziehen ist, lässt sich allerdings nicht generell festlegen (BVerwG, Urteil vom 24.03.1999, Az. 11 B 38.98).

Schon aufgrund dieser begrenzten Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde müssen diejenigen Einwendungen zurückgewiesen werden, die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ein umfassendes Verkehrskonzept zur Verkehrslenkung im Umfeld des Sprengelkiezes fordern. Derart umfassende Planungskonzeptionen können nur durch die für Straßenplanung zuständigen Behörden des Landes Berlin selbst, nicht aber durch das Eisenbahn-Bundesamt erarbeitet und festgesetzt werden. Eine Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahn muss sich darauf beschränken, eine Anpassung des Straßennetzes vorzunehmen, soweit dies zur Bewältigung der durch das Eisenbahnvorhaben ausgelösten Probleme erforderlich ist. Eine Verpflichtung zur Verbesserung der vorgefundenen Situation obliegen der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde dagegen nicht (BVerwG, Beschluss vom 23.06.1989, Az. 4 B 100.89).

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass sich die Verlängerung des Nordufers, das heute unter dem Bahnviadukt des Nordrings als Sackgasse endet, als Lösung zur Aufrechterhaltung der bestehenden Wegebeziehungen und zur Anpassung des Straßennetzes im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens geradezu aufdrängt. Ein eigenes Planungskonzept erfordert dies nicht, auch wenn diese Ersatzstraßenplanung Auswirkungen auf den Mettmannplatz hat. Daher bestehen keine Zweifel an der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für die Zulassungsentscheidung zur Verlängerung des Nordufers im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Einwendungen gehen dagegen teilweise und mit verschiedenen Argumenten davon aus, dass überhaupt keine Ersatzlösung für die Sperrung der Tegeler Straße geschaffen werden sollte. Im Vordergrund steht dabei der Wunsch der Anwohner, das Nordufer nicht für den überörtlichen Durchgangsverkehr zu öffnen. Zu dieser Frage wird auf die nachfolgende Entscheidung zu 6.2.3 verwiesen. Einige Einwander wenden sich auch gegen die Beeinträchtigung des Mettmannplatzes. Hierzu wird verwiesen auf die Entscheidung zu 6.2.5. An dieser Stelle möchte sich die Planfeststellungsbehörde

zunächst nur beschränken auf die Entscheidung der Frage, ob hier überhaupt eine Ersatzstraße zu planen war, oder ob auf diese hier hätte verzichtet werden können.

Die wesentlichen Argumente, mit denen die Vorhabenträgerin und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Notwendigkeit der Ersatzlösung begründet haben, sind

- die Aufrechterhaltung der Buslinie 248 als Verbindung zwischen dem Wedding und dem Regierungsviertel und dem Potsdamer Platz
- die angesichts des Bedarfs nicht ausreichenden Zufahrtmöglichkeiten in den Sprengelkiez aus südöstlicher Richtung
- die dadurch hervorgerufenen Gefährdungen durch längere Anfahrwege für Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen
- die notwendig werdenden Umwegfahrten für private Pkw aus bzw. in Richtung Südosten (Heidestraße).

Die Planfeststellungsbehörde stimmt der Auffassung der Einwender zu, dass die Aufrechterhaltung einer Buslinie für sich allein betrachtet in der Regel keine ausreichende Begründung bilden kann für die Planung einer Ersatzstraße in einem Planfeststellungsverfahren der Eisenbahn. Die Linienführung von Bussen hängt von einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab. Dem Verlust einer Straßendurchfahrt wird in einer Großstadt regelmäßig durch Anpassungen der Linienführung begegnet werden können. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Buslinie 248 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 eingestellt worden ist. Teilweise an ihre Stelle getreten ist die Linie 147. Diese Linie benötigt die Durchfahrmöglichkeit durch die Tegeler Straße in einer Fahrtrichtung, nämlich von Süden kommend, weil alternative Wegeführungen nicht möglich sind. Ein Linksabbiegen aus der Müllerstraße in die Lynarstraße ist wegen der Anlagen des U-Bahnhofs in der Straßenmitte nicht möglich.

Wesentlich schwerer wiegen dagegen die weiteren Argumente der Vorhabenträgerin und der Senatsverwaltung zur Einschätzung der Notwendigkeit einer Ersatzstraße. Auch einige Einwender verschließen sich dem Argument der Gewährleistung der Erreichbarkeit des Sprengelkieses von Süden durch Einsatzfahrzeuge oder durch Busse keineswegs und schlagen deshalb z.T. eine nur für Rettungs- und Dienstfahrzeuge zulässige Straßenführung über den Mettmannplatz vor. Das Argument privater Umwegfahrten wird von vielen Einwendern dagegen als nicht bedeutsam angesehen.

Im Erörterungstermin am 11.02.2003 hat der für Straßenplanung zuständige Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Notwendigkeit einer Ersatzlösung für die Unterbrechung der Tegeler Straße folgendes ausgeführt:³⁰

³⁰ Niederschrift des Erörterungstermins, Anlage 6 zur abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde, S. 48 ff.

Dieses Gebiet (Sparrplatz/Sprengelkiez) umfasst 55 ha und wird begrenzt im Süden bzw. Südwesten durch den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, ist von dieser Seite überhaupt nicht zugänglich und wird südöstlich begrenzt von dem Bahnriegel des Nordrings, der nur an der Tegeler Straße unterbrochen ist. Der Nordring der Bahn wird als Brücke über das Nordufer geführt, die Straße endet dort aber. Es ist eine Planung des Bezirks gewesen, den Verkehr auf dem Nordufer, das ursprünglich durchgängig war, zu unterbinden. Der Abschnitt bis zur Fennstraße ist als Grünfläche in den Mettmannplatz einbezogen worden... Die Verkehrsanlagen der Bahn (Eisenbahnüberführung Nordost, die Verbindungskurve vom Lehrter Bahnhof zum Ring) zerschneiden mittlerweile den Mettmannplatz. ...

Da die S21 im Bereich der Tegeler Straße gerade das Straßenniveau erreicht und dann in Richtung Nordufer langsam ansteigt, hatten wir sofort den Gedanken, nicht eine Umfahrung für die Tegeler Straße zu machen, sondern die Tegeler Straße zu schließen und den Gedanken aufzugreifen, das Nordufer wieder herzustellen, weil es dort höhenmäßig möglich war, eine Straßenverbindung zu schaffen. Wir haben uns deshalb erst einmal mit der Tegeler Straße beschäftigt und die Frage zu klären versucht, ob es überhaupt erforderlich ist, dort eine Straßenverbindung wieder herzustellen.

*Die Funktion der Tegeler Straße ist die einer Wohn-Sammelstraße, die für das Quartier eine Erschließungsfunktion hat, und **sie stellt die einzige Straßenverbindung mit dem übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetz im Süden dar.**³¹ Sie hat eine Belastung - es sind etwas ältere Zählungen vorhanden - von ca. 6000 Kfz pro Tag. Wir waren uns nicht sicher, ob diese Belastung heute noch zutrifft. Wir haben vor einigen Wochen eine Kontrollmessung gemacht mit folgendem Ergebnis: Rund 4000 Kfz benutzen täglich den südlichen Abschnitt der Tegeler Straße zwischen Lynarstraße und Fennstraße. Das deutet darauf hin, dass wir hier keinen nennenswerten übergeordneten Durchgangsverkehr haben, sondern dass es sich um Erschließungsverkehr handelt. Wir sind der Meinung ..., dass das eine wichtige Anbindung für dieses Quartier darstellt, die nicht ohne weiteres aufgegeben werden kann.*

Was hätte das für Folgen? Wir haben die BVG befragt, welche Bedeutung die Buslinie 248 hat. Danach geht es in erster Linie darum, das Quartier an die U-Bahnhöfe Amrumer Straße und Leopoldplatz anzubinden, also an die U 9 und die U 6. ... Eine Abbindung im Bereich der Tegeler Straße durch die S21 würde für die BVG bedeuten, dass sie diese Buslinie nicht mehr durch dieses Quartier fahren lassen würde. Sie müsste - von der Heidestraße kommend - erst einmal

³¹ Hervorhebung des Zitats durch die Planfeststellungsbehörde

das halbe Quartier umfahren, eventuell über die Müllerstraße. Aber dort ist die Einfahrt in die Lynarstraße nicht mehr möglich, weil durch die Verbindung des U- und S-Bahnhofs im Mittelstreifen der Müllerstraße eine Einfahrt von Osten nicht mehr möglich ist, so dass das Quartier erst weiter nördlich erreicht werden kann...

Unabhängig davon haben wir auch für den übrigen Erschließungsverkehr - es sind etwa 4000 Fahrten pro Tag - im Quell- und Zielverkehr die gleichen Umwegfahrten. Wir haben einmal ermittelt, was das bedeutet, und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass Umwegfahrten von etwa 1,5 km Länge notwendig sein würden. Das heißt, dass durch das Abschneiden der Tegeler Straße Umwegfahrten von insgesamt 1,5 Millionen km pro Jahr entstehen würden. Dabei geht es hier nicht um einen überörtlichen Durchgangsverkehr oder um Schleichverkehr, sondern es geht um die Erschließung des Gebietes von Süden her. Das wären Fahrten, die auf jeden Fall unternommen werden, die also nicht durch irgendwelche anderen Verbindungen abzuwickeln wären, ohne dass die entsprechenden Umwege zustande kämen.

Vom Bezirk kam dagegen die Vorstellung, man könnte doch diesen Verkehr über das Friedrich-Krause-Ufer schicken. Das ist richtig für den übergeordneten Verkehr, der nicht Quelle und Ziel in diesem Gebiet hat. Aber für den Quell- und Zielverkehr bedeutet das eine Umwegfahrt von im Mittel 1,5 km. Deshalb haben wir hier die Planung mit einer Öffnung des Nordufers befürwortet...

Ich möchte noch zur Frage, ob es sich auf der Tegeler Straße überwiegend um Durchgangs- oder Erschließungsverkehr handelt, Stellung nehmen. Wir haben einmal die für Berlin gültigen Zahlen der von den Bewohnern zurückgelegten Wege addiert, mit der Aufteilung auf ÖPNV, MIV und Wege, die per Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Mit den Durchschnittszahlen Berlins kommen wir für dieses Gebiet Sprengelkietz mit immerhin 14.500 Einwohnern auf etwa 19.000 Fahrten pro Tag, die mit dem motorisierten Individualverkehr getätigt werden. Das ist eine Größe, die bei der Lage dieses Gebiets zu etwa 30 Prozent in Richtung Süden abgewickelt werden muss. Dann kommen wir auf rund 6000 Fahrten mit dem Kfz, die in Richtung Süden allein von den Bewohnern, den Besuchern und den Gewerbetreibenden in diesem Gebiet pro Tag zurückgelegt werden. Das ist, verglichen mit unserem Zählergebnis von 4000 Kfz pro Tag, tatsächlich der Erschließungsverkehr, der hier stattfindet, und kein übergeordneter Durchgangsverkehr.“

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Ausführungen für überzeugend und schließt sich den Erwägungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an. Sie hält die durch eine aktuelle Verkehrszählung gestützte Schätzung des motorisierten Individualver-

kehrsaufkommens der Tegeler Straße als Entscheidungsgrundlage für ausreichend, um die Prognose treffen zu können, dass die ersatzlose Schließung der Tegeler Straße nicht hinnehmbare Störungen der innerörtlichen Verkehrsabwicklung bewirken würde. Wegen der schwierigen Erschließungssituation des Sprengelkiez aus und in Richtung Süden, hervorgerufen durch den Nordring der Bahn und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, ist die Argumentation der Senatsverwaltung einleuchtend, dass aus Richtung Heidestraße kommende oder in diese Richtung fahrende Verkehre bei einem ersatzlosen Wegfall der Tegeler Straße Umwege in einer Größenordnung von 1,5 km fahren müssten. Dies darf nicht nur als zusätzliche Belastung der betroffenen Kraftfahrer gewertet werden, vielmehr erschwert dies auch die Arbeit von Einsatzfahrzeugen, außerdem würden Bewohner anderer Straßen dieser Wohngegend und die Umwelt mit zusätzlichen Lärm- und Abgasimmissionen belastet werden. Bei einem Verzicht auf eine Ersatzlösung für die Sperrung der Tegeler Straße müsste davon ausgegangen werden, dass eines der durch das Vorhaben S21 ausgelösten Probleme zu Lasten der Anlieger und der Umwelt unbewältigt bliebe.

Die Einschätzung einiger Einwender, die Verschlechterung der Erschließung des Sprengelkiez durch den motorisierten Verkehr sei wünschenswert, um zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrades zu motivieren, kann die Planfeststellungsbehörde nicht berücksichtigen, weil dies Fragen grundlegender konzeptioneller Überlegungen der Lenkung des Verkehrswahlverhaltens betrifft, über die im Rahmen eines Verfahrens zur Zulassung von Eisenbahnbetriebsanlagen nicht entschieden werden kann.

Somit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass die ausgelegte Planung ohne eine Ersatzlösung für die Unterbrechung der Tegeler Straße unausgewogen und nicht genehmigungsfähig gewesen wäre. Die Vorhabenträgerin hat eine Ersatzstraßenplanung vorgelegt, durch die die heutige Sackgasse des Nordufers zur Fennstraße über den Mettmannplatz verlängert wird. Damit kann künftig die Unterbrechung der Tegeler Straße im engen örtlichen Umfeld umfahren werden. Schonendere alternative Trassenführungen der Ersatzstraße sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar geworden. Die Einwendungen im Anhörungsverfahren verfolgen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch weniger das Ziel einer günstigeren Trassenführung der Ersatzstraße, vielmehr befürchten die Einwender negative Auswirkungen der Öffnung des Nordufers auf die Wohn- und Lebensqualität im Umfeld. Hierzu wird auf die nachfolgende Entscheidung zu 6.2.3 verwiesen.

6.2.3 Einwendungen gegen die Entwicklung des „Nordufers“ zur Durchgangsstraße

Die unter diesem Gliederungspunkt erfassten Einwendungen bilden den eindeutigen inhaltlichen Schwerpunkt der zum Verfahren eingegangenen Einwendungen. Zahlreiche Einwender befürchten, dass sich die Straße „Nordufer“ nach ihrer Verlängerung zur Fennstraße trotz der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zu einem Schleichweg für den überörtlichen Kfz-Durchgangsverkehr entwickeln könnte. Die Einwender, in der Mehrzahl Bewohner des Sprengelkiez, sehen dadurch ihre schützenswerten Belange unzumutbar beeinträchtigt und befürchten erhebliche Verluste an Lebensqualität in ihrem Umfeld bis hin zu einem „Abrutschen“ des Wohnkieses. Deshalb wird die Planung mit der Ersatzstraßenlösung der Verlängerung bzw. Öffnung des Nordufers als unausgewogen angesehen.

Die Einwender Nr. 8, 51, 75,76,77, 137, 154, 156, 157, 163, 164, 165, 166, 168, 174, 176, 188-191, 192, 207 sowie die Unterzeichner der Unterschriftenliste 1 (Nr. 9, 10, 14 bis 32, 152, 158 bis 162, 167, 194 bis 200, 209 bis 225, 230, 234, 235, 239 bis 242, 244 bis 453, 75), der Liste 2 (Nr. 11, 28, 33 bis 40, 148, 152, 155, 193, 203, 206, 208, 226 bis 229, 232, 233, 236 bis 238, 454 bis 466) und der Liste 3 (Nr. 28, 41 bis 46, 56 bis 59, 136, 182 bis 184, 201, 202, 204, 205, 231, 243, 467 bis 690) sind überwiegend Bewohner des Sprengelkieses. Sie lehnen die Öffnung des Nordufers vor allem wegen der Befürchtung steigenden Durchgangsverkehrs ab. Von den Einwendern werden vor allem folgende Argumente vorgetragen:

Das Nordufer ist die Straße mit dem höchsten Wohn- und Erholungswert im dicht besiedelten Kiez (zwischen Virchow-Klinikum, Technischer Fachhochschule und der Fa. Schering). Die Straße ist über den Bezirk hinaus bekannt und wird viel zur Freizeitgestaltung und Naherholung genutzt. Hohe Anziehungskraft haben vor allem die Gartenlokale und der ufernahe Weg am Kanal, der zum Spazieren gehen, Joggen, Radfahren, Sonnenbaden, Angeln und zum Entspannen einlädt. Auch die schönen denkmalgeschützten Häuser entlang des Nordufers und das Robert-Koch-Institut ziehen Besucher an. Eine größere Verkehrsbelastung und Verschärfung der Verkehrssituation am Nordufer, das von Radfahrern, Spaziergängern mit und ohne Hund, Joggern, den Kindern des Bezirks, und Besuchern der Gaststätten aus allen Teilen der Stadt genutzt wird, kann nicht hingenommen werden. Im Kiez leben ca. 16.000 Menschen auf engem Raum. Am Nordufer liegen direkt 3 Spielplätze und in unmittelbarer Nähe mehrere Kindertagesstätten, Kinderläden und Behindertenwohnungen.

Das Nordufer ist der attraktivste Straßenzug im Wedding und über den Wedding hinaus durch seine idyllische Erscheinung und die netten Gartenlokale bekannt. Es ist ein Ort der Naherholung und wird nicht nur von den unmittelbaren Anwohnern, sondern auch von den Bewohnern des gesamten Bezirks genutzt.

Es gibt außer dem Pfad direkt am Ufer (und seiner speziellen Flora und Fauna) einen idyllischen Rad- und Gehweg entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und einen schönen Baumbestand. Auf der Häuserseite existieren gepflegte Vorgärten, die Bebauung ist qualitativ hochwertig, einige Häuser sind als geschützte Denkmäler eingetragen, es gibt 4 attraktive Biergärten und weitere 2 Restaurants in unmittelbarer Nähe zum Nordufer. Die Promenade des Nordufers mündet an einem Ende in den Mettmannpark und am anderen Ende in den Park des Eckernförder Platzes.

Das Nordufer ist als „gute Wohnlage“ bekannt. Die Anziehungskraft der Gartenlokale, des Spazierweges am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, des besonders stimmungsvollen Ortsbildes mit dem kunsthistorisch bedeutsamen Häuserbestand aus der Zeit um 1900 und den gepflegten Vorgärten würde durch einen starken Durchgangsverkehr dramatisch leiden.

Die derzeitige Verkehrssituation ist unbefriedigend, da sich fast niemand an die ausgeschilderte Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h hält und die Straße bereits als Schleichweg und Ersatzdurchgangsstraße genutzt wird. Der außerordentliche Wert des Nordufers wird dadurch beeinträchtigt. Einen (wenn auch nicht ausreichenden) Schutz gegen das hohe Verkehrsaufkommen am Nordufer stellt bisher die Tatsache dar, dass es keinen direkten Anschluss des Nordufers an die Fennstraße gibt und man bisher eine Ecke (Tegeler / Lynarstraße - mit Ampel an der Kreuzung) ausfahren muss und dieses kurze Stück der Lynarstraße (zwischen Tegeler Straße und Nordufer) schmal und kopfsteingepflastert ist. Außerdem ist die Tegeler Straße von der Heidestraße bzw. Perleberger Brücke kommend für die Linksabbieger in den Stoßzeiten schlecht zu erreichen.

Die geplante Öffnung des Nordufers durch die teilweise Beseitigung des Mettmannplatzes wird die unbefriedigende Verkehrssituation weiter verschärfen, weil sich der Pkw- und eventuell der Lkw - Fahrer eine unbequeme Kreuzung (Tegeler / Lynarstr.) spart und direkt ins Nordufer einfahren kann. Außerdem ist zu erwarten, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs, der heute über die Tegeler Straße weiterfließt, sich dann noch zusätzlich in das Nordufer ergießen wird. Selbst bei restriktiver Ampelschaltung an der Fennstraße, - die im Übrigen jederzeit den Bedürfnissen des Straßenverkehrs angepasst werden kann (z.B. bei anderer politischer Konstellation) - könnte diese Ampel zumindest in den Stoßzeiten die Ein- und Ausfahrt von und zum Nordufer erleichtern. Die Eröffnung des Lehrer Bahnhofes und des unterirdischen Streckenabschnitts der B96 lässt für die Zukunft einen erhöhten Verkehrsdruck auf den Sprengelkiez erwarten, der sich auch über die neue Nordufereinmündung in der Fennstraße seinen Weg bahnen wird. Für die Autofahrer wäre dies eine günstigere Alternative zum Friedrich-Krause-Ufer, das einen Engpass beim Einbiegen auf die Föhrer Brücke oder Putlitzbrücke und weiter in die Sylterstraße hat, und auch in anderer Richtung eine scharfe Einmündung in die Perleberger Straße aufweist.

Die Beobachtung ist, dass das Nordufer bereits jetzt als Schleichweg zum Autobahnanschluss Seestraße übermäßig genutzt wird. Die jetzt geplante direkte Durchfahrt von der Fennstraße zur Autobahn würde von den Autofahrern sehr schnell angenommen werden.

Einwender 176 weist darauf hin, dass die Verkehrsströme nach Inbetriebnahme des Lehrter Bahnhofs und des Tiergartentunnel in den Planungsunterlagen überhaupt nicht beachtet werden. Ein Teil der höheren Verkehrsströme werde sich das Nordufer als neuen „Schleichweg“ von der Heidestraße zur Seestraße aussuchen. Hierzu fehlten jegliche Untersuchungen und Aussagen.

Für Kinder, ältere und behinderte Mitmenschen birgt bereits jetzt eine Überquerung der Fahrbahn eine Gefährdung durch Verkehrsunfälle. Die Kinder könnten sich dort nicht mehr selbstständig bewegen, wenn die Straße neuen Durchgangsverkehr anziehen sollte.

Durch die zu erwartende Zunahme des Verkehrs und die daraus folgende Abgasbelastung drohen die ohnehin geschädigten großen Straßenbäume am Nordufer vollends verloren zu gehen. Die Abgasimmission zusammen mit der Zunahme der Lärmbelastung und Staubbelastung stellen eine unzumutbare Belastung der Gesundheit der Anwohner und Nutzer des Nordufers dar.

Durch die vorgesehene Öffnung des Nordufers und das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen würde der Freizeit- und Erholungswert für die Anwohner und die vielen Besucher drastisch sinken. Damit verbunden wäre auch eine eingeschränkte Nutzung von Balkonen und Vorgärten der Anwohner sowie eine weitere Einengung der Bewegungsfreiheit der Kinder.

Gibt es erst einmal eine bequeme Einfahrt/ Ausfahrt zum Nordufer an der Fennbrücke, ist die zukünftige vermehrte Nutzung des Nordufers als attraktiver Schleichweg entgegen allen Beteuerungen nur eine Frage der Zeit. Eine restriktive Ampelschaltung ist kein Allheilmittel und jederzeit einfach veränderbar.

Ein Blick auf den Stadtplan erschreckt: Der Weg vom Potsdamer Platz, den Regierungsgebäuden, dem Tiergartentunnel oder allgemein von der Stadtmitte zum Flughafen, zur Autobahn oder in den Nordwesten und umgekehrt führt ideal über die Heidestraße und alternativ über das Friedrich-Krause-Ufer oder das Nordufer zur Sylterstraße und zurück. Das an die Fennstraße angeschlossene Nordufer würde eine sehr attraktive Alternative zum Friedrich-Krause-Ufer sein, unabhängig von der jeweiligen Ampelschaltung.

Da es im Bezirk Konsens ist, dass das Nordufer von Verkehr entlastet werden sollte, weil es einen hohen Naherholungswert hat und vor allem von Kindern, Joggern, Spaziergängern, Radfahrern und Gaststättenbesuchern genutzt wird und als Oase erhalten bleiben sollte, muss man das Vorhaben, das Nordufer zu öffnen, entschieden ablehnen.

Neben individuellen finanziellen Einbußen bei Wohnungseigentümern stört die Einwender vor allem die Beeinträchtigung der Lebensqualität aufgrund der Entwertung eines schönen Straßenzuges durch eine verfehlte Verkehrsplanung. Lebensqualität bedeute nicht nur, in der Großstadt mit dem PKW auf dem direktesten und schnellsten Weg von A nach B zu kommen, sondern auch ein intaktes Wohnumfeld. Im Zweifel müsse zugunsten des intakten Wohnumfeldes entschieden werden, weil es zum privaten PKW in Großstädten gute Alternativen gibt. Ein Einwender erhebt einen Anspruch auf Entschädigung für die ideelle und materielle Wertminderung seiner Wohnung.

In den Planfeststellungsunterlagen wird ein Eingehen auf den hohen urbanen Stellenwert des Nordufers vermisst. Auch wurde in der UVS, in Bd.2.1, Anlage 10, Pkt.3.5., S 65 ff. das Nordufer überhaupt nicht berücksichtigt. Und dies, obwohl die weithin (bis nach Moabit hinüber) sichtbaren pittoresken Turm- und Giebelelemente der historischen Gebäude des Nordufers wichtige städtebauliche Akzente setzen.

Für eine Bewohnerin eines unmittelbar an das Nordufer angrenzenden Häuserblocks in der Fehmarner Straße wird der zu erwartende Durchgangsverkehr am Nordufer die Lebensqualität entscheidend beeinträchtigen. Der Balkon im 4. Stock hat Blick- und Hörkontakt zum Nordufer. Bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen am Nordufer, mit den entsprechenden Schallemissionen und zunehmender Luftverschmutzung wäre der Balkon nicht mehr nutzbar und die Wohnlage unattraktiv. Die Einwenderin würde in eine andere Gegend ziehen. Dasselbe würden vermutlich zahlreiche Bewohner des Nordufers (die „besser Verdienenden“) und der unmittelbar angrenzenden Seitenstraßen tun. Eine soziale Verödung könnte die Folge sein.

Als eine mögliche Maßnahme gegen diese befürchtete Entwicklung befürworten einige Einwender die Sperrung des Nordufers in Höhe des Pekinger Platzes.

Eine bloße Sperrung durch Poller, Betonkübel, Eisenstangen oder Ähnlichem ohne bauliche Maßnahmen der Entfernung des Straßenbelages und der Begrünung wird dabei als nicht ausreichend betrachtet, weil eine solche Sperrung genauso wie restriktive Ampelschaltungen zu leicht wieder geändert werden könnten. Es sei dann nur eine Frage der Zeit (politische Konstellationen, Verkehrsdruck etc.), dass solche Sperrungen wieder entfernt würden. Es sei notwendig, einen echten, zeitnahen Konnex im Planfeststellungsbeschluss zwischen Anschluss des Nordufers und einer tiefgreifenden Umgestaltung des Straßenstückes am Pekinger Platz zu schaffen. Schon seit Jahren wolle der Bezirk eine Schließung des Nordufers erreichen, sei damit bisher aber nicht erfolgreich gewesen, was in Bezug auf eine Schließung mit nur geringfügigem baulichen Aufwand Misstrauen hervorrufe.

Einwender 207 hält die geplante Maßnahme, als Ausgleich für den Mettmannplatz den Kiautschouplatz als Grün- und Erholungsfläche zu entwickeln, nicht für die optimale Lösung. Der bereits öffentlich diskutierte Vorschlag (Senatsverwaltung, BVV), statt-

dessen den Pekinger Platz zu entwickeln, das Nordufer zwischen Torf- und Samoastraße zu entwidmen und in die Platzgestaltung einzubeziehen, würde die drohende Gefahr eines starken Durchgangsverkehrs am Nordufer als „Autobahnzubringer“ nicht nur abwenden, sondern könnte den Kiez weiter stabilisieren.

Einwender 60 regt an, dass die Öffnung des Nordufers durch gleichzeitig verkehrsberuhigende Maßnahmen begleitet wird. Im Idealfall könnte das eine Sperrung am Pekinger Platz durch einen Ausbau der dort bereits vorhandenen Grünfläche sein. Im Minimalfall sollte durch „Poller“, Parkbuchten oder Pflanzentröge dafür gesorgt werden, dass die Tempo-30-Zone respektiert wird und dass das Nordufer nicht als Durchgangsstraße missbraucht wird.

Für Einwender 61 wäre es am sinnvollsten, das Nordufer am Pekinger Platz zu sperren und die Kiautschoustraße weiterhin gesperrt zu lassen. In diesem Falle würden sich das Nordufer und die damit verbundenen Straßen nicht mehr als bequeme Durchgangswege anbieten. Sollte die Öffnung des Nordufers verbindlich mit einer derartigen Maßnahme verbunden werden, wäre seine Einwendung gegenstandslos.

Für Einwender 181 wäre die Schließung des Nordufers am Pekinger Platz eine sinnvolle Maßnahme. Er würde eine durchgängige Begrünung bis zur Sprengelstraße begrüßen.

Einwender 47 führt aus: Um das höhere Verkehrsaufkommen durch das Nordufer als Durchgangsstraße zu stoppen, wird die angedachte Planung, das Nordufer am Pekinger Platz zu schließen und die Ausgleichspflanzungen in diesem Bereich erfolgen zu lassen, unterstützt.

Für Einwender 163, 62, 77, 133, 168, 181 ist die Führung des Verkehrs über das Friedrich-Krause-Ufer erheblich günstiger wegen weniger betroffener Wohnhäuser und Anwohner. Eine Einziehung des Nordufers als öffentliches Straßenland in Höhe des Pekinger Platzes und Umwandlung in eine Grünanlage wäre eine Maßnahme, die den zu befürchtenden Durchgangsverkehr einschränken könnte. Doch diese Maßnahme ist nicht Gegenstand des Verfahrens, also gibt es keine Planungssicherheit. Ohne begleitende straßenbauliche Maßnahmen wäre sie jederzeit wieder aufzuheben.

Auszug aus der Erwiderung der Vorhabenträgerin:

Zu den Hinweisen zur Schließung des Nordufers am Pekinger Platz wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahme nicht Gegenstand der Planfeststellung für das Vorhaben der S21 ist. Das Vorhaben S21 erfordert nicht die Schließung des Nordufers am Pekinger Platz. Die Entscheidung über die Schließung des Nordufers am Pekinger Platz obliegt den Behörden des Landes Berlin...

Hinweis der Anhörungsbehörde³²

Aufgrund ... der Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin hält die Anhörungsbehörde, insbesondere unter Hinweis auf den entsprechenden Entwurf des Bebauungsplans III-212, die Anordnung der Einziehung (vgl. § 4 BerlStrG) der Straße am Nordufer zwischen Samoastraße und Torfstraße für den motorisierten Straßenverkehr bereits im anhängigen Planfeststellungsverfahren für geboten.

Entscheidung:

Als Ausgangspunkt ihrer Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde feststellen, dass sich die für Straßenverkehr zuständigen Behörden und die Einwender in der Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen der Öffnung des Nordufers und des dadurch drohenden Konfliktpotentials im Grundsatz einig sind. Zusammengefasst lassen sich die Auswirkungen wie folgt beschreiben:

- a) Der Sprengelkiez wird im Süden vom Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und vom nördlichen Berliner Innenring der Bahn abgegrenzt. Die Straßenerschließung aus Richtung Süden kann damit z. Zt. nur über die Stromstraße und Föhler Brücke oder über die Heide- bzw. Chausseestraße und die Tegeler Straße erfolgen. Weitere straßenseitige Erschließungen für den Quell- und Zielverkehr aus bzw. in Richtung Süden stehen nicht zur Verfügung. Die Fahrt über die Chaussee- und Müllerstraße führt östlich am Kiez vorbei und erfordert Umwegfahrten, weil das Linksabbiegen aus der Müllerstraße in die Lynarstraße wegen des S- und U-Bahnhofs Wedding nicht möglich ist.
- b) Der überörtliche Durchgangsverkehr wird durch die Föhler Straße bzw. durch die Müllerstraße am Sprengelkiez vorbeigeführt. Insbesondere bei Fahrten von der Müllerstraße zur Autobahnauffahrt in der Seestraße entstehen lange Fahrtzeiten über den Knoten Müller-/Seestraße.
- c) Die Tegeler Straße und das Nordufer werden auch heute schon als Schleichweg vom überörtlichen Durchgangsverkehr genutzt. Auf dieser Straße ist mit weniger Lichtzeichenanlagen und kürzerer Fahrstrecke die Müllerstraße mit der Föhler Straße und der Autobahn bzw. der Seestraße verbunden. Der Bezirk Mitte hat dieser Entwicklung dadurch entgegengewirkt, dass er das Nordufer am Rande des Mettmannplatzes als Sackgasse enden lässt. Des weiteren besteht für das Nordufer bis zur Föhler Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.
- d) Noch im Jahre 2005 soll der 1995 durch den Planfeststellungsbeschluss VZB zugelassene unterirdische Streckenabschnitt der B96 zwischen den Kanaluferstraßen und der Heidestraße dem Verkehr übergeben werden. Zwar besteht mit der oberirdischen Entlastungsstraße auch heute eine Straßenverbindung für den überörtlichen Nord-

³² Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 28.03.2003, S. 65

Süd-Durchgangsverkehr. Allerdings dürfte die Inbetriebnahme des unterirdischen Streckenabschnitts der B96 als eine für den Kfz-Verkehr deutlich attraktivere Straßenverbindung zu einer Verkehrsverlagerung und zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf der Heidestraße führen. Hinzu kommt eine weitere Verkehrszunahme durch den Quell- und Zielverkehr zum Lehrter Bahnhof, der im Sommer 2006 in Betrieb genommen werden soll. Der überörtliche Durchgangsverkehr auf der Heidestraße Richtung Norden fließt entweder über die Fennstraße/Müllerstraße oder das Friedrich-Krause-Ufer/Föhler Straße ab. Dadurch wird ein zusätzlicher Verkehrsdruck auf den Sprengelkiez ausgelöst.

e) Die Öffnung des Nordufers zur Fennstraße ist einerseits unvermeidlich, um die Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs aus dem bzw. in den Sprengelkiez nicht zu beeinträchtigen (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2). Dies eröffnet jedoch gleichzeitig dem überörtlichen Durchgangsverkehr eine weitere Trasse, um von der Heidestraße ohne Umwege und Zeitverluste durch Lichtzeichenanlagen zur Föhler Straße oder zur Seestraße zu gelangen. Es ist daher zu befürchten, dass eine für die Verwirklichung des Planungskonzepts notwendige bauliche Maßnahme Folgeentwicklungen auslöst, die von allen Beteiligten als unerwünscht bewertet wird. Der Erhalt des Charakters des Nordufers als einer ruhigen Wohnstraße mit zentraler Bedeutung für die Lebensqualität des benachbarten Wohngebietes wird von allen beteiligten Behörden und der Masse der Einwander gefordert bzw. befürwortet.

f) Keine völlige Übereinstimmung besteht über die zu treffenden Maßnahmen. Die Vorhabenträgerin sieht diese Entwicklung als Folge einer Straßenplanung, die sie aufgrund der Planungsvorstellungen des Landes Berlin habe mit planen müssen. Es sei daher auch Aufgabe des Landes Berlin, durch verkehrslenkende Maßnahmen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen, dass das Nordufer vor überörtlichem Durchgangsverkehr geschützt werde. Eine Entscheidung hierzu im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu treffen, hält die Vorhabenträgerin nicht für notwendig, demnach wohl auch nicht für zulässig.

g) Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2002 (vgl. Abschnitt B Ziffer 5.11.1, Nummer 12) angeregt, geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von unerwünschtem Durchgangsverkehr am Nordufer im Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen. Da der damalige B-Planentwurf IIII-212 des Bezirks Mitte vorsehe, das Nordufer zwischen Torf- und Samoastraße als öffentliches Straßenland einzuziehen und die frei werdende Fläche zusammen mit dem Pekinger Platzes durch Begrünung in den geplanten Kiautschoupark einzubeziehen, würde eine durchgehende Grünfläche zwischen der Sprengelstraße und dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal geschaffen und der Durchgangsverkehr aus dem Kiez herausgehalten.

h) Diesem Vorschlag hat sich die Anhörungsbehörde insoweit angeschlossen, als sie es in ihrer abschließenden Stellungnahme als geboten bezeichnet, dass bereits in diesem Planfeststellungsbeschluss die Einziehung des Nordufers für den motorisierten Straßenverkehr in dem genannten Abschnitt verfügt wird. Die für diesen Bereich nunmehr zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Bezirksamt Mitte stimmt diesem Vorschlag ebenfalls zu. Das Bezirksamt Mitte hat dagegen an seiner grundsätzlichen Ablehnung der Öffnung des Nordufers auch nach dem Erörterungstermin weiter festgehalten. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Einwand gegen die Planung jedoch zurückgewiesen (vgl. Stellungnahme vom 20.08.2003, abgedruckt unter Abschnitt B Ziffer 5.14.2 Nummer 1 sowie die hierzu ergangene Entscheidung). In der gleichen Stellungnahme (zu Ziffer 4) hat das Bezirksamt auf fehlende Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen zu der vom Senat angeregten Einziehung dieses Abschnitts des Nordufers hingewiesen. Mehrere Einwander haben zum Ausdruck gebracht, dass sie im Falle einer Teileinziehung des Nordufers im Bereich des Pekinger Platzes und der Sperrung für den motorisierten Verkehr ihre Belange als gewahrt ansehen würden. Gefordert wird allerdings Planungssicherheit, damit diese Maßnahme nicht jederzeit wieder rückgängig gemacht werden kann.

Der einzige Einwand gegen die Empfehlung, das Nordufer zwischen Torfstraße und Samostraße einzuziehen, kommt somit von Seiten der Vorhabenträgerin. Diese ist der Auffassung, die Frage eines zusätzlichen überörtlichen Durchgangsverkehrs am Nordufer sei nicht durch das Vorhaben S21 ausgelöst worden und müsse daher von ihr auch nicht bewältigt werden. Diese Entwicklung beruhe nicht auf der Planung für die S21, sondern auf der Planung der Ersatzmaßnahme für die Schließung der Tegeler Straße, und diese sei von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bestimmt worden. Die Vorhabenträgerin sieht daher die Problembewältigungslast ausschließlich bei den Straßenbehörden des Landes Berlin.

Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung der Vorhabenträgerin nicht. Zwar mag es durchaus richtig sein, dass die Planung zur Öffnung des Nordufers maßgeblich durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bestimmt worden ist. Zur planerischen Vorgeschichte der Ersatzlösung für die Tegeler Straße kann hierzu auf die Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift S. 48) verwiesen werden, wo auch über eine zunächst andere Ersatzlösung der Vorhabenträgerin mit weitergehenden Auswirkungen auf den Mettmannplatz berichtet wird. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entspricht es in der Praxis durchaus dem Regelfall, dass die Planung von Ersatzstraßen als notwendige Folgemaßnahme eines Eisenbahnvorhabens wesentlich durch die Vorstellungen des Straßenbaulastträgers geprägt wird und der Vorhabenträger DB Netz AG dessen Vorstellungen zum Gegenstand seiner Planung macht. In solchen Fällen muss die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben dennoch in seiner Gesamtheit, das heißt einschließlich der im Plan vorge-

sehenen notwendigen Folgemaßnahmen, bewerten. Es wäre deshalb z.B. nicht zulässig, eine neue Straße als notwendige Folgemaßnahme in Verfahren nach § 18 AEG festzustellen, die von der Ersatzstraße ausgehenden Wirkungen wie z.B. die Verlärmung anliegender Grundstücke unbewältigt zu lassen. Die Planfeststellungsbehörde muss vielmehr sicherstellen, dass auch die Probleme, die durch die notwendige Folgemaßnahme ausgelöst werden, durch den Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden. Es kann im Ergebnis also nicht darauf ankommen, ob das zu bewältigende Problem von den planfestzustellenden Eisenbahnanlagen oder von den Folgemaßnahmen herrührt.

Daher ist es auch unbestritten, dass in Verfahren nach § 18 AEG, in denen Straßen als notwendige Folgemaßnahmen zugelassen werden, z. B. die Lärmauswirkungen der neuen oder geänderten Straße durch eine Schalltechnische Untersuchung zu ermitteln sind. Ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen gegen den Straßenlärm sind zu Lasten der Vorhabenträgerin festzusetzen. Die Vorhabenträgerin selbst hat diesen Grundsatz auch beachtet, denn die Schalltechnische Untersuchung prüft auch die Lärmauswirkungen auf dem neuen Abschnitt des Nordufers. Dass die Vorhabenträgerin bzgl. weiterer Auswirkungen der Ersatzstraßenplanung auf die Behörden Berlins verweist, hält die Planfeststellungsbehörde danach nicht für überzeugend. Daher ist hier die Frage in den Blick zu nehmen, ob durch die Öffnung des Nordufers Belange der Anwohner in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden. Ist dies der Fall, muss die Planfeststellungsbehörde dem mit geeigneten Schutzmaßnahmen entgegenwirken.

Zweifel an einer durch das Vorhaben ausgelösten zusätzlichen Belastung der Anlieger könnten deshalb bestehen, weil das Nordufer auch heute schon als Schleichweg vom Durchgangsverkehr genutzt wird, denn auch heute kann das Nordufer von der Fennstraße über die Tegeler Straße und die Lynarstraße angefahren werden. Voraussetzung für die Anordnung von Schutzauflagen ist, dass die abzuwehrenden Auswirkungen des Vorhabens in einem adäquaten Ursachenzusammenhang mit der Anlage und ihrem Betrieb stehen. Die schädlichen Auswirkungen müssen typischerweise mit Bau oder Betrieb der Anlage verbunden sein, und die Folgewirkungen des Vorhabens dürfen nicht ganz durch andere Umstände bedingt sein. Erforderlich ist eine Risikoabgrenzung, ob die Auswirkungen der Vorhabenträgerin zuzurechnen sind oder ob sich nur ein auf der Umgebung lastendes Risiko aktualisieren wird (Steinberg/Berg/Wickel, Fachplanung, 3. Aufl. Baden-Baden 2000, S. 249 mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung). Da durch die Öffnung des Nordufers eine fast durchgehende Straßenverbindung entlang des Kanals zwischen Föhler Straße und Fennstraße entsteht, die heute in dieser Form nicht besteht, teilt die Planfeststellungsbehörde die Einschätzung der Einwender und der Berliner Behörden, dass die verkehrliche Gesamtsituation im Umfeld hier einen deutlichen Anstieg des überörtlichen Durchgangsverkehrs auf dieser Straße erwarten lässt. Derzeit endet das Nordufer als Sackgasse am Rand des

Mettmannplatzes, und der Kfz-Verkehr muss über die Tegeler Straße und über eine Linkskurve in die Lynarstraße fahren. Die künftig durchgehende Straßenführung und die Verbesserung des Straßenbelages werden eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Straße für den Durchgangsverkehr bewirken. Das auf der anderen Seite des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals verlaufende Friedrich-Krause-Ufer, das eigentlich dem Abfluss des überörtlichen Durchgangsverkehrs dienen soll, dürfte hingegen wegen der Notwendigkeit des zweimaligen Abbiegens an der Föhler Brücke ohne verkehrslenkende Maßnahmen vom Durchgangsverkehr weniger angenommen werden. Unumstritten ist zwischen den Einwendern und den beteiligten Behörden auch, dass erhebliche Verkehrssteigerungen die Qualität des Nordufers als einer für die Umgebung wichtigen ruhigen Wohnstraße negativ beeinflussen würde. Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, VkB1. 1997, S. 434 ff.) sehen in Fällen der Funktionsänderung einer vorhandenen Straße eine Prüfung von Lärmschutzansprüchen auch in den Abschnitten der Straße vor, die baulich nicht verändert werden. Eine solche Prüfung von Lärmschutzansprüchen ist nach der RL 28 der VLärmSchR 97 durchzuführen, wenn durch eine bauliche Maßnahme eine Straßenverbindung zu einer bereits vorhandenen Straße hergestellt wird und sich hierdurch die Verkehrsfunktion der vorhandenen Straße grundsätzlich (durch Öffnung oder Anbindung wird eine Sackgasse bzw. reine Anliegerstraße zur Hauptdurchgangsstraße) ändert. In diesen Fällen ist der zu untersuchende Lärmschutzbereich bis zur nächsten Verknüpfung mit einer nicht nur untergeordneten öffentlichen Straße (Gemeindeverbindungsstraße) zu erstrecken. Unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt kämen Lärmschutzansprüche der Anwohner im Umfeld des Nordufers zwischen Mettmannplatz und Föhler Straße wegen des durch die Straßenöffnung zu erwartenden vermehrten Verkehrsaufkommens in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde kann offen lassen, ob hier ein solcher Sachverhalt vorliegt. Jedenfalls kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier keine Rede davon sein, dass sich mit den zu erwartenden Verkehrssteigerungen auf dem Nordufer nur allgemeine Lebensrisiken der Anwohner realisieren würden.

Außerdem entspricht es den planerischen Vorstellungen des Landes Berlin, unerwünschten Durchgangsverkehr zwischen Fennstraße und Föhler Straße zu unterbinden (so die Begründung zum B-Plan III-212, S. 8), um den überregionalen Durchgangsverkehr auf das für diese Verkehre vorgesehene Friedrich-Krause-Ufer zu lenken. Bei einer solchen Konstellation, bei der gerade durch den Planfeststellungsbeschluss eine deutlich verbesserte Durchfahrmöglichkeit eröffnet wird, wäre es abwägungsfehlerhaft, die Anwohner des Nordufers den zusätzlichen Lärmauswirkungen und Qualitätsverschlechterungen des Wohnumfeldes durch den eher in dieser Straße und nicht am Friedrich-Krause-Ufer zu erwartenden Durchgangsverkehr ohne Schutzmaßnahmen auszusetzen. Als einzige wirksame Schutzmaßnahme kommt hier in Betracht,

den Abschnitt zwischen den Einmündungen in die Torf- und die Samoastraße für den motorisierten Kfz-Verkehr zu sperren.

Die Planfeststellungsbehörde hat in Erwägung gezogen, auf die Teileinziehung des Nordufers in diesem Beschluss zu verzichten, weil der kürzlich festgesetzte B-Plan III-212 des Bezirksamts Mitte vom 07.09.2004 die vollständige Einziehung des Nordufers in diesem Bereich, die Entsiegelung und die Begrünung der Fläche zum Gegenstand hat. Planinhalt des B-Planes III-212 ist neben der öffentlichen Parkanlage „Kiautschouplatz“ auf dem Grundstück Kiautschoustraße 8-12 (Gegenstand der Ausgleichsmaßnahmen A 4 – A 9 des LBP zu diesem Planfeststellungsbeschluss) mit der Zweckbestimmung Spielplatz und Tummelplatz auch die Umgestaltung der sich Richtung Süden bis zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal anschließenden Flächen. Unter Einbeziehung des Pekinger Platzes soll die öffentliche Parkanlage z.T. auf dem Straßenland der Kiautschoustraße, z.T. auf dem Straßenland des Nordufers bis an den Uferbereich des Kanals reichen (vgl. Begründung zum B-Plan III-212, S. 6, zu 2.3: Wesentlicher Planinhalt). Plangegegenstand sind somit auch die vollständige Einziehung des Nordufers in diesem Bereich als Reaktion auf die im Planfeststellungsverfahren S21 vorgesehene Öffnung des Nordufers zur Fennstraße (vgl. Begründung zum B-Plan III-212, S. 8).

Die finanziellen Voraussetzungen für die Gestaltung der geplanten öffentlichen Parkanlage südlich der Kiautschoustraße sind nach der Begründung des B-Planes allerdings noch nicht gesichert. Außerdem regelt der B-Plan III-212 nur ein entsprechendes Gestaltungsrecht des Landes Berlin. Anlieger erlangen aufgrund eines B-Planes nicht das Recht, die Umsetzung des B-Planes auch durchsetzen zu können. Da die Planfeststellungsbehörde es danach nicht ausschließen kann, dass die Vorhabenträgerin die Verlängerung des Nordufers errichtet und dem Verkehr übergibt, ohne dass (entsprechend den Festsetzungen des B-Planes III-212) das Nordufer zwischen Samoastraße und Torfstraße eingezogen worden ist, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, in diesem Beschluss wenigstens die Teileinziehung des genannten Teilabschnitts des Nordufers für den motorisierten Verkehr zu verfügen. Nur so ist gesichert, dass der Neubauabschnitt des Nordufers dem Verkehr erst übergeben werden kann, wenn gleichzeitig die Durchfahrt des Nordufers von der Fennstraße zur Föhler Straße durch den Kfz-Verkehr ausgeschlossen wird.

Daher wird in diesem Planfeststellungsbeschluss die Teileinziehung des Nordufers für den Kfz-Verkehr zwischen Torf- und Samoastraße verfügt (vgl. Abschnitt A Ziffer 4 Absatz 2 dieses Beschlusses). Die Rechtsgrundlage hierfür bildet § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, weil diese Regelung erforderlich ist, um nicht zumutbare Auswirkungen des Vorhabens auf öffentliche und private Belange Dritter zu vermeiden. Störungen der überörtlichen Verkehrsbeziehungen sind hierdurch nicht zu erwarten, weil für den überörtlichen Durchgangsverkehr das parallel auf der anderen Seite des Berlin-

Spandauer Schifffahrtskanals verlaufende Friedrich-Krause-Ufer zur Verfügung steht. Zeitlich kann diese Regelung erst in Kraft treten mit der Verkehrsübergabe der Verlängerung des Nordufers, weil Auswirkungen durch das Vorhaben S21 erst eintreten werden, nachdem der neue Abschnitt des Nordufers dem Verkehr übergeben worden ist. Die Teileinziehung des Nordufers schon mit Erlass dieses Beschlusses wirksam werden zu lassen, hält die Planfeststellungsbehörde nicht für zulässig, weil sie damit ohne rechtfertigenden Grund in das bestehende Berliner Straßennetz eingegriffen hätte.

Danach wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, zur Verkehrsübergabe der Nordufer-Verlängerung durch in Absprache mit dem Bezirk Mitte zu treffende bauliche Maßnahmen (z.B. durch Setzen von Pollern) sicherzustellen, dass der Abschnitt des Nordufers zwischen Samoa- und Torfstraße vom motorisierten Verkehr nicht mehr befahren werden kann. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Vorhabenträgerin zu den weitergehenden im B-Plan III-212 geregelten Maßnahmen wie der Entsiegelung dieses Straßenabschnitts oder der Umsetzung der geplanten Parkanlage über den Umfang der Festsetzungen zu den Ausgleichsmaßnahmen A 4 – A 9 nicht verpflichtet ist. Nach diesem Planfeststellungsbeschluss würde das Nordufer in diesem Bereich somit einstweilen als öffentlicher Weg für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleiben. Die im B-Plan III-212 enthaltenen weitergehenden Festsetzungen zur vollständigen Einziehung des Nordufers in diesem Bereich, der Entsiegelung und der Erweiterung der Parkanlage Kiautschoustraße bis zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal müssen dagegen durch das Land Berlin selbst veranlasst werden, weil diese Maßnahmen zur Kompensation von Auswirkungen der S21 nicht erforderlich sind.

Daraus ergibt sich folgendes Verhältnis der Regelung in Abschnitt A Ziffer 4 Absatz 2 dieses Beschlusses zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes III-212: Wenn das Land Berlin die vollständige Einziehung des Nordufers wie im B-Plan III-212 vorgesehen verfügt, bevor die Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße dem Verkehr übergeben wird, hätte sich die Regelung in Abschnitt A Ziffer 4 Absatz 2 dieses Beschlusses erledigt, und die Vorhabenträgerin wäre von der Erfüllung der darin enthaltenen Auflagen befreit. Würde dagegen die Verlängerung des Nordufers dem Verkehr übergeben, bevor der bezeichnete Abschnitt des Nordufers gemäß B-Plan III-212 eingezo-gen worden ist, tritt die Regelung in Abschnitt A Ziffer 4 Absatz 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses in Kraft. Diese Regelung hat somit die Funktion einer einstweiligen Sicherung der zu schützenden öffentlichen und privaten Belange, die sich erledigt, sobald das Land Berlin seine planerischen Vorstellungen aus dem B-Plan III-212 zur Einziehung des Nordufers im B-Plangebiet tatsächlich umgesetzt hat.

6.2.4 Beeinträchtigung von Fahrradrouen und Fußgängerwegen

Einwendungen:

Durch die Tegeler Straße verläuft eine geplante Umlandroute für den touristischen Radverkehr mit Anschluss an den Radfernweg Berlin - Kopenhagen. Die teilweise schon realisierte Fahrrad-Umlandroute durch die Tegeler Straße und das Nordufer würde massiv beeinträchtigt und unattraktiv. Die Führung zusammen mit dem motorisierten Verkehr über Nordufer-Lynarstraße würde zu einem erheblichen Verlust an Ruhe, Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr führen. Insbesondere Gruppen und Familien mit Kindern würden die neue Radroute meiden. Eine Alternative für den Radverkehr existiert nicht und ist auch nicht vorgesehen, da in der Umgebung nur stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen parallel verlaufen. Im Planfeststellungsverfahren fehlt jegliche Untersuchung, welche Auswirkungen die geplante Öffnung des Nordufers auf die neue Radroute hat.

Einwender 47 fragt, wie die Führung der Radwege erfolgen soll. Schon jetzt kommt man vom Nordufer mit dem Rad nicht links herum weiter in die Fennstraße. Hier muss eine Lösung gefunden werden.

Private Einwender (u.a. Nr. 89, 92, 133, Liste 4: Nr. 64-71, 93-132, 134, 135, 185-187) lehnen die Öffnung des Nordufers und den Bau der neuen Straße über den Mettmannplatz ab, da sie diesen grünen autofreien Weg als Spaziergänger und Radfahrer zum Plötzensee und in die Rehberge nutzen und der Meinung sind, dass gerade in der Innenstadt solche Grünverbindungen die Wohnqualität erheblich steigern.

Entscheidung:

Eine erhebliche Verschlechterung der Wegebeziehungen für Fußgänger aufgrund der Planung sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Planung beinhaltet Fußgängerwege beiderseits der umverlegten Tegeler Straße, darunter einen Uferweg von der Fennstraße zum Bürgersteig am Nordufer. Durch den Bau der Fußgängerwege wird sichergestellt, dass Spaziergänge und Wanderungen z.B. zum Plötzensee und in die Rehberge weiterhin möglich sein werden.

Für den Fahrradverkehr ist eine gewisse Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation zu verzeichnen, denn derzeit verläuft ein gesonderter Fahrradweg über den Mettmannplatz. Einen gesonderten Fahrradweg parallel zur umverlegten Tegeler Straße sieht die Planung nicht vor. Dieser Straßenabschnitt ist als eine 30-km/h-Zone geplant. Nach den allgemeinen Regeln der Straßenverkehrsplanung ist es nicht erforderlich, Straßen, die nur für 30 km/h zugelassen sind, mit einem Radweg zu versehen. Ein gesonderter Fahrradweg ist daher hier fachplanungsrechtlich nicht notwendig. Selbst unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung des Nordufers für innerstädtische und überregionale Fahrradrouen und des § 19 Abs. 14 LEPro, dass einem vom Stra-

ßenverkehr weitgehend unabhängigen sicheren und attraktiven Radwegenetz eine besondere Bedeutung beimisst, sieht die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Grundlage dafür, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, einen gesonderten Fahrradweg an einer nur der innerörtlichen Erschließung dienenden Straße zu planen und zu bauen.

Die Befürchtungen der Einwender dürften sich vor allem darauf bezogen haben, dass Radfahrer bei steigendem überregionalen Durchgangsverkehr zur Seestraße bei Nutzung der Fahrbahn besonderen Gefährdungen ausgesetzt sein werden. Dadurch, dass dieser Planfeststellungsbeschluss einer solchen Entwicklung durch die Teileinziehung des Nordufers am Pekinger Platz entgegenwirkt, ist die Befürchtung einer Gefährdung der Radfahrer durch zunehmenden Kfz-Verkehr weitgehend ausgeräumt. Eine unzumutbare Gefährdung von Radfahrern bei der Mitbenutzung der Fahrbahn einer ruhigen Wohnstraße, die nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden darf, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Öffnung des Nordufers wird die Radfahrer nicht davon abhalten, durch das Nordufer zum Plötzensee oder in die Rehberge zu fahren.

Zur Information weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass das Land Berlin wegen der besonderen Bedeutung des Nordufers für überregionale Fahrradverbindungen, insbesondere für die Fahrradrouten Berlin-Kopenhagen, einen gesonderten Fahrradweg entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals mit einer Unterquerung der Fennbrücke plant. Damit würde ein Anschluss an den Grünzug entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals zur Invalidenstraße geschaffen werden. In diese Planung mit einbezogen werden soll auch die im B-Plan III-212 vorgesehene Erweiterung des Kiautschou Parks über den Pekinger Platz zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal. Hierzu kann ergänzend auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 3 verwiesen werden. Die Umsetzung dieser Planung würde eine erhebliche Attraktivitätssteigerung der Umgebung für Fußgänger und Radfahrer durch neue durchgehende Grünverbindungen bewirken.

6.2.5 Beeinträchtigung des Mettmannplatzes

Einwendungen:

Die teilweise oder völlige Beseitigung des Mettmannparks hält Einwender 154 wegen seiner positiven Auswirkungen auf das Binnenklima im Umfeld für problematisch. Die relativ gute Luft am Nordufer sei nicht nur seiner Lage am Kanal, sondern auch seiner Funktion als „Riegel“ für die Abgase der Fennstraße zu verdanken. Auch könnten wegen der dichten Bebauung des Kiezes im Umfeld kaum alternative Ausgleichsflächen anstelle des Mettmannplatzes begrünt werden. Der gerade aufwendig begrünzte Mettmannplatz zwischen der Tegeler Str. und dem Kanalufer wird mit der vorliegenden

Planung zerstört und geht als Teil des Ufergrünzuges am Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal verloren.

Einwender 63 wendet ein, dass für den Bau der Straße unzählige Bäume gefällt werden sollen, die erhaltenswert sind. Einwender 133 fordert, dass die großen Straßenbäume stehen bleiben müssen. Er fordert, dass die Ausgleichsmaßnahmen für die „Umgestaltung“ des Mettmannplatzes ortsnah, d.h. hier im Kiez realisiert werden und regt an, diese Mittel für eine Neugestaltung des Pekinger Platzes einzusetzen. Dabei sollten die bereits seit Jahren in der BVV diskutierten Vorschläge zur Erweiterung des Pekinger Platzes bis zum Kanalufer unter Schließung des Nordufer-Straßenabschnittes aufgegriffen werden.

Die Einwender Nr. 179 sind entsetzt über die baulichen Maßnahmen im Bereich des Mettmannplatzes. Die Ausführungen zur städtebaulichen Verträglichkeit des Vorhabens (Erläuterungsbericht S. 28 f) finden keine Zustimmung. Hier werde mit den geplanten Brückenwerken und der Überführung des Nordufers durch die S21 das Stadtbild nachhaltig verschandelt. Schon der Blick auf die Brückenbauwerke aus Beton werde eine Nutzung der verbleibenden Grünflächen des Mettmannplatzes als Erholungsfläche wesentlich unattraktiver machen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Trassierung der S21 über den Mettmannplatz ist zur Einbindung der S21 in den nördlichen Berliner Innenring angesichts der örtlichen Situation unvermeidlich. Auch die Trassierung der Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße über den Mettmannplatz ist fachplanungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2). Da über den Mettmannplatz eine neue Straße und die neue Trasse der S21 geführt wird, zerschneiden zwei weitere Verkehrsstrassen diesen Platz. Daher können nur Teilflächen mit gemindertem ökologischen Wert erhalten bleiben. Der Einschätzung der Einwender, die deshalb eine Minderung der Attraktivität der Anlage für Erholungszwecke beklagen, ist zuzustimmen, denn das Vorhaben hat einen erheblichen Attraktivitätsverlust der Flächen für die Erholungsnutzung zur Folge. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch zur Umsetzung des Vorhabens S21 nicht zu vermeiden.

Um den verbleibenden Teil des Mettmannplatzes aufzuwerten, werden nach der Fertigstellung des Vorhabens nicht mehr benötigte Verkehrswegeflächen entsiegelt und auf einer Fläche von ca. 3.015 m² Landschaftsrasen ausgesät, um neuen Lebensraum für Flora und Fauna zu schaffen und die ökologische Bodenfunktion wieder herzustellen (Ausgleichsmaßnahme A 1). Dennoch wird es aufgrund des Vorhabens zu einer spürbaren Verschlechterung der Situation am Mettmannplatz kommen, die durch die Maßnahme A 1 nicht vollständig ausgeglichen werden kann.

Dies hat zur Folge, dass die Ausgleichskonzeption des Planfeststellungsbeschlusses VZB für den Mettmannplatz nicht mehr vollständig umsetzbar und daher auch nicht mehr sinnvoll ist. Soweit die 1995 im Beschluss VZB festgesetzte Ausgleichsmaßnahme noch nicht realisiert wurde, wird die Maßnahme 1.2 dieses Beschlusses aufgehoben und das Kompensationsvolumen auf den nunmehr geplanten Kiautschoupark verschoben (vgl. Abschnitt A Ziffer 5.5a). Der Kiautschoupark wird auf einer nur einige hundert Meter vom Mettmannplatz entfernten Fläche entstehen. Eine Verschlechterung der Versorgung des Umfeldes mit öffentlichen Grünflächen ist also nicht zu befürchten, es wird mit dem Kiautschoupark sogar eine weitere und attraktivere Grünfläche entstehen. Wegen des Kiautschouparks sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine relevanten negativen Auswirkungen auf das Umgebungsklima.

Soweit Einwander weitere Ausgleichsmaßnahmen für den Pekinger Platz verlangen, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan belegt, dass die vorgesehenen Maßnahmen ausreichen, um die durch das Vorhaben S21 ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren. Für die Festsetzung zusätzlicher landschaftspflegerischer Maßnahmen besteht daher keine Rechtsgrundlage. Die Planfeststellungsbehörde weist aber darauf hin, dass die Planungen zur Begrünung des Pekinger Platzes bis zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal Gegenstand des kürzlich festgesetzten Bebauungsplanes III-212 sind. Von Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird angestrebt, dieses Konzept im Rahmen der Planung der internationalen Fahrradroute Berlin-Kopenhagen umzusetzen. Auf die Entscheidungen zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 3 und Ziffer 6.2.4 wird ergänzend verwiesen.

6.2.6 Einschränkung der Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“

Einwendungen:

Die 1995 durch den Beschluss VZB festgestellte, aber bisher noch nicht realisierte Ausgleichsmaßnahme "Döberitzer Grünzug" wird in den Wedding verschoben, weil das Rettungskonzept des Lehrter Bahnhofs verändert wurde. Auf der Fläche des Grünzugs ist ein neuer Rettungsplatz geplant. Wo die Zufahrten zu diesem Rettungsplatz liegen, geht aus der Karte nicht eindeutig hervor. Der BLN wendet sich gegen weitergehende Flächenversiegelungen. Es ist durchaus möglich, Rettungsplätze in Grünanlagen zu integrieren (z.B. Tiergarten / Regierungsviertel). Aus der Planung ist nicht ersichtlich, wo dieser Grünzug liegen kann, wenn der ganze Bereich mit einem Zaun versehen ist.

Weitere technische Anlagen wie Trafo- und Stellwerkhäuschen sind hinter dem Wohnhaus Lehrter Straße 6-10 geplant. Es wird gefordert, diese Planungen zu überdenken. Es ist nicht ausreichend begründet, warum dieser Rettungsplatz und die technischen Anlagen an dieser Stelle gebaut werden müssen und nicht an anderer Stelle möglich

sind, wo sie weniger stören. Die technischen Anlagen könnten gewiss mehr konzentriert werden, damit sie weniger Fläche in Anspruch nehmen. Ein eingezäunter unzugänglicher Bereich anstelle eines Grünzuges hinter den Häusern Lehrter Straße 6-10 wird nachdrücklich abgelehnt.

Das Ausziehgleis des Containerbahnhofs liegt quer zum Döberitzer Grünzug. Schon in früheren Planungen war dieses Gleis, wenn auch in etwas anderer Lage, vorhanden. Es war bisher vorgesehen, dass dieses Gleis zwar gesichert wird, aber überquert werden kann.

Auch viele weitere Einwender (Nr. 74, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 133, 172, 173, 174, 176, 188, 189, 190, 191, Liste 4: Nr. 64-71, 93-132, 134, 135, 185-187) wenden sich gegen die Unterbrechung des geplanten Grünzuges durch die technischen Anlagen (Retningsplatz, Unterwerk, Stellrechner, Trafos mit Nebenanlagen, Funkmast etc.) und das Ausziehgleis 114 und fordern deren Verlegung an andere Standorte, wo sie weniger stören. Besonders wenden sie sich gegen die Einzäunung.

Einwender 63 weist darauf hin, dass das Landschaftsprogramm (LaPro) eine sinnvolle Verknüpfung der Grünanlagen in der Stadt verlangt. Dies dient einerseits der Erholungsnutzung (grüne Rad- und Wanderwege) und andererseits dem Artenschutz. Der Barrierewirkung von Straßen und Gleisanlagen wird damit entgegengewirkt. Der Grünzug entlang der Döberitzer Straße wurde aus diesem Grund als Ausgleichsmaßnahme für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich vorgesehen. Auch im geltenden Flächennutzungsplan ist diese Fläche als Grünfläche festgelegt. In der alten BEP (Bereichsentwicklungsplanung) des Bezirks Tiergarten wurde eine grüne Verbindung vom Fritz-Schloss-Park über die Ulmeninsel (Seydlitzstraße), dem zukünftigen Zellengefängnispark, den Kleingärten in Mitte und zum Ufer des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals geplant.

Im Maßnahmeblatt Umverlegung Ausgleichsmaßnahme Grünzug Döberitzer Straße auf den geplanten Kiautschoupark ist eine Fläche von 3.765 m² angegeben. Daraus kann geschlossen werden, dass ein großer Teil, wenn nicht sogar die gesamte Ausgleichsmaßnahme Döberitzer Grünzug entfällt. Die Berechnungen des LBP seien nicht schlüssig.

Für Einwender 133 ist auch die Rechnung, wie viel Grün (Pflanzen) und Grünfläche entfallen sollen, nicht nachvollziehbar, ebenso was mit welcher Maßnahme ausgeglichen werden soll.

Viele Einwender (74, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 133, 172, 173, 174, 176, 188, 189, 190, 191, Liste 4: Nr. 64-71, 93-132, 134, 135, 185-187) lehnen mit diesen Argumenten eine Änderung der Maßnahme „Döberitzer Grünzug“ ab. Der Döberitzer Grünzug müsse als Ausgleich in der Nähe des Eingriffs erhalten bleiben. Viele Einwender weisen darauf hin, dass sie seit längerem die Belastungen der Baumaßnahmen für die neuen Verkehrsanlagen zu tragen haben, außerdem würden sie mit den Lärmimmissionen

der neuen S-Bahnstrecke und der Fernbahn belastet. Der Grünzug ist zur Erholung und zum Spielen für die Kinder sehr wichtig und eine entscheidende Kompensation für die Belastungen durch die Verkehrsvorhaben. Der Grünzug sei als wohnortnahe Freifläche notwendig. Die Grünanlage Fritz-Schloss-Park sollte über die Kleingärten an der Seydlitzstraße mit dem Ufer des Spandauer-Schiffahrtskanals verknüpft werden.

Erwiderung der Vorhabenträgerin:

Die Annahme der Einwender, dass die gesamte Ausgleichsmaßnahme Döberitzer Grünzug entfällt, beruht auf einem Missverständnis der LBP-Planung. Lediglich eine Teilfläche von 3.765 m² kann infolge des Vorhabens S21 nicht umgesetzt werden. Diese Fläche wird für die S21-Maßnahmen Rettungsplatz, Unterwerk, Stellrechner, Trafo mit Nebenanlagen und das umverlegte Gleis 114 benötigt. Die verbleibende Fläche des Döberitzer Grünzuges hat einen Umfang, der deutlich als städtebaulich dominante Grünfläche zu charakterisieren ist.

Zur Notwendigkeit des Rettungsplatzes darf angemerkt werden, dass er nicht nur für die S21 erforderlich ist, sondern auch für die Fernbahn und die U5. Bislang waren kleinere Rettungsplätze geplant, die aber nach der zwischenzeitlich in Kraft getretenen Tunnelbaurichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes nicht mehr ausreichend sind, unter anderem deshalb, weil sie die Landung von Rettungshubschraubern nicht zuließen. Nachdem nun mit der Planung für die S21 klar ist, in welchen Bereichen sich ein Trog und in welchen Bereichen Tunnelstrecke vorhanden ist, musste das Rettungskonzept grundlegend überarbeitet werden. Sämtliche Verkehrsanlagen, also die der Fernbahn, die der S21 und die der U5 mussten in ein gesamtheitliches Rettungskonzept aufgenommen werden. Vor diesem Hintergrund liegt es mit Blick auf die Rettungswege seitens der Feuerwehr (Angriffswege) als auch hinsichtlich der sogenannten Selbstrettung auf der Hand, dass in unmittelbarem Bereich des Tunnelendes zum Übergang zur Trogstrecke der gemeinsame Rettungsplatz angesiedelt werden muss. Er muss außerdem so groß sein, dass ausreichend Aufstellfläche für die Rettungskräfte vorhanden ist. Hinsichtlich der Einsatzlogistik für die Rettungsdienste ist es sachgerecht, nicht die bestehenden Rettungsplätze entsprechend der Tunnelbaurichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu vergrößern, sondern einen einzigen Rettungsplatz in der erforderlichen Größe zu planen und zu bauen. Vor diesem Hintergrund ist der nunmehr vorgesehene Rettungsplatz in Lage und Größe zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderlich. Eine Verlegung an eine andere Stelle scheidet aus.

Zur Lage der technische Einrichtungen für den Bahnbetrieb (Unterwerk, Stellrechner, Trafo, Funkmast, umverlegtes Gleis 114) wird die Forderung zur Verlegung zurückgewiesen werden. Die Standorte der baulichen Anlagen ergeben sich aus ihrer funktionalen Zuordnung zur Bahnanlage und sind deshalb im räumlichen Zusammenhang mit der Bahnanlage und in unmittelbarer Nähe zu errichten. Die Standorte der baulichen

Anlagen, in denen die betriebstechnischen Einrichtungen untergebracht werden sollen, sind betrieblich zwingend. Sie sind außerdem auf eigenen Flächen der Vorhabenträgerin angeordnet worden, um eine Inanspruchnahme von Fremdflächen zu vermeiden. Eine Verlegung, insbesondere eine Verlegung in den Trog oder in den Tunnelbereich, scheidet aus, weil diese Verlegung zu einer unverhältnismäßigen Kostensteigerung führen würde, die vor dem Hintergrund des Grundsatzes der sparsamen Verwendung öffentlicher Finanzmittel nicht gerechtfertigt wäre. Zur Vermeidung von Missverständnissen darf allerdings klargestellt werden, dass die Zufahrt zum Rettungsplatz von der Döberitzer Straße aus erfolgt. Im Übrigen ist klarzustellen, dass für die eigentliche Zufahrt keine zusätzliche Versiegelung erfolgen wird.

Ergänzende Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 03.02.2003:

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wird der Plan geändert. Auf die Umzäunung des Ausziehgleises und des Rettungsplatzes wird verzichtet. Der Übergang über das Ausziehgleis in Verlängerung der Döberitzer Straße wird mit einer Schranke versehen, die nur von Rettungskräften und Bahnbediensteten zu öffnen ist. Die Schranke ist für Fußgänger zu umgehen, wobei zur Sicherheit eine „Schikane“ umlaufen werden muss.

Entscheidung:

Die Planfeststellungsbehörde kann sich zu diesem Punkt weitgehend auf eine zustimmende Bezugnahme auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin beschränken. Die Maßnahme „Döberitzer Grünzug“ ist eine durch das Land Berlin umzusetzende Ausgleichsmaßnahme, die im Planfeststellungsbeschluss VZB zur Kompensation der Eingriffe des Landes Berlin durch die festgestellten Straßen- und U-Bahnanlagen festgesetzt worden ist. Gegenstand der Maßnahme³³ ist die Herstellung eines Grünzuges zwischen Döberitzer Straße und ehemaligem Zellengefängnis zur Wohnumfeldverbesserung. Im Einzelnen festgesetzt wurde eine Grünflächengestaltung mit Durchwegung und Plätzen und die Anpflanzung von u.a. 300 Hochstämmen, Sträuchern und Heistern sowie von Landschaftsrasen. Die Flächengröße soll nach dem LBP zum Beschluss VZB ca. 3,3 ha, also ca. 33.000 m² betragen.

Zu Recht weisen die Einwender darauf hin, dass dieser Maßnahme über das direkte Wohnumfeld hinaus eine perspektivisch große Bedeutung als Teil einer durchgehenden Grünverbindung vom Fritz-Schloß-Park über die Ulmeninsel und das Zellengefängnis zum Ufer des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals zukommt. Außerdem erleichtert die Maßnahme die Planungsüberlegungen zur Aufwertung der Flächen um die Heidestraße (vgl. hierzu Stellungnahme und Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1

³³ vgl. Band 19, Ordner 1, S. 194 der Planfeststellungsunterlagen VZB, Maßnahme 2.2

Nummer 6). Mit der Umsetzung der Maßnahme konnte bisher nicht begonnen werden, weil die Baumaßnahmen für die Verkehrsbauwerke im Umfeld noch nicht abgeschlossen sind.

Die Befürchtung mancher Einwender, das Vorhaben S21 führe zum Wegfall dieser Maßnahme und zur Verschiebung der gesamten Kompensationsmasse auf den Kiautschouplatz, ist unbegründet. Das Vorhaben S21 hat allerdings Auswirkungen auf diese Ausgleichsmaßnahme. Der Planfeststellungsbeschluss VZB sah einen Rettungsplatz für die Fernbahn in der Nähe des Tunnelportals erreichbar von der Lehrter Straße mit einer Größe von 500 m² vor (Bw-Verzeichnis Nr. F 027). Daneben war ein gesonderter Rettungsplatz für die U5 mit einer Größe von 475 m² vorgesehen (BW-Verzeichnis Nr. U 182). Die Größe des Rettungsplatzes der Fernbahn entspricht nicht mehr den aktuellen Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes. Danach muss auf Rettungsplätzen grundsätzlich eine Landemöglichkeit für Hubschrauber gegeben sein. Deshalb fordert die Tunnel-Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes eine Mindestgröße eines Rettungsplatzes von 1.500 m².

Der Plan sieht deshalb einen 2.450 m² großen gemeinsamen Rettungsplatz für Fern-, S- und U-Bahn vor, der seinen funktionalen Notwendigkeiten entsprechend an einem Standort in unmittelbarer Nähe des Tunnelausgangs am Übergang zur Trogstrecke der S21 positioniert werden muss. Er muss damit auf Flächen errichtet werden, die im Beschluss VZB für die Ausgleichsmaßnahme Döberitzer Grünzug vorgesehen waren. Gegenüber der Planfeststellung von 1995 reduziert sich die Fläche der Ausgleichsmaßnahme von bisher ca. 33.000 m² um 3.765 m² auf nunmehr ca. 29.000 m² und damit um etwa 11%. Dieser Flächenverlust der Maßnahmefläche ist unvermeidlich, um das Vorhaben S21 mit den gebotenen Rettungsmöglichkeiten für den Havariefall realisieren zu können.

Anders als bei der Ausgleichsmaßnahme Mettmannplatz kann beim „Döberitzer Grünzug“ nicht von einem grundlegenden Qualitätsverlust der Ausgleichsmaßnahme gesprochen werden. Das Gestaltungskonzept bleibt umsetzbar, es muss nur modifiziert werden. Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Maßnahme „Döberitzer Grünzug“ deshalb - anders als die Maßnahme Mettmannplatz - nicht aufgehoben. Es bleibt vielmehr bei der aus dem Planfeststellungsbeschluss VZB stammenden Verpflichtung des Landes Berlin, nach Abschluss der Baumaßnahmen der Verkehrswege auf der verkleinerten Fläche diese Ausgleichsmaßnahme umzusetzen. An die Stelle der entfallenden Teile der Maßnahme tritt die neue Ausgleichsmaßnahme A 6.

Die Kritik mancher Einwender und der Naturschutzbehörden gegen nicht ausreichend klare Aussagen zu diesem Sachverhalt im ausgelegten LBP hat zu dessen Überarbeitung geführt. Der LBP, dessen jetzige Fassung die Zustimmung der Naturschutzbehörden und des BLN gefunden hat, ermittelt die Wertpunkte, die auf der entfallenden Teilfläche der Ausgleichsmaßnahme zu realisieren gewesen wären. Im LBP (S. 74 h)

werden dafür 102.940 Punkte angesetzt. Diese Wertpunkte sind als Ausgleichsmaßnahme A 6 durch das Land Berlin im Kiautschoupark umzusetzen.

6.2.7 Individuelle Einwendungen zum Lärmschutz

Einwendung 170:

Der Einwender (Müllerstr. 165) bemängelt, dass im Anh. V 1 die Gebäude Nordufer 5 und 6 nicht unter dem Prüfungskriterium für „wesentliche Änderungen“ gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG geprüft wurden. Dagegen wurde das Haus Nordufer 4 als Neubau geprüft. Da sich in diesem Bereich das vorhandene Straßenprofil nicht ändern soll und die tatsächlichen Neubaumaßnahmen vor der Grundstücksgrenze enden, sei diese Verfahrensweise in Frage zu stellen und zu überprüfen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorgehensweise der Schalltechnischen Untersuchung ist nicht zu beanstanden. Im Bereich des Hauses Nordufer 4 beginnt die Öffnung der Straße „Nordufer“ in Richtung Fennstraße. Mithin handelt es sich hier um den Neubau einer Straße, weil dort bislang keine Straße existiert. Im Bereich der Häuser Nordufer 5 und 6 wird die vorhandene Straße „Nordufer“ baulich nicht verändert. Da hier kein baulicher Eingriff in die Straße vorgenommen werden soll, ist der Tatbestand einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen nicht.

Einwendung 181

Der Einwender (**Kiautschoustraße 9**) sieht sich durch das Rattern der Züge auf der vorhandenen S-Bahntrasse des Nordrings unzumutbaren Lärmbelästigungen ausgesetzt. Im Minutentakt rattern die Züge nachts bis 1:30 Uhr morgens vorbei. Die Vorhabenträgerin müsse daher für einen besseren Lärmschutz sorgen.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Über den erforderlichen Lärmschutz aus Anlass des Ausbaus des nördlichen Berliner Innenrings ist in diesem Bereich durch die Planfeststellungsbeschlüsse vom 26.01.2000 für den PFA 26 und vom 30.06.2000 für den PFA 28 entschieden worden. Da die Entscheidungen bestandskräftig sind, können weitergehende Maßnahmen von Anwohnern nicht verlangt werden. Die von den Anlagen ausgehenden Betriebsimmissionen sind vielmehr von den Betroffenen zu dulden (§ 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG). Die Schalltechnische Untersuchung prüft daher nur, ob das Vorhaben der S21 - ohne Berücksichtigung sonstiger Emissionsquellen - zur Notwendigkeit der Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen führt. Für das Haus des Einwenders liegen keine Berechnungsergebnisse vor. Aufgrund der Entfernung des

Wohnhauses des Einwenders und der abschirmenden Wirkung der dazwischen liegenden Gebäude kann eingeschätzt werden, dass bei ihm die Grenzwerte der 16. BImSchV durch die S21 nicht überschritten sein werden.

Einwendung 133

Die Einwenderin (**Lehrter Str. 18-19**) fordert, dass der Lärmschutz für die Bewohner „des Neubaublocks und der Altbauten“ umgesetzt werden müsse.

Entscheidung:

Die Einwendung kann nicht bearbeitet werden, weil die Einwenderin nicht erläutert, welche Gebäude mit dem „Neubaublock“ und den „Altbauten“ genau gemeint sind. Ihr Wohnhaus hat keinen Anspruch aus Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des S21-Vorhabens (IO 16).

Einwendungen 87, 88:

Für die Einwender (**Lehrter Straße 5B und Lehrter Straße 5D**) stellt der neu geplante Rettungsplatz mit seiner Grundfläche von 2.450 m² eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung der anliegenden Wohnnutzung dar. Es wird kritisiert, dass keine Schallschutzmaßnahmen getroffen worden seien.

Entscheidung:

Der Rettungsplatz kann schon deshalb keine unzumutbare Lärmbelastung für die anliegende Wohnnutzung auslösen, weil er eine reine Vorsorgeanlage für den Havariefall bildet. Er wird nur genutzt, wenn ein Rettungseinsatz durchgeführt werden muss, oder anlässlich einer Rettungsübung. Unzumutbare Lärmbelastungen werden von dem Rettungsplatz nicht ausgehen.

Einwendung 88:

Die Einwenderin (**Lehrter Str. 5D**) wendet ein, dass in der schalltechnischen Untersuchung die Häuser Lehrter Straße 5 B-D nicht berücksichtigt sind. Da das Vorhaben eine unzumutbare Beeinträchtigung der Wohnqualität über die Belästigung des Tiergartentunnels hinaus darstelle und im Planfeststellungsbeschluss VZB keine Schallschutzmaßnahmen für diese Gebäude geplant seien, wird um Berücksichtigung dieser Gebäude in diesem Verfahren gebeten.

Entscheidung:

Die Häuser Lehrter Straße 5 B-D wurden in der Schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt, weil sie erkennbar keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus dem Vorhaben S21 haben. In der Schalltechnischen Untersuchung ist das Gebäude

Lehrter Straße 6 als IO 13 aufgeführt. Bei diesem Gebäude sind die Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen deutlich unterschritten. Da der Immissionsort 13 näher an der Bahnanlage als die Häuser Lehrter Straße 5 B-D liegt und die Trasse hier bereits im Tunnelvoreinschnitt bzw. im Tunnel verläuft, musste die Schalltechnische Untersuchung Beurteilungspegel für das Gebäude Lehrter Straße 5 B-D nicht errechnen.

Einwendung 239:

Die Einwenderin (**Tegeler Straße 6**) hat im Erörterungstermin erstmalig Einwendungen zum Lärmschutz erhoben. Sie erklärte (vgl. Niederschrift S. 86/87), sie sei entsetzt, dass der Bereich der Häuser Tegeler Straße 1-7 als Gewerbegebiet ausgewiesen sei und deshalb ohne Lärmschutz bleibe.

Entscheidung:

Die Einwendung ist, soweit Fragen des Lärmschutzes angesprochen werden, verspätet und daher ausgeschlossen (§ 20 Abs. 2 Satz 1 AEG). In ihrer fristgerecht eingereichten Einwendung hat die Einwenderin sich zu Fragen des Lärmschutzes des von ihr bewohnten Hauses Tegeler Straße 6 nicht geäußert.

Die erstmals im Erörterungstermin vorgetragene Einwendung ist auch in der Sache unbegründet. Am Haus der Einwenderin (IO 84) wurden als Immissionswerte 59 dB (A) am Tag und 56 dB(A) nachts berechnet. Das Grundstück mit den Häusern Tegeler Straße 1-7 ist Teil einer Erweiterungsfläche der Fa. Schering AG, die Fläche ist im Baunutzungsplan als Gewerbegebiet eingestuft. Gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV richtet sich die Schutzbedürftigkeit Lärmbetroffener nach den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Wie in der Schalltechnischen Untersuchung ausgewiesen, kann die Einwenderin daher nur die Einhaltung der Grenzwerte für Gewerbegebiete beanspruchen. Diese betragen gemäß § 2 Abs. 1 Ziffer 4 der 16. BImSchV 69 dB(A) am Tage und 59 dB(A) nachts. Damit sind die Grenzwerte bei der Einwenderin eingehalten.

7. Begründung der Nebenbestimmungen aus Abschnitt A Ziffern 3 – 5

7.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen (Abschn. A Ziffer 3)

Zur Begründung wird verwiesen auf die nachfolgenden Ausführungen zu Abschnitt B Ziffer 8.2.2, Stichwort Wasser, sowie auf die Anlage 13.4 der Planunterlage – Hydrogeologisches Gutachten.

7.2 Widmung und Teileinziehung des Nordufers (Abschn. A Ziffer 4)

Zur Widmung der neu zu bauenden Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße als Verlegung der durch das Vorhaben geschlossenen Tegeler Straße kann verwiesen werden auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2 sowie auf § 3 Abs. 6 BerlStrG. Zur Notwendigkeit der Teileinziehung des Nordufers zwischen den Einmündungen Torfstraße und Samoastraße wird verwiesen auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3.

7.3 Bautechnische Sicherheit (Abschn. A Ziffer 5.1)

Mit den Auflagen in Abschnitt A Ziffer 5.1 wird sichergestellt, dass die bau- und betriebstechnische Sicherheit der Betriebsanlagen der Eisenbahn und der Straßenanlagen mit der Ausführung des Bauvorhabens gewährleistet ist.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält keine umfassenden Detailaussagen zur technischen Ausgestaltung der Anlagen. Solche Details wären im Hinblick auf die Funktion des Planfeststellungsverfahrens, die planerische Abwägung der widerstreitenden 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 der Vorhabenträgerin aufzugeben, dem Eisenbahn-Bundesamt als Bauaufsichtsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sowie der zuständigen Straßenbauverwaltung für die Straßenanlagen vor der Bauausführung geeignete Unterlagen zur Prüfung der Einhaltung der Regeln der Technik vorzulegen. Vor der Freigabe der Ausführungsunterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. durch die Straßenbauverwaltung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, Az. 11 A 5.96, UA. S. 7; Urteil vom 18.06.1997 Az. 11 A 79.95, UA. S. 15).

7.4 Immissionen während der Baudurchführung (Abschn. A Ziffer 5.2)

Linienförmige Gleisbauvorhaben sind in der Regel durch intensive Transporte von Erd- und Oberbaustoffen und durch den Einsatz von Baumaschinen charakterisiert. Die Errichtung von Ingenieurbauwerken einschließlich ihrer Gründung ist häufig mit zusätzlichen Rammarbeiten verbunden.

Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Hierzu wird die Vorhabenträgerin auf die Notwendigkeit der Einhaltung der AVV Baulärm hingewiesen. Der Schutz der vorhandenen Bebauung vor Erschütterungseinwirkungen während der Baudurchführung wird dadurch gewährleistet, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet wird, während der Bauzeit die DIN 4150 Teil 2 (Stand Juni 1999) und Teil 3 (Stand Februar 1999) einzuhalten.

Dieser Beschluss enthält keine Genehmigung zum Bauen während der besonders schutzbedürftigen Zeiten. Die Vorhabenträgerin wird darauf hingewiesen, dass hierzu ggf. die nach der LärmVO erforderliche Genehmigung bzw. Feststellung bei der zuständigen Berliner Landesbehörde zu beantragen ist.

7.5 Passiver Schallschutz und Entschädigungen (Abschn. A Ziffer 5.3)

Mit den Auflagen wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Bemessung des passiven Schallschutzes nach der 24. BImSchV zu bestimmen und mit dem Eigentümer der anspruchsberechtigten baulichen Anlage eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abzuschließen. Diese Festlegung ist 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 Einzelfall aber noch zu erfolgen hat.

Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs besteht für Anspruchsberechtigte auf Schallschutz, bei denen der Immissionsgrenzwert des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für den Tag überschritten und 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, Az. 4 C 11.87, NVwZ 1989, 255). Mit der Verweisung auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 werden eventuelle Ansprüche hinreichend konkretisiert.

7.6 Planung von landschaftspflegerischen Maßnahmen (Abschn. A Ziffer 5.4)

Die Regelungen zur weiteren Minimierung der Eingriffe im Rahmen der Ausführungsplanung sowie zur Sicherung angrenzender zu erhaltender Vegetationsbestände folgen aus dem Vermeidungsgebot des § 19 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 14 Abs. 4 NatSchG Bln.

Die Auflagen zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen beruhen auf den Regelungen im BNatSchG und im NatSchG Bln zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 18 f. BNatSchG i.V.m. § 14 Abs. 4 NatSchG Bln). Mit den Auflagen soll eine zeitnahe und fachgerechte Realisierung der festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen A 1 – A 4 sichergestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Festsetzung der Frist zur Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anwendung des § 14 Abs. 4 Satz 1 NatSchG Bln berücksichtigt, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen möglichst kurzfristig nach dem Eingriff umgesetzt werden sollen.

Die Auflage an die Vorhabenträgerin, die Ausführungsplanung für die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen mit der Obersten Naturschutzbehörde abzustimmen und diese Abstimmung dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen, ist erforderlich, weil zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine detaillierte Ausführungsplanung noch nicht vorliegt und die Planfeststellungsbehörde sicherstellen will, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung fachgerecht umgesetzt wird.

7.7 LBP-Änderungen zum Planfeststellungsbeschluss VZB (Abschn. A Ziffer 5.5)

Das Vorhaben führt zur Notwendigkeit der Aufhebung oder Änderung von insgesamt fünf Ausgleichsmaßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses VZB. Hierzu kann im Einzelnen verwiesen werden auf den Abschnitt B Ziffer 8.2.3. Die entfallenden oder reduzierten Maßnahmen werden ersetzt durch die Ausgleichsmaßnahmen A 5 – A 9, die auf dem neuen Kiautschouplatz realisiert werden. Bei der Entscheidung über die Umsetzungsfrist war zu berücksichtigen, dass auf dem Grundstück des künftigen Kiautschouplatzes keine Baumaßnahmen für Verkehrsbauten stattfinden und dass diese Ausgleichsmaßnahmen der Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft dienen sollen, die bereits aufgrund der Planfeststellung VZB vorgenommen worden sind. Unter diesen Umständen erscheint es der Planfeststellungsbehörde nicht sachgerecht, den betroffenen Vorhabenträgern (DB Netz AG und Land Berlin) auch für diese Ausgleichsmaßnahmen eine Realisierungsfrist bis zur Inbetriebnahme der S21 zu gewähren. Daher hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auferlegt, für die Ausgleichsmaßnahmen A 5 – A 9 unverzüglich die Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Diese Maßnahmen sind danach unabhängig von den Baumaßnahmen zur Realisierung der S21 unverzüglich umzusetzen.

7.8 Allgemeine Auflagen zur Bauausführung (Abschn. A Ziffer 5.6)

Die Auflagen unter Abschnitt A Ziffer 5.6 sind im öffentlichen Interesse und zum Schutz der Allgemeinheit vor baubedingten Auswirkungen des Vorhabens erforderlich. Sie konkretisieren die gesetzlichen Verpflichtungen des Bauherrn aus § 4 Abs. 1 AEG.

8. Bewertung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange

8.1 Planerische Bewertung

Mit der Verwirklichung des Planes zum Bau einer neuen S-Bahntrasse zwischen dem Lehrter Bahnhof und dem nördlichen Berliner Innenring mit einem Strang Richtung Westen zum Bahnhof Westhafen und einem Strang Richtung Osten zum Bahnhof Wedding wird das Planungsziel angestrebt, eine leistungsfähige und attraktive Anbindung des neuen Berliner Hauptbahnhofs an das Netz der Berliner S-Bahn zu schaffen und dadurch die hoch belastete Stadtbahn zu entlasten. Durch den Entfall des ansonsten notwendigen Umsteigens am Bahnhof Friedrichstraße wird für die Wohnbezirke entlang des nördlichen Berliner Innenrings eine deutlich verbesserte Zugangsmöglichkeit zum Fernbahnnetz geschaffen.

Die geplanten Baumaßnahmen sehen eine unterirdische Trassenführung von den Bahnsteigen des Lehrter Bahnhofs über ca. 800 m parallel und östlich zu den Fernbahngleisen der neuen Nord-Süd-Strecke und dem Rohbau der U5 vor. Danach wird die Trasse der S21 über ca. 200 m in Troglage an die Geländeoberfläche geführt. Am nördlichen Ende des Troges wird die Strecke auf vier Gleise aufgeweitet, um ab ca. km 1,6 + 59 in zwei getrennten Strängen in jeweils zweigleisiger Streckenführung in Richtung Nordwesten an den Bahnhof Westhafen und in Richtung Nordosten an den Bahnhof Wedding angebunden zu werden.

Der nach Westen führende Strang (Strecken-Nr. 6017) verläuft zunächst parallel zu den Fernbahngleisen, unterquert ebenerdig auf dem vorhandenen Geländeniveau die neue Nordostkurve der Fernbahn (Eisenbahnüberführung Nordost, sog. Overfly) und die Perleberger Brücke. Im Bereich der Unterquerung der Perleberger Brücke wird trassierungstechnisch ein möglicher S-Bahnsteig berücksichtigt. Danach wird die Trasse in einem Bogen in Trog- und Tunnellage unter den Anlagen der Ring-Güterbahn hindurchgeführt, um östlich des Bahnhofs Westhafen durch Einbau von Weichenverbindungen in die Trasse der S-Bahnlinie 4 des nördlichen Berliner Innenrings einzubinden.

Der nach Osten führende Strang (Strecken-Nr. 6019) überquert auf Brückenbauwerken die Anlagen des Berlin Hamburg und Lehrter Containerbahnhof (BHUL) und die Perleberger Brücke. Südlich der Perleberger Brücke wird auch hier trassierungstechnisch ein möglicher künftiger S-Bahnsteig berücksichtigt. Die Trasse überquert den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal (BSSK). Danach unterquert sie auf Geländehöhe den Overfly und kreuzt die Tegeler Straße auf Geländehöhe, wodurch diese Straße unterbrochen wird. Östlich der Tegeler Straße wird die Trasse in Tunnel- und Troglage unter dem hier auf einem Damm verlaufenden nördlichen Berliner Innenring hindurchgeführt und bindet auf der nördlichen Seite des Innenringes westlich kurz vor dem Bahnhof Wedding in die Trasse des Innenrings ein. Für die durch die Trasse der S21 unterbrochene Tegeler Straße sieht der Plan als notwendige Folgemaßnahme vor, die Straße „Nordufer“ zur heutigen Kreuzung Fennstraße/Tegeler Straße zu verlängern.

Eine grundsätzliche Ablehnung des Vorhabens oder grundlegende Einwände gegen die vorgelegte Trassierung der Strecke sind im Anhörungsverfahren nicht erhoben worden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde muss darauf hingewiesen werden, dass für den Abschnitt mit den größten planerischen Konflikten, dem östliche Strang von der Perleberger Brücke bis zur Einbindung in den Nordring, aufgrund der Fülle an Zwangspunkten und der Planungsvorschriften zur zulässigen Steigung der Gradienten einer S-Bahnstrecke keine alternative Trassenführung denkbar erscheint. Die Trassenführung der Westkurve folgt dem Grundsatz der Bündelung mit vorhandenen Verkehrsstrassen (hier der Nord-Süd-Fernbahntrasse) und der Vermeidung der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter.

Die Planung berücksichtigt neue Erkenntnisse zum Schutz der Fahrgäste vor Brandeinwirkungen und trifft daher neue Festsetzungen zum Rettungskonzept für den zentralen Bereich. Die im Beschluss VZB festgestellten getrennten Rettungsplätze der Fernbahn und der U5 sind nach heutigen Standards nicht mehr ausreichend, weil sie keine Hubschrauberlandungen erlauben. Daher sieht der Plan nun einen gemeinsamen Rettungsplatz für die Fernbahn, die U5 und die S21 an der Döberitzer Straße am Ende des Troglabschnitts der S21 vor. Auf den Rettungsplatz der Fernbahn an der Lehrter Straße wird verzichtet. Allerdings hat die Lage des neuen Rettungsplatzes die Reduzierung der Fläche für die festgesetzte Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ zur Folge.

Die Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße als Ersatzlösung für die Unterbrechung der Tegeler Straße war Schwerpunkt der Einwendungen im Anhörungsverfahren. Dem teilweise geforderten Verzicht auf diese Ersatzlösung konnte die Planfeststellungsbehörde nicht zustimmen, weil die Tegeler Straße die einzige Straßenverbindung in den Sprengelkiez aus Richtung Südosten bildet. Daher hätte die ersatzlose Sperrung zu großen Umwegen der Anwohner geführt. Allerdings erlaubt die Öffnung des Nordufers auch dem überregionalen Durchgangsverkehr eine verbesserte Durchfahrmöglichkeit von der Fennstraße zur Seestraße, so dass mit deutlich

fahrmöglichkeit von der Fennstraße zur Seestraße, so dass mit deutlich steigendem Durchgangsverkehr am Nordufer hätte gerechnet werden müssen. Entsprechend der Anregung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und unter Berücksichtigung des B-Planes III-212 des Bezirks Mitte vom 07.09.2004 verfügt dieser Beschluss daher die Teileinziehung des Nordufers im Bereich Torfstraße/Samoastraße für den motorisierten Verkehr, um den Durchgangsverkehr Richtung Seestraße/Autobahn aus den Straßen des Wohnbezirks herauszuhalten.

8.2 Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Den Anforderungen des § 6 UVPG entsprechend wurde für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet. Der Untersuchungsraum der UVS orientiert sich an den voraussichtlichen Reichweiten der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter und wurde im Regelfall mit einem Abstandssektor von 500 m festgelegt. Soweit schutzgutspezifisch erforderlich, wurde der Untersuchungsraum funktions- und wirkungsbedingt erweitert.

Die Vorhabenträgerin hat in der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 10, Band 2.1 der Planunterlagen) die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen auf die Umwelt erfasst und die voraussichtlichen Beeinträchtigungen dargestellt. Dabei wurden auch Möglichkeiten der Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeitsstudie enthält die entscheidungserheblichen Unterlagen, die für die Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens unter Umweltgesichtspunkten relevant sind. Dies schließt die Bewertung ein, ob eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung der Umwelt infolge der Baumaßnahmen vorliegt.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 11, Band 2.2 der Planunterlagen) sind vertiefende projektbezogene Darstellungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter enthalten und notwendige Kompensationsmaßnahmen für den Ausgleich der durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen dargestellt.

Zur Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sind außerdem eine Schalltechnische Untersuchung (Anlage 13.1 der Planunterlagen), eine Erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 13.2), ein Gutachten zur Elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 13.3) und ein hydrogeologisches Gutachten (Anlage 13.4 der Planunterlagen) vorgelegt worden. Diese sind Teil der ausgelegten Planunterlagen.

8.2.1 Belange des Immissionsschutzes

a) Lärm

aa) Bau der S-Bahnanlagen

Die Schalltechnische Untersuchung beurteilt das Vorhaben im Prinzip als ein Neubauvorhaben gemäß § 1 Abs. 1 Alternative 1 der 16. BImSchV. Danach haben die Anwohner im Einwirkungsbereich der neuen Trasse einen Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Die Einflüsse anderer Lärmquellen bleiben dabei außer Betracht.

Abweichend hiervon untersucht die Schalltechnische Untersuchung für den Streckenabschnitt der Strecke 6019 östlich der Tegeler Straße bis zur Einbindung in den Bahnhof Wedding, ob hier die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV gegeben sind. In diesem Bereich muss das äußere S-Bahngleis des bereits im Jahre 2000 planfestgestellten nördlichen Berliner Innenrings um bis zu 11 m in Richtung Norden verschwenkt werden, um die Einfädung der zwei Gleise der S21 zu ermöglichen. Diese durch die S21 notwendig werdende Trassenverschiebung der Ring-S-Bahn erfordert auch eine Verschiebung der im Jahre 2000 festgestellten Lärmschutzwand. Die Einfädung des westlichen Stranges der S21 vor dem Bahnhof Westhafen kann dagegen durch Bau von Weichenverbindungen erfolgen, so dass hier kein Fall eines erheblichen baulichen Eingriffs gegeben ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob hier aufgrund der Entscheidungsgründe des Urteils des BVerwG vom 10.11.2004 (Az. 9 A 67.03) die immissionsrechtliche Beurteilung des Vorhabens korrigiert werden müsste. Nach dem genannten Urteil des BVerwG kommt es im Fall einer Parallellage einer S- zu einer Fernbahnstrecke für die Abgrenzung zwischen Neubau und Änderung eines Schienenweges auf das räumliche Erscheinungsbild der Trassen zueinander im Gelände an.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Beurteilung der Schalltechnischen Untersuchung, auch im Abschnitt von km 0,8 bis km 1,5 + 70 der Strecke 6017 vom Neubau einer S-Bahnstrecke auszugehen, auch unter Würdigung der Entscheidungsgründe dieses Urteils nach wie vor für zutreffend.

Die Strecke 6017 wird, nachdem sie das Tunnelbauwerk (etwa bei km 1,8+21) über eine Rampe verlassen hat, ca. ab km 1,5 + 70 oberirdisch und in Parallellage zu der im Bau befindlichen Fernbahntrasse geführt, bis sie ca. bei km 0,8 im Trog in Richtung Bahnhof Westhafen geführt wird. Nach dem o.a. Urteil des BVerwG war hier zu prüfen, ob dieser etwa 700 m lange Streckenabschnitt in Parallellage immissionsrechtlich als wesentliche Änderung eines einheitlichen Verkehrsweges gemeinsam mit der Fernbahn zu beurteilen ist. In dem durch das BVerwG entschiedenen Fall ging es allerdings um eine Parallelführung von Trassen im engen räumlichen Zusammenhang auf einem

gemeinsamen Bahndamm. Im vorliegenden Fall sind die Trassen von S- und Fernbahn im Bereich der Parallelführung durch Böschungen, Stützwände und Rampenbauwerke voneinander abgegrenzt und verlaufen optisch deutlich voneinander getrennt (vgl. Lageplan, Anlage 4.1 Blatt 2). Bei ca. km 1,0 der Strecke 6017 befindet sich zwischen der S-Bahn und den zwei westlichen Fernbahngleisen die Rampe zur Eisenbahnbrücke Nordost, ebenso steigt hier bereits die Rampe der Ostkurve (Strecke 6019) Richtung Bahnhof Wedding an (vgl. Querprofil, Anlage 6.1, Blatt 4 der Planunterlage). Daher sieht die Planfeststellungsbehörde die S21 auch in diesem kurzen Streckenabschnitt als ein von der Fernbahn gesondertes Neubauvorhaben.

Die Grundlage der Lärmberechnung bildet die Betriebsprognose für den Prognosehorizont 2010, die von einer Geschwindigkeit der S-Bahn von 80 km/h ausgeht. Die prognostizierten Zugzahlen und die weiteren zur Berechnung des Emissionspegels notwendigen lärmrelevanten Parameter, insbesondere auch für die anderen Verkehrstrassen der Eisenbahn, ergeben sich aus dem Anhang I/1 der Schalltechnischen Untersuchung.

Für die S-Bahnanlagen kommt die Schalltechnische Untersuchung im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen: In der Mehrzahl der untersuchten Immissionsorte der Umgebung sind die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Lärmvorsorgeberechtigt sind dagegen die bahnahe Bebauungsreihe der nördlichen Lehrter Straße (Gebäude Nr. 26-46) sowie die obersten Geschosse des Hinterhauses der Lynarstraße 27 (IO 156). Die Beurteilungspegel betragen hier im Höchstfall ca. 62 dB(A) am Tage und 59 dB(A) nachts. Die Schallimmissionen werden vor allem durch die in Hochlage geführte Rampe der Ostkurve mit den dort anzusetzenden Brückenzuschlägen verursacht.

Im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs (östliche Lynarstraße) ergeben sich in einigen oberen Stockwerken Lärmerhöhungen um mindestens 3 dB(A). Dies wird bewirkt durch die Verschiebung des S4-Gleises zur Bebauung hin und die entsprechende Verschiebung der Lärmschutzwand, durch die die Schutzwirkung der Lärmschutzwand in einigen oberen Geschossen reduziert wird. Die Gesamtaufstellung der durch die S-Bahnanlagen lärmvorsorgeberechtigten Gebäude ist enthalten im Anhang IV der Schalltechnischen Untersuchung.

Als Maßnahmen schlägt die Schalltechnische Untersuchung passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vor. Maßgeblich ist hierfür insbesondere die Erwägung, dass das Lärmgeschehen in der Lehrter Straße künftig durch die im Bau befindliche Trasse der Fernbahn geprägt werden wird, so dass die geringfügige Mehrbelastung durch die S21 kaum mehr ins Gewicht fällt. Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und/oder das besonders überwachte Gleis würden sich daher kaum noch lärmmindernd für die Anwohner auswirken können, so dass der Kostenaufwand für solche Maßnahmen im Hinblick auf § 41 Abs. 2 BImSchG als unverhältnismäßig

erscheint. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Überlegungen an; auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.1.6 Nummer 2 wird verwiesen.

bb) Straßenanlagen

Die Schalltechnische Untersuchung prüft des Weiteren die Lärmauswirkungen der notwendigen Folgemaßnahmen des Vorhabens. Dies betrifft die Verlängerung des Nordufers zur Fennstraße. Die Verlängerung bewertet die Schalltechnische Untersuchung als Neubau einer öffentlichen Straße. Für die Emissionsberechnung wird hier für 2010 von einer Verkehrsbelegung von 4.460 Kfz/24h ausgegangen. Als Geschwindigkeit werden 30 km/h zugrunde gelegt, weil für das Nordufer eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet ist und auch der neu zu bauende Teil nach den Trassierungsparametern für eine 30 km/h-Zone geplant wurde. Der westliche Teilabschnitt der Lynarstraße zwischen Nordufer und Tegeler Straße wird zwar baulich nicht verändert, so dass an sich nach der 16. BImSchV keine Prüfung auf Lärmvorsorgemaßnahmen geboten wäre. Da dieser Abschnitt aber vorhabenbedingt durch zusätzlichen Kfz-Verkehr, der heute lediglich die Tegeler Straße benutzt, belastet werden wird (aufgrund stichprobenhafter Verkehrszählungen geht das Gutachten von einer Steigerung von 4040 Kfz/24h auf 6540 Kfz/24h aus), untersucht die StU, ob hier eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) in Anlehnung an § 1 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV zu erwarten ist.

Zu Überschreitungen der Grenzwerte durch den Neubau des südlichen Teils des Nordufers kommt es nur an der Nord- und Westfassade des Gebäudes Lynarstraße 24. Dieses Gebäude ist daher lärmvorsorgeberechtigt. Die zusätzlichen Lärmauswirkungen entlang der Lynarstraße beschränken sich auf nur 2 dB(A). Lediglich an der Ostfassade des Hauses Lynarstraße 25 ist eine Lärmerhöhung von 3 dB(A) festzustellen. Da die Grenzwerte hier geringfügig überschritten sind, besteht auch für dieses Gebäude Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen.

Als Maßnahmen schlägt das Gutachten passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude vor. Lärmmindernde Fahrbahnbeläge würden erst bei einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h wirksam. Aktive Lärmschutzmaßnahmen kämen nicht in Betracht, weil die örtlichen Verhältnisse, insbesondere die bestehenden Wege- und Sichtbeziehungen und fehlender Platz zwischen Immissionsort und Lärmquelle, diese nicht zulassen.

Die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung sind von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Immissionsschutzbehörde) zustimmend zur Kenntnis genommen worden (vgl. Stellungnahme zu Teil B Ziffer 5.11.1 Nummer 23). Kritisch haben sich dagegen das Bezirksamt Mitte (vgl. Stellungnahme zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 1), das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicher-

heit Berlin (Stellungnahme zu Abschnitt B Ziffer 5.17) sowie betroffene Einwender (Abschnitt B Ziffer 6.1.6) zu den geplanten Maßnahmen geäußert. Gerügt wird ein angeblich vor allem an Kostengesichtspunkten orientiertes Lärmschutzkonzept, das keine ausreichenden aktiven Schallschutzmaßnahmen vorsehe. Das Bezirksamt Mitte hat im Erörterungstermin hierzu klargestellt, dass seine Einwände sich nicht gegen die Rechtmäßigkeit der empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen richten, sondern den Wunsch des Bezirks zum Ausdruck hätten bringen wollen, bei der lärmhygienisch problematischen Errichtung einer oberirdischen Bahnstrecke im innerstädtischen Bereich den Betroffenen mehr Schutz durch aktive Maßnahmen zukommen zu lassen (vgl. Niederschrift, S. 78 f.). Das LAGetSi hält ebenfalls die normativen Vorgaben der 16. BImSchV für beachtet, befürwortet jedoch einen weitergehenden Lärmschutz unter dem Gesichtspunkt des vorbeugenden Gesundheitsschutzes.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Hinweise und Einwendungen zurückgewiesen. Dabei wurde insbesondere deutlich gemacht, dass die Auswahl und Abwägung der zu treffenden Maßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG keineswegs von dem Grundsatz der Kostenminimierung beherrscht werden darf. Bei der Auswahl der zu treffenden Schutzmaßnahmen muss darauf abgestellt werden, ob die Schutzwirkung einer aktiven Lärmschutzmaßnahme im konkreten Einzelfall den Kostenaufwand rechtfertigt. Die aufgrund des Vorhabens S21 anspruchsberechtigten Wohnungen befinden sich jedoch z.T. in einem stark lärmvorbelasteten Gebiet, wo sich Lärmschutzwände entlang der S21 nur unwesentlich lärmindernd auswirken würden. Im östlichen Teil der Lynarstraße werden die meisten Gebäude bereits durch eine Lärmschutzwand und ggf. ergänzenden passiven Schallschutz aufgrund des Ausbaus des nördlichen Berliner Innenrings geschützt, so dass durch die S21 nur noch die Zusatzbelastung geprüft werden musste. Bei den Gebäuden der westlichen Lynarstraße ist der gebotene Schutz gegen den Verkehrslärm der Straße durch aktive Maßnahmen angesichts der örtlichen Verhältnisse nicht möglich. Danach ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das Lärmschutzkonzept nicht zu beanstanden.

Den Schwerpunkt der Einwendungen im Anhörungsverfahren bildete die Befürchtung von Bewohnern des Sprengelkiez, dass die Ersatzlösung für die Sperrung der Tegeler Straße zu einem erheblichen Anstieg des Kfz-Durchgangsverkehrs durch eine ruhige Wohnstraße, das Nordufer, führen würde. Die für Straßenplanung zuständigen Behörden des Landes Berlin teilen in der Sache diese Befürchtung. Unter dem Gesichtspunkt der Funktionsänderung einer bestehenden Straße hätte deshalb eine Prüfung der Lärmauswirkungen in Betracht kommen können. Die Planfeststellungsbehörde sieht es als geboten an, mit planerischen Mitteln eine schleichende Entwicklung des Nordufers zu einer Durchgangsstraße zu verhindern und den Kfz-Durchgangsverkehr auf die hierfür bestimmte Straße, das Friedrich-Krause-Ufer, zu lenken. Daher verfügt dieser Planfeststellungsbeschluss eine Teileinziehung des Nordufers zwischen Sa-

moastraße und Torfstraße für den motorisierten Verkehr, die zeitgleich mit der Öffnung des Nordufers zur Fennstraße in Kraft tritt. Die Planfeststellungsbehörde ist damit der Anregung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Anhörungsbehörde gefolgt. Der Vorschlag wird auch von der Straßenverkehrsbehörde beim Bezirksamt Mitte befürwortet. Außerdem hat das Bezirksamt Mitte die vollständige Einziehung des Nordufers in diesem Bereich zum Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes III-212 gemacht. Bei Umsetzung der das Nordufer betreffenden Auflagen dieses Beschlusses müssen die Bewohner des Sprengelkiez nicht mit zusätzlichen unzumutbaren Lärmwirkungen infolge steigenden überörtlichen Durchgangsverkehrs rechnen.

b) Erschütterungen

Die Erschütterungstechnische Untersuchung (Anlage 13.2 der Planunterlagen) geht in Anlehnung an die Bewertung der Schalltechnischen Untersuchung davon aus, dass das Vorhaben grundsätzlich als Neubauvorhaben auf Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 zu prüfen ist. Nur im Trassenabschnitt östlich der Tegeler Straße bis zum Bahnhof Wedding wird von einem erheblichen baulichen Eingriff in den nördlichen Berliner Innenring ausgegangen, was eine schutzmindernde Berücksichtigung der Vorbelastung erlaubt. Die zu erwartenden Erschütterungsbelastungen durch den Bahnbetrieb der S21 im oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitt wird prognostiziert anhand vorliegender Messergebnisse für die Gebäude Friedrich-Krause-Ufer 24 (Ausländerbehörde), Lynarstraße 1 und 4 und Lehrter Straße 30, 38 und 41. Eigene Messungen hat das Gutachterbüro durchgeführt für die Gebäude Lynarstraße 9 und Tegeler Straße 7 (vgl. Auflistung auf Seite 21 der Erschütterungstechnischen Untersuchung).

Unter Zugrundelegung des Betriebsprogramms 2010 und bei Ansatz einer Geschwindigkeit von 80 km/h für den S-Bahnverkehr (vgl. S. 24 f. der Untersuchung) weist die Erschütterungstechnische Untersuchung für die gemessenen Gebäude in der Lehrter Straße und das Gebäude am Friedrich-Krause-Ufer bedingt durch den Abstand von mindestens 35 m von der Trasse $KB_{F_{max}}$ -Belastungswerte bis zu $KB = 0,049$ aus (vgl. S. 27). Der untere Anhaltswert (A_u) der DIN 4150 Teil 2 beträgt bei oberirdischen Schienenwegen des ÖPNV für allgemeine Wohngebiete am Tage $KB = 0,225$ und nachts $KB = 0,15$. Für den Bereich Lehrter Straße und Friedrich-Krause-Ufer ist danach von der Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150 auszugehen.

Bei den gemessenen Gebäuden in der Lynarstraße und der Tegeler Straße ist der untere Anhaltswert z.T. in oberen Geschossen überschritten. Daher wird in Anlehnung an das in der DIN 4150 Teil 2 Bild 2 vorgegebene Beurteilungsverfahren für die Gebäude in der Lynarstraße die Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} nach Fertigstellung des Vorhabens S21 mit der bereits planfestgestellten Situation verglichen, um die immissionserhöhenden Auswirkungen durch die S21 zu ermitteln. Die Einhaltung der Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 ist zu messen an der plangegebenen Vorbelastung

gen der DIN 4150 Teil 2 ist zu messen an der plangegebenen Vorbelastung und dem A_r -Wert der Tabelle 1 der DIN. Der A_r -Wert beträgt in allgemeinen Wohngebieten $KB = 0,07$ am Tage und $KB=0,05$ nachts. Diese Werte werden lediglich im 4. OG des Hauses Lynarstraße 4 überschritten sein (vgl. S. 29, Tabelle 10 der Erschütterungstechnischen Untersuchung). Danach ist dort am Tage mit einer Belastung von $KB = 0,121$ und nachts mit $KB = 0,087$ zu rechnen. Diese Werte für das Haus Lynarstraße 4 sind übertragbar auf die Gebäude Lynarstraße 2, 2A und 3 (vgl. S. 23 der Untersuchung). Die zu prognostizierende Immissionserhöhung gegenüber dem planfestgestellten Trassenverlauf der Ringbahn beträgt hier 15 % bzw. 13 %. Das Gutachten geht davon aus, dass eine erhebliche Steigerung der Erschütterungsbelastung, die zu Ansprüchen auf immissionsmindernde Maßnahmen führt, erst ab einer Steigerung von 25 % gegenüber der Vorbelastung anzunehmen ist. Hiergegen sind Einwände von den Trägern öffentlicher Belange und den Betroffenen nicht erhoben worden. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung des Gutachters, dass bei den hier festzustellenden geringfügigen Überschreitungen des Anhaltswertes A_r eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsauswirkungen bei einer vorhabenbedingten Mehrbelastung von 15 % noch nicht angenommen werden kann. Das BVerwG hält im Urteil vom 31.01.2001 (Az. 11 A 6.00, UA S. 23) diese Schwelle nur für Fälle mit beträchtlicher Vorbelastung für zu hoch. Da hier eine erhebliche Vorbelastung in diesem Sinne nicht zu verzeichnen ist, sind Maßnahmen zum Schutz vor betriebsbedingten Erschütterungen der S21 nicht erforderlich.

Gegen die Vorgehensweise des Gutachtens ist von Einwendern aus der nördlichen Lehrter Straße Kritik geübt worden. Sie richten sich dagegen, dass ihrer Auffassung nach zu Unrecht auf die Ermittlung der Beurteilungsschwingstärke für ihre Gebäude in der Lehrter Straße verzichtet wurde, obwohl die Häufigkeit der Zugvorbeifahrten durch den S-Bahnbetrieb ansteigen wird. Sie halten die gewählte Vorgehensweise für unvereinbar mit den Gründen des Urteils des BVerwG vom 31.01.2001 (11 A 6.00). Die Planfeststellungsbehörde hat sich dieser Kritik nicht angeschlossen, weil bei den Gebäuden der Einwender - anders als in dem durch das BVerwG entschiedenen Fall - der untere Anhaltswert (A_u) durch den Betrieb der S21 nicht überschritten wird. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.1.6 Nummer 4 wird verwiesen.

Zum unterirdischen Streckenabschnitt hat das Gutachten in seinem zweiten Teil (Projekt-Nr. 14340-2 vom August 2001) die Erschütterungsauswirkungen auf die noch nicht existierenden, aber in B-Planentwürfen des Landes Berlin geplanten Gebäude prognostiziert anhand von Messungen an einem vergleichbaren S-Bahntunnel. Als künftige Konfliktpunkte werden das Gebäude MK 8 auf dem nördlichen Vorplatz des Lehrter Bahnhofs (B-Planentwurf II-201a) sowie die nördlich der Invalidenstraße geplanten Dudler-Blöcke (B-Planentwurf II-201c) benannt. Die S21 soll diese Gebäude unterfahren. Während der B-Planentwurf II-201a bereits öffentlich ausgelegt und im Jahre

1999 auch die Zustimmung des Abgeordnetenhauses erhalten hat, ist im das Verfahren für den B-Planentwurf II-201c bisher nur die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB durchgeführt worden.

Während die Auswertung der messtechnischen Ergebnisse Überschreitungen der Anhaltswerte in Gebäuden über dem S-Bahntunnel nicht erwarten ließ, führte die Auswertung statistisch übermittelter Übertragungsfaktoren zu der Befürchtung eventuell hoher Anhaltswertüberschreitungen. Im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung mit der ungünstigsten Deckenresonanzfrequenz lässt sich das Auftreten solcher Übertragungsfaktoren nach Einschätzung des Gutachters nicht ausschließen. Daher schlägt der Gutachter zum Schutz der geplanten oberirdischen Bebauung den Einbau eines Masse-Feder-Systems vor, das tiefer abgestimmt werden kann als die Unterschottermatten und eine höhere Wirksamkeit besitzt. Daher wird im Tunnel ein mittelschweres Masse-Feder-System mit einer Abstimmfrequenz von 10-12 Hz vorgeschlagen, weil dieses System beim vergleichbaren Frankfurter Flughafen-Tunnel zumutbare $KB_{F_{max}}$ -Werte erzielte (Erschütterungstechnische Untersuchung für den Strecken-Abschnitt km 1,8 bis 2,5, S. 16). Nach Fertigstellung des Rohbau-Tunnels möchte die Vorhabenträgerin Messungen des Übertragungsweges von der Tunnelwand in das umgebende Erdreich durch Fremdanregung durchführen, um eine genauere Dimensionierung der Maßnahme zu ermöglichen (Erläuterungsbericht, S. 36 f.). Zu diesen Maßnahmen sind im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine Hinweise vorgebracht worden. Sie sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

c) Elektromagnetische Verträglichkeit

Das Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 13.3 der Planunterlagen) prognostiziert keine Gefährdungen von Personen durch elektrische oder magnetische Felder. Es hält jedoch Beeinflussungen von Fernsehgeräten und Computerbildschirmen im Büro-Flachbau am Friedrich-Krause-Ufer für wahrscheinlich, weil hier maximale Flussdichten von über $0,9 \mu\text{T}$ prognostiziert werden (Kap. 2 des Gutachtens, S. 9). Dieser Büro-Flachbau, der im Eigentum eines Gewerbemieters steht, ist jedoch bereits zurückgebaut. Für die gemäß B-Planentwurf II-201c geplante Dudler-Bebauung nördlich der Invalidenstraße oberhalb des S21-Tunnels kann das Gutachten Beeinflussungen technischer Geräte in der ersten Etage nicht ausschließen (Kap. 2, S. 12, unter 2.). Die Planfeststellungsbehörde hält hier Schutzmaßnahmen zugunsten dieser nur geplanten Bebauung nicht für geboten, weil derzeit noch nicht absehbar ist, wann diese Gebäude errichtet werden und weil angesichts der technischen Weiterentwicklung nicht prognostiziert werden kann, ob hier zukünftig überhaupt ein Immissionskonflikt entstehen wird. Im Übrigen wären eventuell noch notwendige Schutzmaßnahmen gegen magnetische Felder des S-Bahnbetriebes sinnvoller und wirtschaftlicher im Zusammenhang mit der Errichtung der Dudler-Bebauung umzusetzen.

Der Plan ist in Bezug auf das Schutzgut Mensch zulässig im Sinne von § 12 UVPG.

8.2.2 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die Auswirkungen der durch den Plan zu erwartenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschafts- bzw. Ortsbild sind in der Umweltverträglichkeitsstudie und im LBP umfassend beschrieben, dargestellt und bewertet worden. Die wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG sind:

Wasser

Das Vorhaben führt zur Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung durch die Neuversiegelung der umverlegten Tegeler Straße und die Teilversiegelung durch die neuen Gleisanlagen. Außerdem führt die Verdichtung des Bodens im gesamten Baufeld zu einer Störung der Versickerungsfähigkeit des Niederschlagswassers. Mögliche Schadstoffeinträge während der Bauphase könnten zu einer potentiellen Schadstoffbelastung des Grundwassers und zu einem Eintrag von Schadstoffen in den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal führen.

Zur Erstellung der Trogbaugruben der Tunnelabschnitte werden Grundwasserentnahmen erforderlich. Zur Erreichung der Auftriebssicherheit der Baugruben wird eine Restwasserhaltung betrieben. Vor allem für die Herstellung der Fundamente von Pfeilern im Bereich des späteren Bahnhofs Perleberger Straße werden weitere Trogbaugruben außerhalb des Tunnel- und Trogbereichs hergestellt, die teilweise eine lokale Wasserhaltung erfordern (vgl. Anlage 13.4, S. 16, 39). In dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Hydrogeologischen Gutachten (Anlage 13.4, Seite 9) geht diese davon aus, dass, um die Auswirkungen auf die Vegetation und Altgründungen möglichst gering zu halten, von der Wasserbehörde ein bestimmter maximaler Grundwasserschwankungsbereich vorgegeben werden wird, um die Bildung von Absenktrichtern auszuschließen. Im Bedarfsfall ist das geförderte Grundwasser wieder zu versickern. Hierfür hält das Grundwassermanagement Spreebogen (GWM) im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen des Zentralen Bereichs Wiederversickerungsgalerien vor. Außerdem organisiert GWM über Grundwassermodellrechnungen die Überwachung und Steuerung der Wiederversickerungsmengen, auch durch Untersuchung der Grundwasserqualität. Zu den Einzelheiten der vom GWM Spreebogen wahrzunehmenden Aufgaben wird auf Anlage 13.4, Kap. 7 und 8 verwiesen.

Mit dem Vorhaben sind gemäß § 7 WHG erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen verbunden. Die Erlaubnis nach § 7 WHG, die gemäß § 14 Abs. 1 und 3 WHG durch die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der Wasserbehörde erteilt werden muss, kann gemäß § 4 Abs. 1 WHG unter Auflagen erteilt werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat als Wasserbehörde umfangreiche Auflagen zum Schutz des

Grundwassers in Anlehnung an die im Planfeststellungsbeschluss VZB enthaltenen Regelungen zur Sicherstellung eines Grundwasserschwankungsbereichs und zur Überprüfung durch das GWM Spreebogen erteilt. Die Planfeststellungsbehörde hat die geforderten Auflagen zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gemacht (vgl. Abschnitt A Ziffer 3 dieses Beschlusses – Wasserrechtliche Erlaubnisse und Auflagen). Bei Beachtung der Auflagen dieses Beschlusses sind – auch im Hinblick auf die bisherigen Erfahrungen mit dem Grundwassermanagement für den Zentralen Bereich – nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser sowie nachteilige Wirkungen auf die Natur und die Bebauung in der Umgebung infolge von Absenktrichtern nicht zu befürchten.

Tiere und Pflanzen

Die Umverlegung der Tegeler Straße führt zu einem Verlust von Vegetationsflächen auf dem Mettmannplatz mit mittlerer bis geringer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz. Im Bereich der Kleingärten an der Lynarstraße gehen Gebüsche, Hecken und private Anpflanzungen mit geringer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz verloren. Auf dem Bahngelände führt der Neubau von Gleisanlagen und von neuen Ingenieurbauwerken (Rampe, Trog, Tunnel, Fundamente) zum Verlust von Vegetationsstrukturen mit geringem bis hohem Wert. Das Vorhaben führt zum Verlust von 54 Bäumen am Mettmannplatz, an der Döberitzer Straße, der Tegeler Straße und den Kleingärten an der Lynarstraße. Weitere 21 Bäume könnten ohne entsprechende Schutzmaßnahmen infolge der Baumaßnahmen auf dem Mettmannplatz beschädigt werden.

Klima

Durch den Bau der umverlegten Tegeler Straße auf dem Mettmannplatz gehen Vegetationsflächen mit lokalklimatischen und lufthygienischen Schutzfunktionen verloren. Die Funktion der Bahntrasse und des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals als Frischluftschneise wird durch die Überbrückung im Bereich Perleberger Straße beeinträchtigt. Diese Folge des Vorhabens ist als geringfügig und als nicht quantifizierbar zu bewerten.

Landschaftsbild

Die größten Beeinträchtigungen durch das Vorhaben bilden hier die neue Brücke über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und die Brücke über die Perleberger Straße. Hinzu kommen der Verlust der Kleingärten an der Lynarstraße und der Verlust ortsbildender Vegetationsstrukturen auf dem Mettmannplatz. Während der Bauzeit wird es auf dem Mettmannplatz außerdem zu Einschränkungen der Erholungsnutzung durch Bauemissionen kommen.

Boden

Die wesentlichen Eingriffe in das Bodengefüge entstehen durch Neuversiegelung durch den Bau der umverlegten Tegeler Straße und durch den Bau neuer Ingenieurbauwerke wie Rampe, Trog, Brückpfeiler, Stütz- und Spundwände, sowie durch die Teilversiegelung des Bodens durch neue Gleisanlagen. Hinzu kommt die Verdichtung und Bodenumlagerung im Bereich der Bauflächen entlang der Gleise, der Ingenieurbauwerke und der neuen Straßen.

Im LBP sind die Eingriffe in Natur und Landschaft im Einzelnen gemäß §§ 18 BNatSchG, 14 NatSchGBIn dargestellt und bewertet worden. Die Möglichkeiten zur Vermeidung oder Verminderung der Beeinträchtigungen bzw. zu deren Ausgleich wurden geprüft. Die Prüfung der Planung ergab, dass der Plan unter Beachtung der möglichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen erstellt wurde.

Die wesentlichen vom Vorhaben verursachten verbleibenden Beeinträchtigungen, nämlich

- Verluste von Vegetationsstrukturen für den Biotop- und Artenschutz,
- Flächenversiegelungen mit Folgewirkungen für das Wasser, den Boden und das Lokalklima,
- Beeinträchtigungen des Stadtbildes durch den Bau neuer Brückenbauwerke über die Perleberger Straße und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und die Zerschneidung des Mettmannplatzes durch weitere Verkehrsbauwerke

sind zur Realisierung des Vorhabens unvermeidbar. Dabei sind die negativen Beeinflussungen des Kleinklimas durch die Überbrückung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und der Perleberger Brücke und die Beeinträchtigung des Orts- bzw. Landschaftsbildes durch diese neuen Bauwerke nicht ausgleichbar, im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung allerdings auch nur begrenzt quantifizierbar.

Wie der LBP ausweist, werden die ausgleichbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, die geeignet sind, die gestörten Funktionen des Naturhaushalts wieder herzustellen. Der LBP quantifiziert die durch das Vorhaben unmittelbar ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft nach der Bewertungsmethode Auhagen mit 204.507 Wertpunkten. Durch die Maßnahmen A 1 und A 2 (Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrswege und Ansaat von artenreichem Parkrasen auf dem Mettmannplatz; Sukzessionsflächen auf rückgebauten Gleisen im Bahngelände) soll neuer Lebensraum für Flora und Fauna geschaffen werden und die ökologische Bodenfunktion und die Möglichkeit der Grundwasserneubildung wieder hergestellt werden. Hierdurch kann eine Aufwertung der Fläche mit 15.075 Wertpunkten sowie mit 40.690 Wertpunkten erreicht werden. Mit der Maßnahme A 3 (Anlage eines Gehölzstreifens auf der Böschung der Lynarstraße) soll vor allem das Ortsbild in

diesem Bereich verbessert werden, außerdem wird die Bodenfunktion und das Biotopotential gefördert. Hierfür setzt der LBP 9.300 Wertpunkte an. Die bedeutsamste Ausgleichsmaßnahme bildet die Maßnahme A 4 (Anlage einer Teilfläche des Kiautschou Parks). Durch diese Anlage eines städtisch geprägten Parks mit Spiel- und Aufenthaltsqualität sollen die ökologische Bodenfunktion wiederhergestellt, die Versickerungsfähigkeit und die Grundwasserneubildungsrate erhöht, Lebensraum für Flora und Fauna geschaffen, der Biotopverbund verbessert, Baumverluste ausgeglichen, klimatisch wirksame Flächen geschaffen und das Ortsbild und die Erholungsmöglichkeiten für die Anwohner als Kompensation für die Verschlechterungen auf dem Mettmannplatz verbessert werden. Mit den hierfür ermittelten 139.596 Wertpunkten ist eine vollständige Kompensation der unmittelbar durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe erreicht (vgl. LBP S. 74d).

8.2.3 Auswirkungen auf noch nicht umgesetzte landschaftspflegerische Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses VZB

Eine Besonderheit dieses Vorhabens ist darin zu sehen, dass infolge der Trassierung der S21 in unmittelbarer Nähe der 1995 planfestgestellten Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin die Umsetzung mehrerer damals festgestellter Ausgleichsmaßnahmen entweder unmöglich wird oder zu einer Reduzierung des Flächenumfangs zwingt. Im potentiellen Wertumfang übersteigen diese „Eingriffe“ in festgestellte Ausgleichsmaßnahmen den Kompensationsumfang der unmittelbar durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft erheblich. Insgesamt muss eine geplante Aufwertung von Flächen im Umfeld im Wertumfang von 346.970 Wertpunkten (vgl. LBP, S. 74j; Summe der Ausgleichsmaßnahmen A 5 – A 9) entfallen. Im Einzelnen hat das Vorhaben S21 folgende Auswirkungen auf festgestellte Ausgleichsmaßnahmen des Beschlusses VZB:

a) Mettmannplatz

Im Planfeststellungsbeschluss vom 12.09.1995 für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs Berlin ist als Ausgleichsmaßnahme 1.2 die Neugestaltung des Mettmannplatzes festgesetzt worden (vgl. Band 19, Ordner 1: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil, S. 189 - Maßnahmeblatt; Band 21, Plan Anlage 9.3.1). Gegenstand der Maßnahme sollte vor allem sein:

- die Verlagerung des vorhandenen Bolzplatzes in den Regenschatten des neuen Brückenbauwerks (Overfly)
- die Anlage eines Spielplatzes westlich der Tegeler Straße zwischen Ringbahn und Overfly

- die Wieder- und Neugestaltung der gesamten Anlage durch Neubegrünung im Rahmen einer Gestaltungsplanung auf einer Fläche von ca. 12.500 m².

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschluss hat die Vorhabenträgerin auf einer Fläche von 5.600 m² Begrünungsmaßnahmen durchgeführt. Es sind Wegestrukturen, Rasenflächen und Pflasterungen geschaffen und Böschungen bepflanzt worden. An sich wäre danach noch ein Restfläche von 6.900 m² zu begrünen, wofür der LBP für die S21 ein Kompensationsvolumen von 172.580 Wertpunkten ermittelt. Mit Schreiben vom 24.10.2000 bat die Vorhabenträgerin die Planfeststellungsbehörde jedoch, die Ausgleichsmaßnahme aufzuheben und an anderer Stelle Ersatz zu schaffen. Die Vorhabenträgerin begründete dies damit, dass die Maßnahme wegen der sich konkretisierenden Planungen zur S21 nicht mehr sinnvoll sei. Mit Schreiben vom 21.12.2000 (1031 Pap) entschied die Planfeststellungsbehörde, dass einer Aufhebung der Maßnahme nicht zugestimmt werden könne. Vielmehr müsse sich die Vorhabenträgerin im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen für die S21 dazu äußern, ob bzw. inwieweit die festgestellte Maßnahme durch das Vorhaben S21 überplant oder beeinträchtigt werde. Trete dieser Fall ein, müsse die entfallende Kompensationsmasse anderweitig umgesetzt werden. Eine förmliche Aufhebung der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme „Mettmannplatz“ könne erst im Planfeststellungsbeschluss für die S21 erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde setzte jedoch im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde die weitere Umsetzung der Maßnahme „Mettmannplatz“ bis auf weiteres aus.

Das Vorhaben S21 führt dazu, dass der heute bereits durch die Eisenbahnüberführungen des nördlichen Berliner Innenrings und des sog. Overfly überspannte Mettmannplatz durch den neuen Bahndamm der S21 und durch die neue Trasse des verlängerten Nordufers zerschnitten wird. Die Vorhabenträgerin und die Naturschutzbehörden sind danach zu der Einschätzung gelangt, dass das für den Mettmannplatz verfolgte Ausgleichskonzept der Planfeststellung von 1995 unter diesen Umständen (Flächenverlust, Belastung durch Verkehrsstrassen) ökologisch nicht mehr sinnvoll umsetzbar ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an. Das Vorhaben S21 hat somit zur Folge, dass eine 1995 planfestgestellte, bisher aber nur zum Teil umgesetzte Ausgleichsmaßnahme nicht mehr verwirklicht werden kann. Die noch offene Kompensationsmasse dieser Ausgleichsmaßnahme wird als neue Ausgleichsmaßnahme A 5 in den Kiautschouplatz verlagert. Auf den verbleibenden Flächen des Mettmannplatzes ist die Entsiegelung nicht mehr benötigter Wegeflächen und die Ansaat von artenreichem Parkrasen auf einer Fläche von ca. 900 m² als noch ökologisch sinnvolle Maßnahme vorgesehen (neue Ausgleichsmaßnahme A 1). Diese Maßnahme wird im LBP mit 15.075 Wertpunkten berücksichtigt.

b) Döberitzer Grünzug

Die ebenfalls durch den Planfeststellungsbeschluss vom 12.09.1995 festgesetzte und durch das Land Berlin umzusetzende Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“ mit Grünflächengestaltungen und Anpflanzungen zwischen Döberitzer Straße und dem ehemaligen Zellengefängnis konnte bisher nicht umgesetzt werden, weil die Fläche noch für Baumaßnahmen der Verkehrsbauwerke benötigt wird. Aufgrund des Vorhabens S21 muss die für die Maßnahme vorgesehene Fläche um 3.765 m² reduziert werden, was einer Flächenreduzierung um ca. 11 % entspricht. Anders als die im Beschluss VZB festgestellte Ausgleichsmaßnahme Mettmannplatz entfällt diese Maßnahme also nicht, sie muss lediglich reduziert werden. Zu den weiteren Einzelheiten kann auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.6 verwiesen werden. Anstelle der entfallenden Teilfläche sieht der Plan die Ausgleichsmaßnahme A 6 vor, mit der das entfallende Kompensationsvolumen des Döberitzer Grünzuges ebenfalls zum geplanten Kiautschoupark verlagert wird. Für den entfallenden Teil des Döberitzer Grünzuges ermittelt der LBP einen potentiellen Wertumfang von 102.940 Wertpunkten.

c) Auswirkungen auf drei weitere Ausgleichsmaßnahmen des Beschlusses VZB

Eine weitere kleinere Ausgleichsmaßnahme des Beschlusses VZB (Maßnahme 1.1, Böschungsbepflanzung östlich Tegeler Straße) muss vollständig aufgegeben werden, zwei Ausgleichsmaßnahmen des Beschlusses VZB (1.4 und 2.1, Bepflanzung von Böschungen im Bereich Perleberger Brücke/Lehrter Straße) müssen infolge der S21 um Teilflächen reduziert werden. An die Stelle der entfallenden (Teil-)Maßnahmen treten die Ausgleichsmaßnahmen A 7 (potentieller Wertumfang 27.600 Wertpunkte), A 8 (22.100 Wertpunkte) und A 9 (21.750 Wertpunkte). Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A Ziffer 5.5, c) – e) verwiesen.

Dieser Wertumfang wird vollständig dem geplanten Kiautschoupark zugeschlagen, so dass für diese Parkanlage zusammen mit der Maßnahme A 4 ein Wert von 486.566 Punkten zur Verfügung steht. Zur vollständigen Umsetzung des Planungskonzepts des Bebauungsplanes III-212 reicht der Umfang der für die S21 erforderlichen Kompensation jedoch nicht aus (vgl. LBP S. 74f). Für die Fläche des B-Plangebietes nördlich der Kiautschoustraße (Maßnahmeplan Anlage 11.3, Blatt 5 der Planunterlage) verbleiben noch 33.975 offene Wertpunkte, die anderweitig beigesteuert werden müssen (vgl. LBP S. 74j). Erst recht ist die Vorhabenträgerin nicht zu landschaftspflegerischen Maßnahmen im nachträglich um die Flächen zwischen Kiautschoustraße und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal erweiterten B-Plangebiet verpflichtet.

Der LBP weist nach, dass nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen alle durch den Plan hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft (einschließlich der

„Eingriffe“ in planfestgestellte landschaftspflegerische Maßnahmen) ausgeglichen sind. Die zu beteiligenden Naturschutzbehörden haben dem LBP in seiner überarbeiteten Fassung zugestimmt. Da der Plan die vorhabenbedingten Eingriffe bereits durch die Ausgleichsmaßnahmen A 1 – A 9 vollständig kompensiert, bedurfte es keiner Planung von Ersatzmaßnahmen und auch nicht der besonderen naturschutzrechtlichen Abwägung nach § 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG. Mit den im Plan vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der Plan in Bezug auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes zulässig im Sinne von § 12 UVPG.

8.2.4 Belange der Kultur- und sonstigen Sachgüter

Aufgrund des Vorhabens muss eine denkmalgeschützte Lagerhalle, das Baudenkmal "Alexanderufer, Humboldthafen, 1857 - 59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842, mit nördlicher und westlicher Ladestraße und Einmündung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals" zurückgebaut werden. Der Abbruch dieser Lagerhalle (Bw-Verzeichnis Nr. 1/04/26, Lageplan Anlage 4.1 Blatt 3) ist unvermeidbar, um das Vorhaben zu realisieren. Zum Teil steht die Halle auf der Fläche der künftigen Baugrube für den S21-Tunnel. Die restlichen Teile der Halle müssen abgerissen werden, weil die der Baugrube benachbarte Fläche für die Bauabwicklung benötigt wird (vgl. Lageplan Anlage 4.2, Blatt 7). Mit den Denkmalschutzbehörde besteht Übereinstimmung, dass die Belange des Vorhabens Vorrang genießen vor dem Erhalt dieses Baudenkmals. Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet daher die nach § 11 Abs. 1 Ziffer 2 DSchG Bln erforderliche Genehmigung zur Beseitigung des Denkmals. Der Vorhabenträgerin ist gemäß § 11 Abs. 4 DSchG Bln auferlegt worden, vor Beginn der Abrissarbeiten eine Fotodokumentation zu erstellen. Ergänzend kann auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 12 verwiesen werden.

Das Vorhaben erfordert des weiteren den Rückbau einiger nicht denkmalgeschützter Hochbauten im Eigentum Dritter. Dabei handelt es sich um Baulichkeiten auf sieben Kleingartenparzellen an der Lynarstraße (Bw-Verzeichnis Nr. 1/04/01), zwei Pergolen auf dem Mettmannplatz sowie ein Bürogebäude und eine Lagerhalle eines Gewerbemieters am Friedrich-Krause-Ufer (vgl. Erläuterungsbericht S. 13 sowie Bw-Verzeichnis Nr. 1/04/02 und 1/04/03). Hiergegen wurden im Anhörungsverfahren keine Einwendungen erhoben. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin sind die Lagerhalle und das Büro am Friedrich-Krause-Ufer bereits zurückgebaut worden.

Der Plan ist in Bezug auf die Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter zulässig im Sinne des § 12 UVPG.

8.3 Gesamtabwägung

Das Vorhaben soll die Anbindung des künftigen Berliner Hauptbahnhofs an das Netz der Berliner S-Bahn verbessern, indem es der vorhandenen Ost-West-Strecke der S-Bahn auf der Stadtbahn eine Anbindung an den nördlichen Berliner Innenring hinzufügt. Die S21 verläuft damit parallel zur vorhandenen Nord-Süd-Strecke der S-Bahn. Diese entlastet jedoch die Stadtbahn nicht ausreichend, weil sie die nordwestlichen Stadtbezirke nicht anbindet und weil sie nicht den Lehrter Bahnhof passiert. Die S21 schafft eine umsteigefreie Anbindung des Lehrter Bahnhofs an die entlang des nördlichen Berliner Innenrings gelegenen Stadtbezirke im Norden, Westen und Osten. Das Vorhaben gehört somit als S-Bahnvorhaben mit zu den Vorhaben des Zentralen Bereichs Berlin und steht im öffentlichen Interesse.

Die Anhörungsbehörde hat die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzverbände im Anhörungsverfahren beteiligt. Die Planunterlagen haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zur öffentlichen Einsicht ausgelegen. Die beteiligten Träger öffentlicher Belange und die privaten Einwender haben sich zu zahlreichen Details der Planung geäußert, eine grundsätzliche Ablehnung des Vorhabens wurde von keiner Seite vorgetragen. Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG am 11.02.2003 den Erörterungstermin durchgeführt. Die Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 28.03.2003 zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens enthält keine Aussagen, die dem festzustellenden Plan grundsätzlich entgegenstehen. Aufgrund der Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin den ausgelegten Plan geändert; hierzu wird verwiesen auf Abschnitt B Ziffer 3.3 und 4. Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG den von den Planänderungen Betroffenen Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme oder Einwendung gegeben.

Das geplante Vorhaben führt auch in der nunmehr festgestellten Form zu Beeinträchtigungen privater und öffentlicher Belange. Eingriffe in fremdes Grundeigentum sind nur in geringfügigem Umfang geplant, weil das Vorhaben weitgehend im Bereich des vorhandenen Baufeldes des Zentralen Bereichs um und nördlich des Lehrter Bahnhofs auf Grundstücken der Vorhabenträgerin und des Landes Berlin verwirklicht werden kann. Aus dem Grunderwerbsverzeichnis gehen daher nur zwei private Grundstückseigentümer als Planbetroffene hervor. Einer der Eigentümer hat eine Einwendung erhoben (vgl. Abschnitt B Ziffer 6.1.3). Die Vorhabenträgerin hat den Plan bezüglich der bauzeitlich erforderlichen Flächen geändert, die Eigentümerin hat dem insoweit geänderten Grunderwerbsplan zugestimmt (vgl. Abschnitt B Ziffer 6.1.3.2). Dem vorhabenbedingten Grunderwerb von Flächen der Einwenderin hat diese grundsätzlich zugestimmt (vgl. Einwendung Abschnitt B Ziffer 6.1.3.1 Nummer 2), so dass in diesem Beschluss nur noch Detailhinweise zu geben waren. Die weitere betroffene Grundstückseigentümerin hat keine Einwendung erhoben.

Das Vorhaben erfordert den Abriss von Gebäuden, die im Eigentum Dritter stehen. Dies betrifft einige Kleingärten an der Lynarstraße, wo auch die Kleingartenpachtverträge gekündigt werden mussten. Außerdem muss ein Büro und eine Lagerhalle eines Gewerbemieters am Friedrich-Krause-Ufer abgerissen werden. Alle diese Gebäude sind bereits von den Eigentümern in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin zurückgebaut worden.

Für die Planfeststellungsbehörde bestehen nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens keine Zweifel, dass die im Plan vorgesehenen Eingriffe in das Grundeigentum Dritter im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gerechtfertigt sind. Die Inanspruchnahme von Eigentum Dritter ist auf das erforderliche Maß beschränkt worden. Die im Grunderwerbsplan ausgewiesenen Flächen müssen zum Wohle der Allgemeinheit für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Die Eigentümer werden darauf hingewiesen, dass ihnen gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 3 des Grundgesetzes hierfür eine Entschädigung zusteht.

Des Weiteren löst das Vorhaben eine verstärkte Lärmbetroffenheit in der Umgebung des künftigen Baufeldes aus. Zum einen ist durch das Vorhaben mit Baulärm und sonstigen Bauimmissionen während der Bauzeit zu rechnen. Diese sind allerdings bei Einhaltung des Vermeidbarkeitsgrundsatzes nach § 22 Abs. 1 Satz 1 BImSchG und der Vorgaben der AVV Baulärm und der DIN 4150 zumutbar und hinzunehmen.

Bezüglich des Verkehrslärms der S-Bahn führt die neue S-Bahntrasse nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zu Überschreitungen der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV vor allem im Bereich der nördlichen Lehrter Straße. Aufgrund der hohen plangegebenen Vorbelastung dieses Bereichs durch die künftige Lärmbelastung von den Fernbahngleisen wird für die anspruchsberechtigten Immissionssorte ausschließlich passiver Schallschutz festgestellt. Die Festsetzung von Lärmschutzwänden entlang der Trasse der S21 hätten nur zu einer geringfügigen Verbesserung der Lärm-situation für die Anwohner geführt, so dass die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung gelangt ist, dass die aufzuwendenden Kosten für Lärmschutzwände im Verhältnis zu ihrer Schutzwirkung unverhältnismäßig wären (vgl. hierzu Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.1.6, Nummer 2).

Entlang der östlichen Lynarstraße, wo zur Einbindung der S21 in den Nordring am Bahnhof Wedding das nördliche S-Bahngleis des Nordrings um bis zu 11 m nach Norden in Richtung auf die Bebauung verschoben werden muss, werden nach der 16. BImSchV relevante Lärmerhöhungen ausgelöst. Dadurch entstehen bei einigen Gebäuden entlang der Lynarstraße sowie im Umfeld des Bahnhofs Wedding weitere Lärmvorsorgeansprüche. Für diesen Bereich sind im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des nördlichen Berliner Innenrings, PFA 26, vom 26.01.2000 bereits Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Die damals planfestgestellte Lärmschutzwand muss nun entsprechend der Trassenverbreiterung für die S21 verschoben werden. Eine

Erhöhung der geänderten Schallschutzwand ist nicht erforderlich, weil dadurch nur eine geringfügige lärmindernde Wirkung erzielt würde. Auch hier sind bei den noch anspruchsberechtigten Gebäudegeschossen passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Bei zwei Gebäuden an der Lynarstraße führt die Veränderung der Straßenführung zu Ansprüchen auf Lärmschutz, wofür ebenfalls passive Maßnahmen vorgesehen sind. Bei anderen Immissionsorten im Umfeld des Vorhabens wird die S21 zu einer weiteren Verlärmung des Umfeldes führen, ohne dass die Vorhabenträgerin verpflichtet ist, hiergegen Maßnahmen zu treffen. Dies betrifft insbesondere die Bebauung in der Tegeler Straße und der südlichen Lehrter Straße. Dabei handelt es sich um Gebiete, die aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses VZB mit dem Verkehrslärm der Fernbahn planerisch vorbelastet sind. Die 16. BImSchV geht vom Grundsatz der getrennten Betrachtung verschiedener Verkehrswege aus, mit der Folge, dass bei Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV keine Maßnahmen festzusetzen sind. Auf die Belastung der Umgebung durch den Betriebslärm der Fernbahn darf nicht abgestellt werden. Daher konnte hier auf einen Summenpegel mit der im Bau befindlichen Fernbahntrasse nicht abgestellt werden. Hierzu kann im Einzelnen auf das Urteil des BVerwG vom 21.03.1996 (Az. 4 C 9.95, BVerwGE 101, 1 ff.) verwiesen werden. Anhaltspunkte für eine Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung durch die künftige Gesamtbelastung von Fern- und S-Bahn haben sich nicht ergeben (vgl. Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.1.6 Nummer 4). Im Ergebnis werden somit Anwohner zusätzlichen Eisenbahnbetriebslärmwirkungen ausgesetzt sein, ohne dagegen Ansprüche auf Schutzmaßnahmen geltend machen zu können.

Das Vorhaben hat aufgrund seiner Trassierung zur Folge, dass die Tegeler Straße auf Geländeneiveau gekreuzt und damit gesperrt wird. Zur Aufrechterhaltung der innerörtlichen Verkehrsbeziehungen wird die Straße „Nordufer“, die bisher als Sackgasse unter der Eisenbahnüberführung des nördlichen Berliner Innenrings endet, zum heutigen Anschlusspunkt der Tegeler Straße an die Fennstraße verlängert. Gegen diese Ersatzstraßenplanung richtet sich die überwiegende Zahl der Einwender, die dadurch eine schleichende Entwicklung des Nordufers zu einer überörtlichen Durchgangsstraße befürchten. Dies werde zu einer erheblichen Qualitätsverschlechterung des Wohnumfeldes führen, weil dem Nordufer mit seiner attraktiven Lage parallel zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und seinen Gaststätten, Restaurants und z.T. denkmalgeschützten Wohngebäuden eine herausragende Bedeutung für den anliegenden Sprengelkiez zukomme. Hinzu käme eine zusätzliche Verlärmung des Wohnumfeldes und größere Gefährdungen der Anwohner durch die zu erwartende Verkehrsentwicklung. Die Kernargumente der Einwender sind:

- a) Die Tegeler Straße könne ersatzlos geschlossen werden. Eine Öffnung des Nordufers sei nicht erforderlich.

- b) Die Beeinträchtigung des Mettmannplatzes, einer für die Erholungsnutzung wichtigen Grünfläche in einem unterversorgten Bezirk, wird abgelehnt.
- c) Zumindest müssten ausreichend sichere Maßnahmen getroffen werden, um den überörtlichen Durchgangsverkehr aus dem Nordufer herauszuhalten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich den Argumenten zu a) und b) nicht anschließen können und daher die Ersatzstraßenplanung mit der Umverlegung der Tegeler Straße durch die Öffnung des Nordufers planfestgestellt, weil mit der Tegeler Straße die einzige Straßenverbindung aus und in den Sprengelkiez von Richtung Südosten verloren geht. Auf die Entscheidungen zu Abschnitt B Ziffer 6.2.2 und 6.2.4 wird verwiesen. Die grundsätzliche Befürchtung der Einwender, dass infolge dieses Ersatzstraßenbaus eine für den überörtlichen Durchgangsverkehr attraktive Straßenverbindung zwischen Heidestraße und Seestraße geschaffen würde, wird sowohl von den für Straßenplanung zuständigen Behörden Berlin als auch von der Planfeststellungsbehörde als eine nicht unbegründete Befürchtung und als eine unerwünschte Entwicklung bewertet. Der Bebauungsplan III-212 des Bezirksamts Mitte vom 07.09.2004 sieht – unter Bezugnahme auf das Vorhaben S21 und die dortige Ersatzstraßenplanung – die Einziehung des Nordufers zwischen Torf- und Samoastraße, deren Entsiegelung und die Errichtung einer öffentlichen Parkanlage zwischen Sprengelstraße und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal unter Einbeziehung des Pekinger Platzes vor. Unter Bezugnahme auf diesen Bebauungsplan hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in ihrer Stellungnahme vom 16.10.2002 (vgl. Abschnitt B Ziffer 5.11.1 Nummer 12) angeregt, zur Verhinderung unerwünschten Durchgangsverkehrs das Nordufer zwischen Torf- und Samoastraße einzuziehen. Auch die Anhörungsbehörde hat diesen Vorschlag in ihrer abschließenden Stellungnahme befürwortet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich den Empfehlungen angeschlossen. Die Teileinziehung des Nordufers hat den Vorzug, dass einerseits die Abwicklung des innerörtlichen Ziel- und Quellverkehrs weiterhin gewährleistet bleibt, andererseits aber das Nordufer für den überörtlichen Durchgangsverkehr unattraktiv wird, so dass davon ausgegangen werden kann, dass diese Straße in ihrer Qualität als ruhige Wohnstraße bestehen bleibt. Gleichzeitig fügt sich diese Lösung ein in die aktuelle kommunale Bauleitplanung des Bezirks Mitte, und sie bietet, da sie als Schutzvorkehrung im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in einem Planfeststellungsbeschluss verfügt wird, den Anwohnern die Planungssicherheit, dass die Unterbindung des motorisierten Verkehrs in diesem Bereich nicht ohne weiteres wieder geändert werden kann. Ergänzend wird auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 6.2.3 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde ist danach der Auffassung, dass eine sonst zu befürchtende negative Folgewirkung des Vorhabens durch diese Entscheidung verhindert wird und die Belange der Anwohner hinreichend geschützt werden.

Bei den öffentlichen Belangen führt das Vorhaben zu einem zum Verlust einer denkmalgeschützten Lagerhalle im Bereich des Humboldthafens. Dieser Verlust denkmalgeschützter Bausubstanz ist unvermeidlich, um das Vorhaben zu realisieren. Auf die Entscheidung zu Abschnitt B Ziffer 5.14.1 Nummer 12 wird verwiesen.

Des Weiteren werden durch das Vorhaben Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass die unmittelbar durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe eher geringer sind als bei Vorhaben dieser Größenordnung üblich, weil ein Grossteil der Trasse in einem Baufeld errichtet wird, auf dem bereits Baumaßnahmen zur Fertigstellung der Nord-Süd-Verbindung der Fernbahn stattfinden. Als neue Eingriffe hervorzuheben sind Bodenversiegelungen durch die neuen Verkehrsstrassen (S-Bahn und Straße), Baumverluste insbesondere am Mettmannplatz und an der Lynarstraße und die nicht kompensierbaren Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild im Bereich des Mettmannplatzes durch die neuen Brückenbauwerke über die Perleberger Straße und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal. Der Mettmannplatz wird damit zusätzlich durch die Bahntrasse der S21 und die umverlegte Tegeler Straße durchschnitten. Die Attraktivität dieses Platzes für die Erholung der Anlieger wird erheblich beeinträchtigt.

Die aufgeführten Eingriffe in Natur und Landschaft sind unvermeidlich und können – soweit sie kompensierbar sind - in unmittelbarer Nähe des Vorhabens durch Ausgleichsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden. Die Kompensation der unmittelbar durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt durch die Maßnahmen A 1 – A 4. Der Verschlechterung der Situation auf dem Mettmannplatz steht gegenüber, dass aufgrund dieses Beschlusses der Kiautschoupark nur wenige hundert Meter vom Mettmannplatz entfernt entstehen wird. Diese Anlage dürfte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ihrer Aufenthaltsqualität attraktiver werden als der Mettmannplatz, der optisch stark durch die bereits vorhandenen Eisenbahnüberführungen beeinträchtigt wird. Im übrigen wird der Mettmannplatz als öffentliche Grünfläche nicht vollständig verloren gehen. Vielmehr werden nicht mehr benötigte Verkehrswege entsiegelt werden, und Restflächen werden mit Rasen angesät. Des Weiteren ist hinzuweisen auf die nicht ausgleichbare Beeinträchtigung des Ortsbildes durch neue Brückenbauwerke im gleichen Umfeld. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass damit neue Verkehrsbauwerke in bereits heute stark durch Verkehrsbauwerke geprägte Bereiche hineingeplant werden.

Weitere öffentliche Belange werden durch die S21 negativ betroffen, weil fünf planfestgestellte, aber noch nicht umgesetzte Ausgleichsmaßnahmen des Beschlusses VZB aufgehoben oder umgeplant werden müssen. Der Umfang dieser durch den LBP neu zu regelnden Kompensationsmasse übersteigt den Kompensationsumfang der neuen Eingriffe durch das Vorhaben deutlich. Hierzu kann im Einzelnen auf die Ausführungen zu Abschnitt B Ziffer 8.2.3 verwiesen werden. Im Anhörungsverfahren richteten sich die Einwendungen vor allem gegen die Aufhebung der noch offenen Restmaßnahmen des Mettmannplatzes sowie die Reduzierung der Maßnahme „Döberitzer Grünzug“. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwände zurückgewiesen. Eine weitere Um-

setzung des Ausgleichskonzepts für den Mettmannplatz erscheint angesichts dessen Beeinträchtigung durch die neuen Verkehrswege nicht mehr sachgerecht. Die Fläche des Döberitzer Grünzuges muss wegen des neuen vergrößerten Rettungsplatzes, der nach dem Brandschutzkonzept in unmittelbarer Nähe des Trogbauwerks platziert werden muss, um etwa 11 % verkleinert werden. Diese Maßnahme bleibt jedoch als solche erhalten. Das entfallende Kompensationsvolumen der nicht mehr umsetzbaren Ausgleichsmaßnahmen ist Gegenstand der Ausgleichsmaßnahmen A 5 – A 9. Sie dienen alle der Umsetzung des Konzepts für den Kiautschouplatz gemäß Bebauungsplan III-212. Allerdings reicht das von der Vorhabenträgerin umzusetzende Kompensationsvolumen nicht ganz für die Umsetzung dieser Planung aus.

Das Vorhaben ist außerdem mit genehmigungspflichtigen Eingriffen in das Grundwasser verbunden. Dies betrifft vor allem den Bereich des Tunnel- und Trogbauwerks und Pfeiler, Gründungen und Fundamente im Umfeld der Perleberger Brücke. Die technische Planung hat diese Eingriffe auf das unumgängliche Maß reduziert. Erhebliche Grundwasserabsenkungen und Trichterbildungen werden dadurch vermieden, dass auf Veranlassung der Wasserbehörde die ständige Überwachung der Grundwasserstände durch das Grundwassermanagement Spreebogen (GWM) entsprechend der Auflagen für die Verkehrsanlagen des Zentralen Bereichs angeordnet wird. Bei Beachtung dieser Auflagen (vgl. Abschnitt A Ziffer 3) ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers, aber auch nicht mit Schädigungen der Flora durch Trichterbildungen oder mit Schädigungen umliegender Bebauung zu rechnen. Weitere Beeinträchtigungen des Grundwassers sind infolge der Störung der Versickerungsfähigkeit des Niederschlagswassers infolge der zusätzlichen Bodenversiegelung zu erwarten. Dies ist jedoch durch die festgesetzten Entsiegelungsmaßnahmen und die Ausgleichsmaßnahme Kiautschouplatz kompensierbar.

Insoweit stehen dem Vorhaben vor allem Belange aus dem Bereich der Immissionen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft als widerstreitende Belange entgegen. Die Auswirkungen sind in den einschlägigen Gutachten der Planfeststellungsunterlagen untersucht und bewertet worden. Der LBP weist nach, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen, soweit die Eingriffe überhaupt kompensiert werden können, vollständig ausgeglichen werden. Dieser Planfeststellungsbeschluss setzt die gesetzlich gebotenen Schutzmaßnahmen gegen den Verkehrslärm der S-Bahn und der neuen Straßen fest. Als negative Auswirkungen des Vorhabens verbleiben jedoch die weitere Verlärmung einzelner Gebäude im Umfeld des Vorhabens, die Verschlechterung des Ortsbildes im Bereich Perleberger Brücke/Mettmannplatz und der Verlust der denkmalgeschützten Lagerhalle am Humboldthafen sowie die (eher geringfügigen) Eingriffe in das Eigentum Dritter.

Die mit dem Vorhaben verbundenen negativen Auswirkungen werden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde durch die positiven Wirkungen, wie die mit der Errichtung einer zusätzlichen S-Bahnstrecke angestrebte Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Netzes und der Reduzierung des Individualverkehrs, sowie die generell im öffentlichen Interesse liegende Angebotsverbesserung des ÖPNV durch Schaffung einer

umsteigefreien S-Bahnanbindung der Wohngebiete im Norden, Osten und Westen entlang des Berliner Innenrings zum Berliner Hauptbahnhof überwogen. Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die zugunsten des Vorhabens ins Gewicht fallenden öffentlichen Interessen gegenüber den entgegenstehenden Belangen überwiegen. Mit den im Laufe des Verfahrens vorgenommenen Planänderungen und den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die verbleibenden Beeinträchtigungen auf das unvermeidliche Maß reduziert worden. Durch die Nebenbestimmungen gemäß Abschnitt A Ziffer 3 - 5.7 wird in die Rechte der Vorhabenträgerin nicht unverhältnismäßig eingegriffen, weil die Vorhabenträgerin als Veranlasser des Bauvorhabens dafür Sorge zu tragen hat, dass vermeidbare negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt möglichst unterbleiben. Die Nebenbestimmungen stellen keine übermäßigen Anforderungen an die Vorhabenträgerin; sie sind objektiv erforderlich und auch verhältnismäßig.

Das Vorhaben entspricht in der festgestellten Form dem Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG. Daher konnte dem Antrag der Vorhabenträgerin auf Planfeststellung der S21 stattgegeben werden.

9. 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 Kosten ist erfolgt durch gesonderten Bescheid (§ 14 Abs. 1 Satz 2 VwKostG).

10. Zustellung

Da gegen den Plan mehr als 50 Einwendungen erhoben wurden, wird dieser Planfeststellungsbeschluss nur der Vorhabenträgerin förmlich zugestellt. Den Einwendern wird der Beschluss durch öffentliche Bekanntmachung zugestellt, d.h. durch Veröffentlichung des verfügenden Teils des Beschlusses, der Rechtsbehelfsbelehrung und eines Hinweises auf die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Planfeststellungsbehörde und, wie in Berlin üblich, in drei örtlichen Tageszeitungen (§ 74 Abs. 5 Satz 1, 2 VwVfG). Im Hinblick auf die in diesem Beschluss getroffenen straßenrechtlichen Entscheidungen wird die Planfeststellungsbehörde außerdem die Veröffentlichung der Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin veranlassen. Die Planfeststellungsunterlagen werden im Bezirksamt Mitte gemäß § 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG zwei Wochen zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss allen Einwendern und Betroffenen gegenüber als zugestellt (§ 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Vorhabenträgerin, der der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wird.

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 Klagebehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung 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. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt auch hier der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Berlin, den 17.02.2005

Im Auftrag

Kurze

