



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Az.511ppü/022-2301#006
Datum: 24.05.2023

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben
zum

„Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung EÜ Wollankstraße“

(Bahn-km 2,778, Fernbahnstrecke 6088 Bln Gesundbrunnen – Stralsund;
Bahn-km 2,766, S-Bahnstrecke 6030 Bln Gesundbrunnen – Oranienburg)
im Planfeststellungsabschnitt Bahn-km 2,457 – 3,213 der F-Bahnstrecke 6088

Stadtbezirke Pankow und Mitte von Berlin

Land Berlin

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Ost
Produktionsdurchführung Berlin
Granitzstraße 55-56
13189 Berlin

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	8
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse	8
A.3.2	Konzentrationswirkung	15
A.4	Nebenbestimmungen	16
A.4.1	Ausführungsplanung Eisenbahnanlagen	16
A.4.2	Ausführungsplanung straßenbauliche Maßnahmen	16
A.4.3	Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen.....	16
A.4.4	Straßen, Wege und Zufahrten.....	17
A.4.5	Schienenersatzverkehr.....	17
A.4.6	Beginn bzw. Abschluss der Arbeiten.....	17
A.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege.....	17
A.4.8	Schall- und Erschütterungsschutz (Bahnbetrieb).....	19
A.4.9	Bauzeitliche Lärmschutzmaßnahmen	22
A.4.10	Baubedingte Erschütterungsauswirkungen.....	25
A.4.11	Abfallwirtschaft, Bodenschutz	26
A.4.12	Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis, Baudenkmalpflege	28
A.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	29
A.4.14	Bauzeitliches Brandschutz- und Rettungswegekonzept	30
A.4.15	Kampfmittel.....	30
A.4.16	Gewährleistung Gleisanschluss Stadler während der Bauzeit	30
A.4.17	Entschädigung Stadler	33
A.5	Kostentragung	33
B.	Begründung	34
B.1	Sachverhalt.....	34
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	34
B.1.2	Antrag auf Planfeststellung	35
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	42
B.2.1	Rechtsgrundlage	42
B.2.2	Zuständigkeit	42
B.3	Umweltverträglichkeit	42
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	44
B.4.1	Planrechtfertigung	44
B.4.2	Entscheidungen zu den Forderungen der Behörden und Vereinigungen.....	45
B.4.3	Entscheidungen zu den betroffenen Leitungsträgern	66
B.4.4	Entscheidungen zu den Einwendern.....	67
B.4.5	Begründung der Wasserrechtlichen Entscheidung	82
B.4.6	Begründung der Nebenbestimmungen	82
B.4.7	Baubedingte Schall-/Erschütterungsimmissionen.....	84

B.4.8	Betriebsbedingte Schallimmissionen	91
B.4.9	Betriebsbedingte Erschütterungen	92
B.4.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	94
B.4.11	Baudenkmalerschutz	94
B.4.12	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	95
B.4.13	Kampfmittel.....	95
B.4.14	Inanspruchnahme von Grundstücksrechten und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen Dritter	96
B.5	Gesamtabwägung	96
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	98
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	99

Auf Antrag der DB Netz AG/DB Station & Service AG vom 31.03.2021 erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben zum „Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung EÜ Wollankstraße“ am Bahn-km 2,766 der S-Bahnstrecke 6030 Berlin Gesundbrunnen – Oranienburg (S-Bahnlinie S1) und am Bahn-km 2,776 der Fernbahnstrecke 6088 Berlin Gesundbrunnen – Stralsund im Land Berlin, Stadtbezirke Pankow und Mitte wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Auflagen, Nebenbestimmungen und Entscheidungen festgestellt.

Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ist der Ersatzneubau mit einer Aufweitung der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Wollankstraße, der Neubau seitlicher Stützwände für die Errichtung der 2-gleisigen Fernbahntrasse, die leit- und sicherungstechnische Streckenausrüstung sowie die Errichtung der Oberleitungsmaste für die Elektrifizierung des Streckenabschnittes von Bahn-km 2,457 bis zur zukünftigen ICE-Abstellanlage Schönholz am Bahn-km 3,213. Weitere Bestandteile des Vorhabens sind die Verlängerung des südlichen S-Bahnzugangs von der Nordbahnstraße bis zur Pankower Seite der Fernbahntrasse, die Erneuerung der Entwässerungsanlagen und Sanierungsmaßnahmen auf dem S-Bahnhof Wollankstraße sowie die Errichtung von 4 m hohen Lärmschutzwänden beidseitig der S- und Fernbahntrasse auf dem gesamten Streckenabschnitt (ausgenommen S-Bahnsteigbereich an der Nordbahnstraße) und Maßnahmen der Landschaftspflege.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1b	Erläuterungsbericht vom 24.06.2022, 66 Seiten; zzgl. Anlage 1	festgestellt
2 2.1	Übersichtsplan Übersichtsplan, Maßstab 1:5.000, 1 Blatt;	zur Information
3 3.1b	Lagepläne Lageplan Ersatzneubau EÜ Wollankstraße, Maßstab 1:1.000, 1 Blatt;	festgestellt

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
4b	Bauwerksverzeichnis, 18 Seiten;	festgestellt
5	Grunderwerbspläne	festgestellt
5.1a	Grunderwerbsplan, km 2,381 – 3,414, M 1:1.000, 1 Blatt;	
5.2a	Grunderwerbsplan, km 3,414 – 3,900, M 1:1.000, 1 Blatt;	
6a	Grunderwerbsverzeichnis, 6 Seiten;	festgestellt
7	Bauwerkspläne	festgestellt
7.1.1b	Stützwand 1, Draufsicht, M 1:200, 1 Blatt;	
7.1.2b	Stützwand 1, Schnitte, M 1:100, 1 Blatt;	
7.1.3b	Stützwand 1, Ansicht, M 1:100, 1 Blatt;	
7.2.1b	EÜ Wollankstraße, Draufsicht, M 1:200, 1 Blatt;	
7.2.2b	EÜ Wollankstraße, Schnitte, M 1:100, 1 Blatt;	
7.2.3b	EÜ Wollankstraße, Ansicht, M 1:100, 1 Blatt;	
7.3.1b	Bahnsteigzugang Nord, Draufsicht, M 1:200, 1 Blatt;	
7.3.2b	Bahnsteigzugang Nord, Schnitte, M 1: 100, Blatt;	
7.3.3b	Bahnsteigzugang Nord, Ansicht, M 1:100, 1 Blatt;	
7.4.1b	Stützwand 2, Draufsicht, M 1:200, 1 Blatt;	
7.4.2	Stützwand 2, Schnitte, M 1:100, 1 Blatt;	
7.4.3b	Stützwand 2, Ansicht, M 1:100, 1 Blatt;	
7.5.1a	Flügel PT Wollankstraße, Sonderkonstruktion LSW, Draufsicht, Schnitte, Ansicht, M 1:200, 1 Blatt;	
7.6.1a	Flügel EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße, Sonderkonstruktion LSW, Draufsicht, Schnitte, Ansicht, M 1:200, 1 Blatt;	
7.7.1a	Straßenbau, Lageplan, Schnitt, M 1:250, M 1:100, 1 Blatt;	
8.1	Querschnitt, km 3,030, Strecke 6088, M 1:100, 1 Blatt;	festgestellt
9.1	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan, Bahn-km 2,381-3,414, Strecke 6088, M 1:1.000, 1 Blatt;	festgestellt
9.2	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan, Bahn-km 3,414 – 3,900, Strecke 6088, M 1:1.000, 1 Blatt;	festgestellt
10.1a	Kabel- und Leitungsplan, Bahn-km 2,381- 3,414, Strecke 6088, M 1:1.000, 1 Blatt;	zur Information
10.2	Kabel- und Leitungsplan, Bahn-km 3,414 – 3,900, Strecke 6088, M 1:1.000, 1 Blatt;	zur Information
11.1	Spurplanskizze, Bahn-km 2,381 – 3,414, Strecke 6088, 1 Blatt;	zur Information
12	Trassierungslagepläne, Bahn-km 1,677 – 4, 095, Strecke 6088, 1 Blatt;	zur Information
12.1	Trassierungsentwurf, Bahn-km 1,677 – 2,247, Strecke 6088, M 1:500, 1 Blatt;	
12.2	Trassierungsentwurf, Bahn-km 2,247 – 2,706, Strecke 6088, M 1:500, 1 Blatt;	
12.3	Trassierungsentwurf, Bahn-km 2,706 – 3,064, Strecke 6088, M 1:500, 1 Blatt;	
12.4	Trassierungsentwurf, Bahn-km 3,064 – 3,716, Strecke 6088, M 1:500, 1 Blatt;	
12.5	Trassierungsentwurf, Bahn-km 3,716 – 4,095, Strecke 6088, M 1:500, 1 Blatt;	
13	Wasserwirtschaftliche Sachverhalte	zur Information
13.1	Lageplan	
13.2	Bemessung der Rückhalteräume gem. DWA-A 117	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.2.1a	Stauraum EÜ Ost	
13.2.2a	Stauraum EÜ West	
13.2.3a	Stauraum Nordbahnstraße*	
13.3	Bemessung der Mulden gem. DWA-A 138	
13.3.1a	Mulde km 2,795 - 2,806	
13.3.2a	Mulde km 2,826 - 2,843	
13.3.3a	Mulde km 2,975 - 2,985	
13.3.4a	Mulde km 2,998 - 3,053	
13.3.5a	Mulde km 3,133 - 3,186	
13.4a/b	Wassertechnische Berechnungen <ul style="list-style-type: none"> - Niederschlagsmengen EÜ Wollankstraße - Niederschlagsmengen Bahnsteigzugang Nord S-Bf. Wollankstraße - Niederschlagsmengen Stützwand 1 und Stützwand 2 - Niederschlagsmengen S-Bahnbögen 1 bis 23 - Berechnung der bauzeitlichen Wasserhaltung - Zusammenstellung der im Grundwasser verbleibenden Stoffe - KOSTRA-DWD 2010R 	
14	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
14.1a	Bericht, 59 Seiten	festgestellt
14.2a	Maßnahmenblätter	festgestellt
14.3	Bestands- und Konfliktpläne	zur Information
14.3.1a	Bestands- und Konfliktplan Strecke 6030, km 2,369 - 3,416 Strecke 6088, km 2,381 - 3,414	zur Information
14.3.2a	Bestands- und Konfliktplan Strecke 6030, km 3,416 - 3,900 Strecke 6088, km 3,414 - 3,900	zur Information
14.4	Maßnahmenpläne	
14.4.1a	Maßnahmenplan Strecke 6030, km 2,369 - 3,416 Strecke 6088, km 2,381 - 3,414	festgestellt
14.4.2a	Maßnahmenplan Strecke 6030, km 3,416 - 3,900 Strecke 6088, km 3,414 - 3,900	festgestellt
15.1a	Artenschutz-Fachbeitrag vom 15.12.2021	zur Information
15.1.1a	AFB-Artenblätter	
15.2	Ergänzung zum Artenschutz-Fachbeitrag	
16	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung	zur Information
16.1	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung (baubedingt)	
16.2b	Schalltechnische Untersuchung (betriebsbedingt) vom 01.11.2022, 36 Seiten zuzüglich 5 Anlagen	
16.3.1	Erschütterungstechnische Untersuchung (betriebsbedingt) Bestimmung von Korridor Grenzen, 35 Seiten zuzüglich 4 Anlagen	
16.3.2	Erschütterungstechnische Untersuchung (betriebsbedingt) Beweissicherungsmessungen, 22 Seiten zuzüglich 12 Anlagen	
16.3.3	Erschütterungstechnische Untersuchung (betriebsbedingt) Erschütterungsprognose, 44 Seiten zuzüglich 4 Anlagen, Änderungsschreiben Schutzkonzept 2 „besohlte Schwelle“ anstelle Schutzkonzept 1 „hochverdichtete Tragschichten“ vom 02.03.2022	
17.1	Übersichtsplan Rettungswege	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
18	Umleitungskonzept	nur zur Information
18.1	Ergebnisbericht Verkehrsführung während der Bauzeit für den Ersatzneubau der EÜ Wollankstraße vom 22.01.2021, 23 Seiten	
18.2	Teil II - Darstellung der Umleitungsstrecken	
18.3	Teil III - Umlegung der Verkehrsströme	
18.4	Teil IV - Leistungsfähigkeitsbewertung im Zuge der Umleitungsstrecken	
19.1	Geotechnischer Bericht vom 05.02.2020, EÜ S-/Fernbahn, Stützwand Nordost, 46 Seiten zuzüglich 6 Anlagen	nur zur Information
19.2	Geotechnischer Bericht Verkehrsbauwerk Nordost, km 2,790 - 3,193 vom 09.04.2020, 40 Seiten zuzüglich 6 Anlagen	
19.3	Geotechnischer Bericht Verkehrsbauwerk / Stützwand Südost, km 2,615 - 2,775, Schürfe km 2,790 – 3,193 vom 14.05.2020, 32 Seiten zuzüglich 6 Anlagen	

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

1. Bauzeitliche Wasserhaltung

Der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Granitzstraße 55-56, 13189 Berlin wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG für die Baugruben der folgenden Bauwerke erteilt:

- Stützwand 1 in der Gemarkung Pankow, Flur 162, Flurstück 21
- Widerlager Süd und Nord der EÜ in der Gemarkung Pankow, Flur 162, Flurstück 80
- Bahnsteigzugang Nord der F-Bahn in der Gemarkung Pankow, Flur 162, Flurstück 21
- Stützwand 2 in der Gemarkung Pankow, Flur 162, Flurstück 21

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme von den in der Unterlage 13 „Wasserwirtschaftliche Sachverhalte“ aufgeführten Wassermengen und Förderraten. Das Absenkziel wird für alle Baugruben auf +39,00 m NHN und die Reichweite des Absenktrichters auf jeweils 9 m festgelegt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme von nachfolgend aufgeführten Wassermengen aus einer Baugrube:

Baugrube	V [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m³]
Stützwand 1	2,0	ca. 30	5.185
EÜ Wollankstraße WL Süd	1,35	ca. 30	3.500

Baugrube	V [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m ³]
EÜ Wollankstraße WL Nord	0,90	ca. 30	2.335
Bahnsteigzugang Nord	0,75	ca. 30	3.900
Stützwand 2	1,10	ca. 30	2.885

Die Ableitung des Grundwassers erfolgt mit 1 l/s in die Entwässerungsanlagen der BWB. Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Baugrubensicherung während des Einbringens von flüssigen und festen Stoffen in den Untergrund.

2. Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar. Gemäß § 49 Abs. 1 WHG ist das Einbringen von Stoffen nur dann erlaubnispflichtig, wenn sich der Tatbestand nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirken kann. Dies wird durch die Nebenbestimmungen vermieden. Der Anzeigepflicht wurde mit der vorliegenden Unterlage 13 „Wasserrechtlicher Sachverhalte“ nachgekommen:

Technischen Elemente	Menge Stahlbeton/Stahl gesamt
Stahlbetonfundamente EÜ Wollankstraße	70 m ³
Stahlbetonbohrpfähle der nordwestliche Flügel mit Sonderkonstruktion PT Bf Wollankstraße	40 m ³
Stahlbetonbohrpfähle der nordöstliche Flügel EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße	25 m ³
Stahlrammpfähle die Sonderkonstruktionen LSW EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße	65 m ³
Stahlrammpfähle die Rettungstreppe	5 m ³
Stahlbetonbohrpfähle Hilfsbrückenkette EÜ Wollankstraße	40 m ³
Stahlspundwände	1.050 m ²
HDI-Unterfangung	285 m ³

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient zur Erneuerung der Eisenbahnüberführungen. Hierbei werden die oberhalb beschriebenen technischen Elemente in das Grundwasser eingebracht.

3. Niederschlagswasserversickerung

DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Granitzstraße 55-56, 13189 Berlin wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser der folgenden Bauwerke über Versickerungsmulden in den Untergrund:

- neue Zuwegung Nordseite S-Bf Wollankstraße
- Böschungsflächen
- Bahnkörper im Bereich des vorhandenen Personentunnels Bf. Wollankstraße
- Bahnkörper vor der EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße

Das Niederschlagswasser der Gesamtfläche von 1.873 m² wird über fünf Mulden versickert.

Die erste Mulde entwässert das Wasser des neuen Zugangsbereiches Nord zum S-Bhf. Wollankstraße (Fläche von 127 m²). Diese setzt sich aus der Gehwegfläche mit 65 m², der Anpassungsfläche mit 8 m², der Böschung mit 33 m², des Bankettes mit 10 m² und der Mulde mit 11 m² zusammen.

Das Einzugsgebiet der Mulde 2 beträgt 178 m². Dieses unterteilt sich in die Fläche der Böschung mit 106 m², die Fläche des Bahnkörpers mit 61 m² und die Fläche der Mulde mit 11 m².

Das Einzugsgebiet der Mulde vor der vorhandenen EÜ Personentunnel S-Bf. Wollankstraße beträgt 146 m². Dabei hat die Böschung einen Anteil am Einzugsgebiet von 65 m², der Bahnkörper von 76 m² und die Entwässerungsmulde von 5 m².

Das Einzugsgebiet Mulde hinter der vorhandenen EÜ Personentunnel S-Bf. Wollankstraße beträgt 716 m². Dabei hat die Böschung einen Anteil am Einzugsgebiet von 341 m², der Bahnkörper von 330 m² und die Entwässerungsmulde von 5 m².

Die Fläche des Einzugsgebietes der Mulde vor der EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße beträgt 706 m². Diese setzt sich zusammen aus der Fläche der Böschung mit 355 m², die Fläche des Bahnkörpers mit 311 m² und die Fläche der Mulde mit 40 m².

Zu diesem Zweck ist die DB Netz AG befugt Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

lfd. Nr.	aus	von der abflusswirksamen Fläche A_U [m²]	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	in den
1	Fläche Neubau Zugang S-Bhf. Wollankstraße (A _E : 127 m ²)	98,2	1,25	21	162	Pankow	Untergrund
2	Bahnkörper und Böschung Neubau Stützwand 2 EÜ Wollankstraße (A _E : 178 m ²)	82,8	1,34	21	162	Pankow	Untergrund
3	Bahnkörper und Böschung vor EÜ Personentunnel Bf Wollankstraße durch Neubau Flügelwand (A _E : 146 m ²)	65,4	0,3	17	162	Pankow	Untergrund
4	Bahnkörper und Böschung hinter EÜ Personentunnel Bf Wollankstraße (A _E : 716 m ²)	358,0	1,63	471	162	Pankow	Untergrund
5	Bahnkörper und Böschung vor EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße (A _E : 706 m ²)	321,9	1,47	380	162	Pankow	Untergrund

Koordinaten der Einleitungsstellen und Bauwerke nach UTM 33N/ETRS89:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Einleitstelle	
		Rechtswert	Hochwert
1	Fläche Neubau Zugang S-Bhf. Wollankstraße	XXX	XXX
2	Bahnkörper und Böschung Neubau Stützwand 2 EÜ Wollankstraße	XXX	XXX
3	Bahnkörper und Böschung vor EÜ Personentunnel Bf Wollankstraße durch Neubau Flügelwand	XXX	XXX

4	Bahnkörper und Böschung hinter EÜ Personentunnel Bf Wollankstraße	XXX	XXX
5	Bahnkörper und Böschung vor EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße	XXX	XXX

Die Dimensionierung der Entwässerungsanlagen erfolgte nach den aktuellen technischen Regelwerken. Die Bemessung der Mulden erfolgte auf Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 138.

Die qualitative Bewertung der Versickerung ist in dem Geotechnischen Bericht, Unterlage 19 (EÜ S- und Fernbahn, Stützwand Nordost vom 05.02.2021; Verkehrsbauwerk Nordost vom 09.04.2020; Verkehrsbauwerk / Stützbauwerk Südost, km 2,615 – 2,775 vom 14.05.2020) vorgenommen worden. Der Abstand zwischen den Versickerungsmulden und dem Grundwasser wird gemäß der Mindestanforderung für eine Reinigungswirkung gemäß des DWA Arbeitsblattes A138 von einem Meter eingehalten.

Die Daten für alle Geokoordinaten sind spätestens 3 Monate nach Erstellung des Planfeststellungsbescheides dem Sb 6 nachzureichen.

4: Anzeigepflicht:

Die temporäre Einleitung von gehobenem Grundwasser und dauerhafte Einleitung von anfallendem Niederschlagswasser in Höhe von 1 l/s in die Entwässerungsanlagen der BWB erfolgt mit Zustimmung der zuständigen Berliner Wasserbetriebe (E-Mail BWB vom 10.07.2020, Az. AE-Z/E).

Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung

Zu 1:

1. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt sowie die Wasserbehörde des Landes Berlin unverzüglich zu verständigen.
2. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
3. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
4. Auslaufendes Betriebsmittel und Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten.

5. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
6. Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände zu dokumentieren und aufzubewahren.
7. Ein vom Auftragnehmer Bau unabhängiger Betriebsbeauftragter hat dafür Sorge zu tragen, dass regelmäßige Kontrollen und Überwachungen der Grundwassermessstellen sowie eine regelmäßige Analyse des gehobenen Grundwassers durch ein akkreditiertes Fachlabor nach Maßgabe der zuständigen Wasserbehörde, EBA-Sb 6-Ost, erfolgen.
8. Für unmittelbar angrenzende Gebäude ist eine Beweissicherung für ggf. durch die Grundwasserabsenkung hervorgerufenen Setzungen/Schädigungen an diesen Gebäuden durchzuführen.
9. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen. Dabei sind insbesondere die Förderbrunnen entsprechend den technischen Regeln zu verfüllen.
10. Der Beginn und die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 - Ost unter Angaben von Wasserzählerstand und Gesamtfördermenge (m³) spätestens eine Woche nach Beendigung anzuzeigen.

Zu 2:

1. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

Zu 3:

1. Die Abwasseranlagen sind entsprechend der eingereichten und oben aufgeführten Antrags- und Planunterlagen der DB Netz AG (Anlage 1, Erläuterungsbericht) und (Anlage 13, Wasserrechtliche Sachverhalte) zu errichten und zu betreiben.
2. Fehlende Angaben der Geokoordinaten der Mulden sind innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Erteilung des Planfeststellungsbescheides beim Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 6 - Ost) nachzureichen.

3. Der Betreiber ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
4. Unvorhergesehene Störungen, die nachteilige Auswirkungen auf das Gewässer (hier Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 - Ost anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 - Ost ein schriftlicher Bericht mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, der getroffenen Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle vorzulegen.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.
7. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstige einschlägige technische Bauvorschriften.
8. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung entsprechend anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 - Ost ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
9. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
10. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.

11. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Bundesbodenschutzverordnung (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
12. Der Beginn und die Beendigung der Bauarbeiten sowie die Inbetriebnahme sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 - Ost schriftlich anzuzeigen.
13. Nach Fertigstellung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 - Ost ein VOB-Abnahmeschein sowie eine Bauleitererklärung vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Bauarbeiten gemäß den geltenden Bestimmungen und der genehmigten Planung ausgeführt wurden.

Zu 4:

1. Der Anwendungsbereich des § 58 Abs. 1 WHG (Indirekteinleitgenehmigung) ist darüber hinaus nicht eröffnet, da Grund- und Niederschlagswasser in die öffentliche Kanalisation eingeleitet wird und für diese Art des Abwassers kein Anhang der AbwV einschlägig ist.

Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise zur Gewässerbenutzung:

1. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, damit nachteilige Wirkungen auf Gewässer, Grundstücke oder Anlagen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Den jederzeitigen Widerruf der Erlaubnis wird vorbehalten, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen. Sachliche Gründe können z.B. darin liegen, dass sich die Wasserhaltungsmaßnahme nachteilig auf Gewässer oder angrenzende Grundstücke auswirken kann (z.B. infolge wesentlicher Überschreitung der erlaubten Entnahmemenge).

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG). Ausgenommen davon sind die verkehrsrechtlichen Anordnungen gemäß § 45 StVO sowie Ausnahmezulassungen für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten, die von der jeweils zuständigen Straßenverkehrs- bzw. Immissionsschutzbehörde erlassen werden.

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Ausführungsplanung Eisenbahnanlagen

Die Regelungen der „Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem“ (EIGV) und die einschlägigen Verwaltungsvorschriften sind bei der weiteren Ausführungsplanung zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Die Erhöhung der Anzahl der Wandöffnungen in der südlichen Widerlagerwand der EÜ Wollankstraße ist im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde Pankow und der Senatsverwaltung, Sen UMVK, IV B 12 zu prüfen.

A.4.2 Ausführungsplanung straßenbauliche Maßnahmen

Die Ausführungsplanung für die straßenbaulichen Maßnahmen ist den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern (BA Mitte, Pankow) und der Senatsverwaltung des Landes Berlin (Sen UMVK, IV B 12) rechtzeitig vor dem Baubeginn zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. Die Gestaltung des Zugangsbereiches am neuen S-Bahnzugang Nord ist mit dem zuständigen BA Pankow abzustimmen.

A.4.3 Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen

Baubedingte Straßenverkehrsraumeinschränkungen auf der Nordbahnstraße/Wollankstraße/Wilhelm-Kuhr-Straße bzw. Vollsperrungen des Straßenraumes der Wollankstraße sind rechtzeitig vorher mit der Verkehrslenkung Berlin, den Bezirksämtern Mitte und Pankow von Berlin, der Berliner Feuerwehr und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) abzustimmen. Unter Vorlage eines Verkehrszeichens- und Umleitungsplanes ist bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 StVO eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung zu erwirken. Der Bauablauf und die Zeitdauer der Sondernutzungen der öffentlichen Straßen sind den betroffenen Behörden und Stellen nach Kenntnis der genauen Bauabläufe rechtzeitig vorher mitzuteilen.

Für Fußgänger und Radfahrer ist jederzeit eine sichere Wegeführung unterhalb der EÜ Wollankstraße bzw. bei Vollsperrungen der Wollankstraße durch den weiter nördlich befindlichen vorhandenen Personentunnel über die Nordbahnstraße bzw. Schulzesstraße oder Wilhelm-Kuhr-Straße zu gewährleisten. Die Umleitung bei Vollsperrungen für Fußgänger und Radfahrer ist entsprechend auszuschildern.

Vor der Fertigstellung des Bauvorhabens und der Verkehrsfreigabe der Wollankstraße ist eine verkehrsrechtliche Anordnung für die geänderte Verkehrsführung im Bereich der EÜ Wollankstraße unter Vorlage eines Markierungs- und Beschilderungsplanes gemäß § 45 StVO bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes Berlin zu erwirken.

A.4.4 Straßen, Wege und Zufahrten

Der Zustand der öffentlichen Straßen, Wege und Zufahrten, die durch den Baustellenverkehr und für BE-Flächen benutzt werden, ist vor dem Baubeginn zu dokumentieren. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Ursprungszustand der bauzeitlich genutzten Infrastruktur wiederherzustellen.

A.4.5 Schienenersatzverkehr

Die Zeiträume für Ersatzverkehre infolge von bauzeitlichen Gleissperrungen auf der S-Bahnstrecke 6030 sind mit dem Land Berlin und der BVG rechtzeitig vorher abzustimmen. Über den Schienenersatzverkehr ist die Öffentlichkeit in geeigneter Weise (Internet, Aushänge) zu informieren.

A.4.6 Beginn bzw. Abschluss der Arbeiten

Der Baubeginn und die Fertigstellung des Bauvorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, Sachbereich 1, Sachbereich 6, dem Land Berlin und den Bezirksämtern Mitte und Pankow von Berlin zeitnah bekannt zu geben.

A.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.7.1 Vermeidungs- Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

- 001_VA – Errichtung einer Reptilienleiteinrichtung
- 002_VA – Abfangen der Mauer- und Zauneidechsen aus dem Baufeld
- 003_VA – Beschränkung der Rückschnitte/Rodungen auf dem Zeitraum Oktober – Februar
- 004_VA – Errichtung von Ausstiegshilfen aus offenen Kabelkanälen
- 005_VA – Beschränkung der Baufeldbeleuchtung (Fledermausschutz)
- 006_V – Biotopschutzzaun/Einzelbaumschutz
- 007_V – Schutz von Boden und Grundwasser
- 008_V – Emissionsmindernde Maßnahmen
- 009_A – Anpflanzung der Japanischen Zierkirsche und Ansaat einer Wiesenmischung
- 010_A – Bodenrekultivierung mit Ansaat einer artenreichen Frischwiese
- 011_A – Anpflanzung eines Straßenbaums
- 012_A – Anpflanzung von trassenbegleitenden Gehölzen

013_A – Bodenrekultivierung und Ansaat von Landschaftsrasen- bzw. Böschungsmischung

014_A – Bodenrekultivierung mit Ansaat von Magerrasen

015_EG – Ersatzzahlung

016_VA Ausstattung der Lärmschutzwand mit Kleintierdurchlässen

017_V – Umweltfachliche Bauüberwachung

018_VA – Kontrolle der Bauwerke vor dem Rückbau auf Fledermäuse

019_CEF – Errichtung von Nisthilfen für Brutvögel und Errichtung von Fledermauskästen

A.4.7.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

Während der Baudurchführung ist eine umweltfachliche Bauüberwachung nach Maßgabe des Teils VII des Umweltschadensleitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes einzusetzen (LBP-Maßnahme 017_V). Die zur umweltfachlichen Bauaufsicht bestellte Fachkraft ist der zuständigen Naturschutzbehörde vor Beginn der Baumaßnahmen namentlich zu benennen. Als Beginn der Baumaßnahmen gilt der Zeitpunkt der Baufeldfreimachung.

A.4.7.3 Ersatzzahlung einschließlich Flächenbereitstellungsgeld

Die Ersatzzahlung in Höhe von 116.207 € einschließlich der Flächenbereitstellungskosten ist zweckgebunden an das Land Berlin zu leisten.

Empfänger: Landeshauptkasse Berlin

BIC: BELADEV3333

IBAN: DE 25100500000990007600

Bank: Berliner Sparkasse

Verw.-zweck: 0750/11193_Kz_1730001574377_3B14_EÜ-Wollank_09/21

A.4.7.4 Befreiung nach § 67 BNatSchG

Für die Einrichtung von Baustellenfläche, Lagerflächen und Zufahrten im Landschaftsschutzgebiet „Ehemaliger Mauerstreifen, Schönholzer Heide, Bürgerpark“ wird eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 7 Abs. 1 MauerSchönhLSchV BE erteilt.

A.4.8 Schall- und Erschütterungsschutz (Bahnbetrieb)

A.4.8.1 Errichtung von Schallschutzwänden

BW-Nr.	Lage	von (km)	bis (km)	Länge (m)	Höhe (m über SO)
7.1	Außenwand bahnrechts östlich der Strecke 6088	2,457	2,616	159	4,00
7.2 7.3	Außenwand bahnrechts östlich der Strecke 6088 mit Rettungstür	2,611	3,213	602	4,00
7.4	Außenwand bahnlinks westlich der Strecke 6088	2,457	2,789	332	4,00
7.5	Außenwand bahnlinks westlich der Strecke 6088	3,000	3,213	206	4,00

Anordnung der hochabsorbierenden und reflektierenden transparenten Lärmschutzwände:

gleisseitig hochabsorbierend, 4 m Höhe über SO, bahnlinks (S-Bahnseite, west):

- Bahn-km 2,457 – Bahn-km 2,760;

transparent, reflektierend, 4 m über SO, bahnlinks (S-Bahnseite, west):

- Bahn-km 2,760 – Bahn-km 2,789;

beidseitig hochabsorbierend, 4 m Höhe über SO, bahnlinks (S-Bahnseite, west):

- Bahn-km 3,000 – Bahn-km 3,213;

gleisseitig hochabsorbierend, 4 m Höhe über SO, bahnrechts (F-Bahnseite, ost):

- Bahn-km 2,457 – Bahn-km 2,729;

transparent, reflektierend, 4 m Höhe über SO, bahnrechts (F-Bahnseite, ost):

- Bahn-km 2,729 – Bahn-km 2,809

gleisseitig hochabsorbierend, 4 m Höhe über SO, bahnrechts (F-Bahnseite, ost):

- Bahn-km 2,809 – Bahn-km 3,213

A.4.8.2 Schallschutzansprüche für passiven Schallschutz

An den nachfolgend aufgeführten Gebäuden sind trotz der festgesetzten aktiven Schallschutzmaßnahmen (siehe A.4.8.1) die Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten. Den Eigentümern der nachfolgend aufgeführten Gebäude steht daher gemäß § 42 BImSchG ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu:

Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz/Entschädigung Außenwohnbereich		
Brehmestraße 1A	Nordbahnstraße 10+	Steegerstraße 59
Brehmestraße 2	Nordbahnstraße 11+	Steegerstraße 60
Brehmestraße 3	Nordbahnstraße 12+	Steegerstraße 62
Brehmestraße 4	Nordbahnstraße 13	Steegerstraße 63
Brehmestraße 5	Schulzestraße 11	Steegerstraße 64
Brehmestraße 6	Schulzestraße 22	Steegerstraße 65
Brehmestraße 7	Schulzestraße 23	Steegerstraße 66
Brehmestraße 8	Schulzestraße 24	Steegerstraße 67
Brehmestraße 9+	Schulzestraße 25	Steegerstraße 68
Brehmestraße 10	Schulzestraße 26	Steegerstraße 69
Brehmestraße 11+	Schulzestraße 27	Steegerstraße 70a+
Brehmestraße 12	Schulzestraße 28	Steegerstraße 71a+
Brehmestraße 13	Schulzestraße 29	Steegerstraße 72a
Brehmestraße 14	Schulzestraße 30	Steegerstraße 73a+
Brehmestraße 15	Schulzestraße 31	Wilhelm-Kuhr-Straße 40
Brehmestraße 16	Schulzestraße 35	Wollankstraße 24+
Nordbahnstraße 1+	Schulzestraße 36	Wollankstraße 25+
Nordbahnstraße 1A+	Schulzestraße 37	Wollankstraße 26+
Nordbahnstraße 2+	Schulzestraße 38	Wollankstraße 27
Nordbahnstraße 3+	Schulzestraße 39	Wollankstraße 28
Nordbahnstraße 4+	Schulzestraße 40	Wollankstraße 96
Nordbahnstraße 5	Schulzestraße 41+	Wollankstraße 97
Nordbahnstraße 6	Schulzestraße 42	Wollankstraße 98
Nordbahnstraße 7	Schulzestraße 43-44+	Wollankstraße 99+
Nordbahnstraße 7a	Sternstraße 13	Wollankstraße 100+
Nordbahnstraße 8	Sternstraße 15	Wollankstraße 101+
Nordbahnstraße 9+	Steegerstraße 61+	Wollankstraße 102

„+“: einschließlich Entschädigung Außenwohnbereich

Die jeweils betroffenen Geschosse (EG, 1. OG, 2.OG usw.) der einzelnen Gebäude sind in der STU, Anlage 16.2b, Anlagen 3.23 -3.32 vom 01.11.2022 ausgewiesen. Nach der 24. BImSchV werden Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen festgelegt. Sie können bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume und/oder den Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, umfassen. Diese Maßnahmen sind vor der Betriebsaufnahme auf den beiden Fernbahngleisen von der Vorhabenträgerin zu realisieren.

Werden neue Fenster aufgrund des Einbaus von Lüftungselementen eingesetzt, und haben die vorhandenen Fenster eine höhere Schallschutzklasse als zum Lärmschutz erforderlich, sind wieder Fenster der bisherigen Schallschutzklasse einzubauen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) führen. Über die Erstattung der Aufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen ist eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Eigentümer der baulichen Anlage zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 BImSchG zu beantragen.

Für die Lärmbetrüchtigungen von Außenwohnbereichen durch das Überschreiten der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte besteht darüber hinaus ein Entschädigungsanspruch für die Eigentümer der Außenwohnbereiche für die in der Tabelle mit „+“ gekennzeichneten Gebäude. Die jeweils betroffenen Geschosse (EG, 1. OG, 2.OG usw.) der einzelnen Gebäude sind in der Schalltechnischen Untersuchung vom 01.11.2022, Anlage 16.2b (Anlagen 3.21 und 3.22) aufgeführt. Die Entschädigungshöhe ist in Anlehnung an die Vorgaben nach Ziffer XVII. ff. der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – zu ermitteln und mit den Eigentümern zu vereinbaren. Die Kosten für die Entschädigungsansprüche sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

A.4.8.3 Erschütterungsschutz

Zum Schutz der Nachbarschaft vor betriebsbedingten Erschütterungen werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- Einbau besohlter Schwellen für beide Fernbahngleise (Strecke 6088) von km 2,457 – Bahn-km 3,213;

Die Vorhabenträgerin hat 6 Monate nach Aufnahme des Betriebes auf den Fernbahngleisen für die im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 16.3.2 der Planunterlagen) messtechnisch untersuchten nachfolgend aufgeführten 11 Gebäude Erschütterungsmessungen (Basismessungen) durchzuführen und die hier auftretenden Erschütterungsimmissionen auf der Grundlage der in der o.g. Erschütterungstechnischen Untersuchung berücksichtigten Verkehrsdaten (Zugmengen, Zugarten, erschütterungstechnisch relevante Betriebsparameter) zu ermitteln:

- Wollankstraße 100, 101

- Nordbahnstraße 1, 12, 16
- Brehmestraße 9
- Schulzestraße 29, 31, 41
- Steegerstraße 66, 70

Für alle untersuchten Gebäude (Beweissicherung Anlage 16.3.2 der Planunterlage), für die auf der Grundlage der Messungen eine Zunahme der Beurteilungsschwingstärke KBFT_r gegenüber der plangegebenen Vorbelastung um mindestens 25 % und eine Überschreitung der Anhaltswerte (Tabelle 1 der DIN 4150-2, Ausgabe 1999) ermittelt wird, besteht Anspruch auf Erschütterungsschutz. In diesem Fall ist eine erneute Beurteilung der Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens in dem entsprechenden Bereich, ggf. unter Berücksichtigung weiterer Gebäude (Anlage 16.3.3, Betroffenheitsliste, Anl. 4) und/oder die Extrapolation der Ergebnisse vorzunehmen und, sofern im Einzelfall noch erforderlich, geeignete weitere Schutzmaßnahmen am Ausbreitungsweg und/oder am zu schützenden Gebäude zu planen, mit denen sicherzustellen ist, dass die vorstehend genannten Werte nicht überschritten werden. Der sekundäre Luftschall ist auf Grundlage der Erschütterungsmessungen rechnerisch zu bestimmen. Die Ergebnisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich nach Durchführung und Auswertung der Basismessungen mitzuteilen.

Die Planung beabsichtigter Schutzmaßnahmen bzw. eine Begründung für das Absehen von Maßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde unverzüglich vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde wird nach Beteiligung der Betroffenen eine ergänzende Entscheidung zu diesem Planfeststellungsbeschluss erlassen, in der über weitere Schutzmaßnahmen oder die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i.V.m. § 22a AEG entschieden wird.

A.4.9 Bauzeitliche Lärmschutzmaßnahmen

1. Allgemeine Regelungen

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) und das Landes- Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 05.12.2005 (GVBl. S. 735), berichtigt am 13.01.2006 (GVBl. S. 42), geändert durch Gesetz vom 03.02.2010 (GVBl. S. 38), beachtet werden. Soweit Bauarbeiten in den nach §§ 3 und 4 LImSchG Bln besonders geschützten Zeiten, d.h. an allen

Tagen von 22.00 – 06.00 Uhr (Nachtruhe) sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen von 06.00 – 22.00 Uhr, durchgeführt werden sollen, ist hierzu nach § 10 LImSchG Bln ein Antrag auf Zulassung von Ausnahmen bei der zuständigen Senatsverwaltung zu stellen. Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen.

2. Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- a) Verzicht auf den Einsatz von Schlagrammen und Anwendung alternativer Bauverfahren (z. B. Vibrationsramme oder Spundwandpresse) für besonders lärmintensive Arbeiten wie z. B. das Einbringen von Spundwänden und sonstigen Verbauten sowie für das Einbringen der Gründung der Schallschutzwände,
- b) Einsatz mobiler Abschirmungen, z. B. transportable Holzwände, bei kleinräumigen Tätigkeiten und eingesetzten Maschinen wie z. B. bei Arbeiten mit Pressluftschlämmern,
- c) Verzicht auf Automatische Warnsysteme (ATWS) und Einsatz fester Absperrungen bzw. Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar,
- d) Bei den notwendigen Rückbauarbeiten ist ein gedämmter Spitzmeißel zu verwenden.

3. Überwachungsmaßnahmen

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen ist durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und die Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

4. Baulärmverantwortlicher

Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Immissionsschutzbehörde, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

5. Information der Anlieger

Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

6. Detaillierte Baulärmprognosen

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von 3 Monaten unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen. Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch die Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren, Verlagerung von Maschinenaufstellorten oder temporäre Abschirmmaßnahmen u.a. eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann, soweit dies technisch möglich sowie wirtschaftlich vertretbar ist. Im Ergebnis dieser Berechnungen sind für alle Gebäudefassaden etagen genau (nachfolgend Immissionsorte genannt) die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehendem Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben.

7. Entschädigungsregelungen

a) Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für Tage mit einem Beurteilungspegel Tags von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume zu.

b) Entschädigung in Geld

Den betroffenen Anliegern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:

1. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
2. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
3. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
4. für Immissionsorte nach vorstehender Nr. 6 für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber für Außenwohnbereiche überschreitet. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen nach Nr. 7 lit. a) Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde. Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen:
 - die Höhe der Überschreitung der gem. vorstehender Nr. 7 lit. b) Ziff. 1 bis 4 jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Nr. 6 ermittelten Pegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, die die unter Nr. 7 lit. b) Ziff. 1 bis 4 genannten Werte überschreiten.
 - die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Nr. 7 lit. a) bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen. Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer oder dem gewerblichen Mieter zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, kann eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde herbeigeführt werden (§ 22a AEG).

A.4.10 Baubedingte Erschütterungsauswirkungen

Erschütterungsintensive Arbeiten sind mit erschütterungsarmen Bauverfahren nach dem Stand der Technik nur am Tage durchzuführen. Für die Gebäude in der Wollankstraße 100 und 101 sowie für das Empfangsgebäude am S-Bahnhof Wollankstraße ist eine bautechnische Beweissicherung und eine messtechnische Überwachung für den Zeitraum erschütterungsintensiver Bautätigkeiten vorzunehmen. Die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten. Darüber hinaus ist auch die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2, Tab.1

bzw. Tab. 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) bei erschütterungsintensiver Bautätigkeit zu gewährleisten.

A.4.11 Abfallwirtschaft, Bodenschutz

1. Das im Rahmen der Ausführungsplanung zu erarbeitende Feinkonzept zur Abfallentsorgung und Verwertung von Abfällen für das Bauvorhaben „EÜ Wollankstraße“ und das ausgefüllte und unterzeichnete Formblatt „Protokoll zum Abfallanfall“ sind der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Abfallbehörde - I B 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin mindestens 8 Wochen vor dem Baubeginn vorzulegen.
2. Durchzuführende Beprobungen zur Abfalldeklaration sind mit der Abfallbehörde IB 2 abzustimmen. Abfalluntersuchungen sind entsprechend dem „Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau“ durchzuführen. Danach hat zur Abfalldeklaration von Boden und Bauschutt eine repräsentative Haufwerksbeprobung für bis maximal 500 m³ (jeweils homogenes Material) zu erfolgen. Dies ist sichergestellt, wenn aus dem betreffenden Haufwerk zwei Mischproben (MP) aus jeweils mindestens 18 Einzelproben (EP) gebildet werden. Die beiden MP sind über das gesamte Haufwerk verteilt herzustellen und zu analysieren.
3. Die Probenahme, Untersuchung und Bewertung erfolgt durch geeignete Sachverständige oder fachlich geeignete Ingenieurbüros und Laboratorien, die über eine Akkreditierung für diese Arbeiten nach der DIN EN ISO/ IEC 17025 durch eine zugelassene Akkreditierungsstelle verfügen. Die Akkreditierung für die jeweilige Tätigkeit ist nachzuweisen.
4. Für eine verbindliche Einstufung sind grundsätzlich zwei aktuelle Analysenergebnisse mit Probenahmeprotokoll, Lageskizze und Angabe zur untersuchten Abfallmenge (incl. prozentualer Zusammensetzung) der Abfallbehörde vorzulegen. Das höhere Ergebnis führt zur Einstufung des Abfalls.
5. Besteht die Absicht auf Grund beengter Platzverhältnisse oder homogener Schadstoffverteilung von der üblichen Haufwerksbeprobung oder maximalen Abfallmenge abzuweichen, ist in jedem Fall das weitere Vorgehen mit der Abfallbehörde abzustimmen (z.B. Einzelfallentscheidung über Materialbeprobung und/ oder Rasterfeldbeprobung).
6. Der Analytikumfang entspricht dem Mindestuntersuchungsprogramm für Boden ohne mineralische Fremdbestandteilen bei unspezifischem Verdacht (TR LAGA M20 Teil 2/TR Boden vom 05.11.04/Tab. II.1.2-1) im Feststoff. Boden ist aufgrund

eines Grundverdacht es zusätzlich auf Chlorid und Sulfat im Eluat sowie Auffüllungen auf Cyanide (Feststoff / Eluat) zu beproben. Bauschutt ist auf der Grundlage der TR LAGA M20, Tabelle II 1.4.-1 zu untersuchen. Standort- bzw. nutzungsspezifische Parameter sind darüber hinaus zu berücksichtigen.

7. Als > Z2 eingestuftes Material (gefährlicher Abfall) ist nach § 3 Abs. 1 SoAbfEV (Verordnung über die Andienung gefährlicher Abfälle und die Sonderabfallgesellschaft - Sonderabfallentsorgungsverordnung) der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin (SBB) mbH, Großbeerenstraße 231, 14480 Potsdam, Tel. 03311 2793-0, Fax: 0331 2793-20 kostenpflichtig anzudienen. Der Entsorgungsweg ist in Abstimmung mit der SBB festzulegen. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang weitere Untersuchungen bezüglich der Annahmeparameter der vorgesehenen Entsorgungsanlagen erforderlich.
8. Die Beprobung der Schotter-Feinfraktion (0 bis < 31,5 mm) erfolgt in Rasterfeldern (= Schwellenfächer). Das Probenmaterial wird über Schürfe mittels Schottergabel/Schaufel und Quadratlochsieb gewonnen. Die Schürfe werden jeweils über die gesamte Mächtigkeit des Schotterbetts ausgeführt.
Ist mit einem Anfall von Abfällen von insgesamt mehr als 500 m³ oder mehr als 20 t gefährlicher Abfälle zu rechnen, ist ein unabhängiges fachkundiges Ingenieurbüro mit der Begleitung der Entsorgung zu beauftragen und im Formblatt „Protokoll zum Abfallanfall“ zu benennen.

Hinweise:

Gemäß § 1 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung- AVV) sind Abfälle nach ihrer Gefährlichkeit einzustufen. Die jeweilige Zuordnung der Abfälle zu den Abfallarten der AVV liegt hierbei in der Verantwortung des Erzeugers oder Besitzers von Abfällen (Abfallerzeuger).

Der Bauherr hat dafür Sorge zu tragen, dass alle Abfälle, soweit technisch möglich, nach Abfallarten und Schadstoffgehalt getrennt voneinander erfasst sowie ordnungsgemäß und schadlos entsorgt werden. Vor Beginn der Bauarbeiten sollte daher sichergestellt sein, welche Abfälle mit welchen Schadstoffbelastungen zur Entsorgung anfallen werden.

Nähergehende Hinweise zum Umgang und zur Entsorgung von Abfällen, die bei Baumaßnahmen im Land Berlin anfallen, sind in den geltenden Merkblättern unter <http://www.berlin.de/senuvk/umwelt/abfallwirtschaft/de/bauabfall/merkblaetter.shtml> zu finden.

Verbindliche Einstufungen von Abfällen (z.B. nach den Technischen Regeln der LAGA) trifft ausschließlich die Abfallbehörde.

Bodenschutz:

Bei Erd- und Abrissarbeiten entdeckte organoleptische Auffälligkeiten sind der Bodenschutzbehörde unverzüglich zu melden, um die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

Der Wiedereinbau von Stoffen mit Z 0-, Z 1.1- und Z 1.2-Einstufung ist in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde vorzunehmen.

Auf das Inkrafttreten der Mantelverordnung ab 01.08.2023 (u.a. Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, Neufassung Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung) wird vorsorglich hingewiesen (veröffentlicht im BGBl., Teil I, Nr. 43 vom 09. Juli 2021).

A.4.12 Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis, Baudenkmalpflege

Die denkmalrechtliche Erlaubnis für den Ersatzneubau der EÜ Wollankstraße einschließlich der Errichtung der Lärmschutzwände, des neuen nördlichen S-Bahnzuges und der damit im Zusammenhang stehende Gestaltung der Wandflächen der durchgehenden Personenunterführung und der Wandflächen der neuen Widerlager der EÜ, einschließlich des südlichen Rahmenbauwerkes und der erneuerten Stütz- und Flügelwände wird gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 2 DSchG Bln unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten denkmalpflegerischen Auflagen erteilt:

1. Die Festlegungen der bisherigen Abstimmungen mit den Denkmalbehörden sind bei der weiteren Ausführungsplanung zu beachten. Die zu verwendenden Materialien zur Gestaltung der Widerlagerwände, der Flügel- und Stützwände, der Wände des durchgehenden Fußgängertunnels Nord und des Geh-/Radwegtunnels Süd sind im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung mit der Denkmalschutzbehörde des Bezirksamtes Pankow von Berlin und dem Landesdenkmalamt abzustimmen.

Auf der östlichen Seite der EÜ ist eine 4 m hohe transparente Lärmschutzwand ab dem neuen Nordzugang zum S-Bahnhof Wollankstraße bis ca. 30 m hinter der südlichen Wand des Rahmenbauwerkes der EÜ (F-Bahnseite, bahnrechts, ost, Bahn-km 2,729 –Bahn-km 2,809) und auf der westlichen Seite vom nördlichen Widerlager bis zur südlichen Wand des Rahmenbauwerkes der EÜ Wollankstraße (S-Bahn-

seite, bahnlinks, west, Bahn-km 2,760 – Bahn-km 2,789) zu errichten. Die Farbgebung für die hochabsorbierenden nichttransparenten Lärmschutzwände ist im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung mit den Denkmalschutzbehörden BA Pankow/Landesdenkmalamt abzustimmen.

2. Nach Maßgabe der Denkmalschutzbehörde ist vor dem Beginn der Abbrucharbeiten der EÜ und der Sparbögen eine Abbruchdokumentation gemäß § 11 Abs. 5 DSchG Bln in Anlehnung an den Leitfaden der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in 3-facher Ausführung zu erstellen und alle mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung verbundenen Veränderungen an dem Denkmalensemble „S-Bahnhof Wollankstraße“ zu dokumentieren.

A.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine erneute Leitungsauskunft von den Leitungsträgern einzuholen. Die aktuelle Lage, Art und Zustand vorhandener Ver- und Versorgungsleitungen sowie Kabeltrassen und Leitungen im Baufeld sind festzustellen. Nicht mehr genutzte Leitungen sind stillzulegen und mindestens so zu sichern, dass Gefahren oder unzumutbare Umstände nicht eintreten können. Notwendige Verlegungen und/oder die Sicherung bestehender Kabel und Leitungen sind in Abstimmung mit den betroffenen Leitungsträgern auszuführen. In den Ausschreibungsunterlagen ist darauf hinzuweisen, dass Arbeiten innerhalb der Leitungsschutzzonen sowie in Kabelnähe unter Beachtung der einschlägigen DIN, VDE- und die Unfallverhütungsvorschriften durchgeführt werden. Soweit in den vorliegenden Unterlagen der Leitungsbestand nicht eindeutig dokumentiert ist, sind geeignete Suchverfahren nach den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass vor der Durchführung der Erdarbeiten die betroffenen Leitungsträger in Kenntnis gesetzt werden müssen, um ggf. erforderliche Einweisungen durch den Leitungsträger zu ermöglichen. Leitungsänderungen sind mit dem jeweiligen Leitungsträger zu vereinbaren.

Änderungen an der Straßenbeleuchtungsanlage sind mit der Stromnetz Berlin GmbH abzustimmen.

Den BWB sind unter Beachtung der technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB die Ausführungsplanung für den Anschluss der Regenwassereinleitungen an die Entwässerungsanlagen der BWB im öffentlichen Straßenland rechtzeitig vor dem Baubeginn (18 Monate) vorzulegen und entsprechende Hausanschlussanträge zu stellen.

A.4.14 Bauzeitliches Brandschutz- und Rettungswegekonzept

Die Nutzung der im Bereich des Bauvorhabens befindlichen Unterflurhydranten zur Löschwasserentnahme und die Rettungs- und Angriffswegen des S-Bahnhofes Wollankstraße ist jederzeit zu gewährleisten. Der Berliner Feuerwehr ist ein entsprechendes bauzeitliches Brandschutz-/Rettungswegekonzept zu übergeben.

Die Zugänglichkeit zu den mit einer Lärmschutzwand ausgestatteten Gleisanlagen ist durch eine Rettungs-/Fluchttür und eine 1,6 m breite Böschungstreppe als Rettungs- und Angriffsweg am Bahn-km 2,835 der Fernbahnstrecke 6088 zu gewährleisten und ein Feuerwehr-Schlüsseldepot 1 (FSD 1) mit Schlüssel für die Rettungs-/Fluchttür/Rettungstreppe einzurichten. Das fortgeschriebene Brandschutz- und Rettungswegekonzept für den S-Bahnhof Wollankstraße sind der Feuerwehr zu übergeben.

A.4.15 Kampfmittel

Vor dem Baubeginn ist eine Kampfmittelsondierung auf den ausgewiesenen potentiell kampfmittelverdächtigen Flächen im Bereich des Vorhabens durchzuführen.

Bei der Baudurchführung ggf. aufgefundene Kampfmittel sind nicht zu berühren und deren Lage ist nicht zu verändern. Die Fundstelle ist unverzüglich der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder der Polizei anzuzeigen. Der Fundort ist bis zum Eintreffen der Ordnungskräfte oder der Polizei zu sichern.

In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung der Bestimmungen der Kampfmittelverordnung des Landes Berlin hinzuweisen.

A.4.16 Gewährleistung Gleisanschluss Stadler während der Bauzeit

A.4.16.1 Bedienung des Gleisanschlusses

Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass während der Bauzeit der Gleisanschluss zur Firma Stadler Railway Service Deutschland GmbH (SRS) in Berlin Reinickendorf (im Folgenden: Gleisanschluss. Derzeitige Eigentümerin: Onyx Holzhauser Markt S.á.r.l..) für Überführungsfahrten so weitgehend wie möglich erreichbar bleibt. Dies gilt insbesondere für die Überführungsfahrten mit Stadler KISS, FLIRT und FLIRT XL Fahrzeugen sowie mit Fahrzeugen der Baureihe 80 1203-1.

- (1) Vom Bahnhof Berlin Greifswalder Straße zum Gleisanschluss oder zurück sind wöchentlich 4 Überführungsfahrten (d.h. in der Regel 2 Hin- und 2 Rücküberführungsfahrten) zu gewährleisten. Ausgenommen sind die Zeiten notwendiger Vollsperrungen der S- und Fernbahnstrecke.
- (2) Soweit und solange dies möglich ist, ist vorzugsweise die einfachere Zuführung über die vorliegend geplanten Bauweichen und das Baugleis im Bereich des S-Bahnhofes Wollankstraße (gemäß Erläuterungsbericht und dessen Anlage 1) vorzusehen.
- (3) In der Zeit der für 2 Monate geplanten Vollsperrung der EÜ Wollankstraße in Bauphase 4 ist die Zuführung über S-Bahngleise vom Bahnhof Birkenwerder oder zurück mit wöchentlich 4 Überführungsfahrten zu gewährleisten.
- (4) Die übrigen Vollsperrungen der S- und Fernbahnstrecke über die EÜ Wollankstraße sind der SRS unverzüglich nach Kenntnis des konkreten Bauablaufes/Vollsperrungen, jedoch mindestens 30 Tage vorher mitzuteilen, um ihr bzw. dem ausführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die rechtzeitige Anmeldung betriebsnotwendiger Überführungsfahrten auf den S-Bahngleisen über Birkenwerder nach den Regelprozessen über die Anmeldung von Fahrten/Gelegenheitsverkehren zu ermöglichen. Unvorhergesehenes/Störungen/Abweichungen im Bauablauf, die Auswirkungen auf Überführungsfahrten haben, sind hiervon ausgenommen. Diese sind der SRS jedoch unverzüglich mitzuteilen.

A.4.16.2 Nutzbare Gleislängen

Ein Rangieren und ein Aufstellen auf Gl. 516 im Bhf. Greifswalder Straße während der Betriebszeit der S-Bahn mit einer Nutzlänge von 230 m ist von der Vorhabenträgerin vor und nach bauzeitlichen Überführungen vom und zum Bhf. Greifswalder Straße zu gewährleisten.

A.4.16.3 Zeitfenster für die Überführungen

Für die Überführung von Greifswalder Straße zum Gleisanschluss und zurück ist ein Zeitfenster von 4 Stunden zu gewährleisten.

A.4.16.4 Fahrzeit

Vom Bhf. Greifswalder Straße zum Gleisanschluss und zurück ist, unter Zugrundelegung der erprobten Fahrzeugkombinationen, zu gewährleisten, dass jeweils eine Fahrzeit von 25 Minuten erreicht werden kann.

A.4.16.5 Anmeldung der Zugfahrten

Der SRS bzw. dem von ihr beauftragten EVU ist zu ermöglichen, die Fahrten, soweit gewünscht, im Jahresfahrplan anzumelden. Über Sperrungen bzw. notwendige Ausfälle ist regelgerecht zu informieren.

A.4.16.6 Fahrten im Baugleis

Für Fahrten im Baugleis der Fernbahn hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass

- (1) vor Fahrten im Baugleis dem EVU und SRS die Kontaktdaten des im Dienst befindlichen Technischen Berechtigten mitgeteilt werden.
- (2) für die jeweiligen Fahrzeuge (Lok, Schutzwagen, Triebzug) die Profilmfreiheit der Begrenzungslinie G2 und das Freisein des Fahrweges von Fahrhindernissen und anderen Fahrzeugen gegeben ist.
- (3) die Rangierfahrt durch das Baugleis durch den Triebfahrzeugführer alleine durchführbar ist und weder zusätzliche Qualifikationen oder zusätzliches Personal (z.B. Rangierbegleiter Bau oder Arbeitszugführer) noch eine Postensicherung von Bahnübergängen und Baustraßen seitens des EVU erforderlich werden.
- (4) die vom Triebfahrzeugführer durchzuführenden Bedienhandlungen für die Fahrt im Baugleis auf ein Minimum reduziert sind. Eine Anforderung vom regulären Bahnbetrieb abweichender Bedienhandlungen, z. B. das Umkurbeln von Weichen oder Anbringen von Handverschlüssen, ist ausgeschlossen.
- (5) aus Bedienhandlungen für die Fahrten im Baugleis kein zeitlicher Mehraufwand resultiert. Die Fahrt im Baugleis muss möglich sein, ohne dass sich für das EVU tätige Personen an Örtlichkeiten begeben müssen, die nicht unmittelbar an der befahrenen Infrastruktur liegen, z. B., um dort Schlüssel abzuholen.
- (6) an allen Stellen, an denen das Triebfahrzeug verlassen werden muss, Rangierwege hergestellt sind und eine ausreichende Beleuchtung vorhanden ist, sowie infrastrukturseitig alle weiteren Anforderungen an den Arbeitsschutz eingehalten sind.
- (7) die Betriebs- und Bauanweisung im Hinblick auf die Nutzung des Baugleises vom/zum Anschluss von SRS / Onyx in Reinickendorf vor Verteilung mit dem von SRS benannten EVU abgestimmt wird.

A.4.17 Entschädigung für Zuführungerschwernisse

A.4.17.1 Entschädigung für bauzeitliche Betriebsbeeinträchtigungen

Für erhebliche Vermögensnachteile, die dem Gewerbebetrieb der SRS durch vorhabensbedingte bauzeitliche Beeinträchtigungen entstehen, hat diese Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach. Zu entschädigen sind:

- (1) Nachgewiesene Mehraufwendungen für bis zu 4 nächtliche Überführungsfahrten pro Woche im Vergleich mit der bisherigen Überführungspraxis, bei der diese überwiegend am Tage durchgeführt wurden.
- (2) Erhebliche Vermögensnachteile, soweit diese daraus entstehen, dass die Vorhabenträgerin der SRS weniger als 4 Überführungsfahrten in jeweils einer Woche ermöglicht hat.
- (3) Erhebliche Vermögensnachteile, soweit diese der SRS jeweils aus der Nichteinhaltung einer der Auflagen unter A.4.16.1 (4), A.4.16.2, A.4.16.3, A.4.16.4 oder A.4.16.6 entstehen.

A.4.17.2 Erstattung für Durchfahrtserprobungen als Planungsaufwendungen

Die Vorhabenträgerin hat der SRS die getätigten Mehraufwendungen für die erfolgten Durchfahrtserprobungen für die bauzeitliche Zuführung über S-Bf Greifswalder Straße und über Bahnhof Schönholz/Birkenwerder zu erstatten. Es handelt sich in diesem Fall um Aufwendungen für die Planung von notwendigen Schutzvorkehrungen durch die Vorhabenträgerin.

A.5 Kostentragung

Die Kosten für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der „Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über die Wollankstraße am S-Bahnhof Wollankstraße, S-Bahn-km 2,766; F-Bahn-km 2,778, die Verlängerung des vorhandenen südwestlichen S-Bahn-Personenzugangs bis zur Nordseite der Fernbahn mit Anschluss an den Gehweg an der Wollankstraße und die Aufweitung der EÜ zur regelkonformen Herstellung des Straßenquerschnittes für Kfz-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr für den Zwischenzustand (lichte Weite 19,50 m) und für den zukünftigen Endzustand des Straßenquerschnittes (lichte Weite 25,90 m) zur Aufnahme des Straßenbahnverkehrs. Die lichte Höhe der EÜ beträgt \geq 4,50 m.

Das Vorhaben wird einschließlich der Neuverlegung der 2 Fernbahngleise zwischen dem Bahn-km 2,457 und dem Bahn-km 3,213 der Strecke 6088 Berlin Gesundbrunnen, 41W 116 – Neustrelitz – Stralsund verwirklicht.

Die beiden vorhandenen S-Bahngleise werden in gleicher Lage und die zwei Fernbahngleise in geänderter Lage über die EÜ Wollankstraße mit jeweils eingleisigen Stahltrogüberbauten geführt.

Die alten Stützwände/Sparbögen an der Fernbahntrasse werden durch neue Winkelstützwände bzw. Bahnböschungen unter Berücksichtigung der Fernbahnverschiebung ersetzt. Die 23 S-Bahnbögen an der Nordbahnstraße werden grundhaft saniert und in die neue Entwässerungsanlage des Bahnhofes eingebunden (gedrosselte Einleitung in öffentliche Regenwasserkanalisation). Im Böschungsbereich der Fernbahntrasse werden Versickerungsmulden am Böschungsfuß angelegt.

An den Flügelwänden des vorhandenen durchgehenden nördlichen Personentunnels und der sich weiter nördlich befindlichen EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße werden Erneuerungsmaßnahmen auf der Fernbahnseite vorgenommen.

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (Schienenverkehrslärm) werden 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der S- und Fernbahntrasse auf dem gesamten Streckenabschnitt (ausgenommen S-Bahnsteigbereich an der Nordbahnstraße) errichtet und Maßnahmen des passiven Lärmschutzes umgesetzt.

Die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen werden unmittelbar am Eingriffsort (Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen) verwirklicht. Nicht

vor Ort kompensierbare Eingriffe werden durch eine zweckgebundene Ersatzzahlung an das Land Berlin ausgeglichen.

B.1.2 Antrag auf Planfeststellung

Die Vorhabenträgerin hat mit Antrag vom 31.03.2021 eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben zum „Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Wollankstraße“ beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens entschieden, weil u.a. mit dem geplanten Vorhaben mehr als nur unwesentliche Beeinträchtigungen für die Öffentlichkeit infolge der Auswirkungen des Bau- und des zukünftigen Schienenverkehrslärms sowie erhebliche bauzeitliche Einschränkungen in der Verkehrsführung auf der Straße und der Schiene verbunden sind

B.1.2.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als zuständige Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen und Leitungsträger mit Schreiben vom 27.07.2021 bzw. 15.10.2021 (Nachbeteiligung Grün Berlin GmbH) um Stellungnahme zu dem geplanten Vorhaben gebeten und ihnen Gelegenheit zur Äußerung bis zum 16.09.2021 bzw. 26.11.2021 gegeben.

Nachfolgend sind die im Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange, Vereinigungen bzw. sonstige Stellen aufgeführt:

Lfd. Nr.	Behörde / NSV / Einwender
1.	Eisenbahn-Bundesamt, Ast. Berlin, Sachbereich 6, Stellungnahme (SN) vom 24.08.2021, wasserrechtliche Erlaubnis
2.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Bauen und Wohnen, SN vom 10.9.2021, 14.9.2021, 27.9.2021, Forderungen, Hinweise, Bedenken
3.	Senatsverwaltung für Inneres, Digitalisierung und Sport, SN vom 24.8.2021, Bln Feuerwehr (siehe auch lfd. Nr. 30), SN vom 6.9.2021, Landespolizeidirektion Stab (siehe auch lfd. Nr.31),
4.	Senatsverwaltung für Finanzen, SN vom 15.9.2021, Hinweise, erledigt, Zusage VHT
5.	Bezirksamt Pankow von Berlin, SN vom 5.10.2021, Forderungen und Hinweise

Lfd. Nr.	Behörde / NSV / Einwender
6.	Bezirksamt Mitte von Berlin, Abt. Stadtentwicklung, Soziales und Gesundheit, SN vom 3.9.2021, Forderungen und Hinweise Bezirksamt Mitte von Berlin, Abt. Weiterbildung, Kultur, UmweltNatur, Straßen- und Grünflächenamt, SN vom 10.9.2021, Forderungen und Hinweise
7.	BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH SN vom 14.9.2021, Forderungen, Hinweise, erledigt, Zusage VHT
8.	Der Polizeipräsident in Berlin, Zentraler Service, Informations- und Kommunikationstechnik, SN vom 3.8.2021, keine Bedenken
9.	IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ), SN vom 2.8.2021, Hinweise Bestandskabelanlagen
10.	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), SN vom 6.8.2021, Forderungen Bus-Umleitungsverkehr
11.	Berliner Wasserbetriebe, SN vom 6.9.2021, Forderungen und Hinweise E-Mail vom 10.07.2020, Az. AE-Z/E), Zustimmung
12.	Stromnetz Berlin GmbH, SN vom 18.8.2021, Kabelbestandsanlagen
13.	Grün Berlin GmbH, SN vom 25.11.2021, Forderungen und Hinweise
14.	Vattenfall Wärme Berlin AG, SN vom 6.8.2021, keine Bedenken
15.	Alliander Stadtlicht GmbH, SN vom 9.8.2021, Bestandskabelanlagen
16.	Degewo Technische Dienste GmbH SN vom 30.07.2021, keine Bedenken
17.	1&1 Versatel Deutschland GmbH, SN vom 13.8.2021, Kabelbestandsanlagen
18.	50Hertz Transmission GmbH, SN vom 2.8.2021, keine Bedenken
19.	COLT Technology Service GmbH, SN vom 4.8.2021, keine Bedenken
20.	DANPOWER-EKT Energie und Kommunal-Technologie GmbH, SN vom 9.8.2021, keine Bedenken

Lfd. Nr.	Behörde / NSV / Einwender
21.	eunetworks GmbH, SN vom 3.8.2021, keine Bedenken
22.	PELdoc GmbH, GasLINE GmbH & Co KG, SN vom 5.8.2021, keine Bedenken
23.	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co.KG, SN vom 10.8.2021, Bestandskabelanlagen
24.	Vodafone GmbH Berlin, SN vom 27.8.2021, keine Bedenken
25.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH, SN vom 30.8.2021, Bestandskabelanlagen, Hinweise
26.	PYUR Tele Columbus Multimedia GmbH & Co. KG, SN vom 22.9.2021, Bestandskabelanlagen, Forderungen und Hinweise
27.	Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V., SN vom 18.8.2021, Hinweise
28.	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V (BLN), SN vom 15.9.2021, Forderungen und Hinweise
29.	Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde- DGHT- Landesverband Berlin, SN vom 8.9.2021, Forderungen und Hinweise
30.	Berliner Feuerwehr, SN vom 24.8.2021, Forderungen und Hinweise, (siehe lfd.Nr. 3)
31.	Landespolizeidirektion Berlin, Stab Berlin, (siehe lfd. Nr. 3)
32.	Vodafone AG & Co.KG (siehe lfd. Nr. 24, 25)
33.	GASAG AG, keine gesonderte SN, siehe SN NBB, lfd. Nr. 23
34.	GDMcom mbH, keine SN
35.	S-Bahn Berlin GmbH, keine SN
36.	Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK), keine SN
37.	Deutsche Telekom AG, keine SN

Lfd. Nr.	Behörde / NSV / Einwender
38.	Prima Com Berlin GmbH, keine SN
39.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, keine SN
40.	Bundeseisenbahnvermögen, keine SN
41.	Berlin-Brandenburgischer Bahnkundenverband e.V., keine SN

B.1.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Bezirksämtern Mitte und Pankow vom 02.08.2021 bis 02.09.2021 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nummer 30 vom 23.07.2021 und am gleichen Tage in 3 Berliner Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht.

Zu den ausgelegten Planunterlagen wurden Einwendungen vorgetragen, die sich insbesondere auf die sich abzeichnenden nachteiligen verkehrsbetrieblichen und wirtschaftlichen Beeinträchtigungen für die Eigentümerin/Vermieterin (Onyx Holzhauser Markt S.a.r.l.) und für die Mieterin/Nutzerin (Stadler Rail Services Deutschland GmbH – SRS DE) der betroffenen Gleisanschlussinfrastruktur und Werkhallen im Gewerbegebiet während des Bauzeitraumes zur Erneuerung der EÜ Wollankstraße beziehen. Die Einwendungen wurden von der von der Eigentümerin/Vermieterin beauftragten Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH und der von der Mieterin/Nutzerin beauftragten Hengeler Müller – Partnerschaft von Rechtsanwälten mbH - mit jeweils gesondertem Schreiben vom 15.09.2021 innerhalb der Einwendungsfrist vorgetragen.

Auf die von den Behörden und Stellen in ihren jeweiligen Stellungnahmen erhobenen Forderungen, gegebenen Hinweise und Anregungen sowie auf die Einwendungen der Betroffenen hat die Vorhabenträgerin am 16.12.2021 erwidert. Diese Erwidierungen wurden den Behörden und Stellen sowie den Einwendern mit Schreiben des EBA vom 15.02.2022 übersandt. Daraufhin hatten sich lediglich das Bezirksamt Pankow und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen noch einmal gegenüber der Anhörungsbehörde geäußert, worauf die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 27.06.2022 abermals erwidert hat.

Die Einwender (Stadler/Onyx) baten um mehrmalige Fristverlängerung für ihre Erwidern, um die Ergebnisse der zwischenzeitlich mit der Vorhabenträgerin vereinbarten Durchführung von nächtlichen Probefahrten mit für Stadler produktionsrelevanten Schienenfahrzeugen zwischen dem S-Bf Greifswalder Straße und dem S-Bf Wollankstraße auf S-Bahngleisen abzuwarten. Diese Fahrten sollen sicherstellen, dass bei bauzeitlichen Sperrungen der Fernbahntrasse oder der S-Bahntrasse die Überführung von Schienenfahrzeugen während der nächtlichen Betriebsruhe der S-Bahn auf S-Bahngleisen erfolgen kann. Sie fanden in der Nacht am 6./7. und 7./8.7.2022 sowie am 14./15. und 15./16.9.2022 statt. Die Ergebnisse der nächtlichen Probefahrten wurden von der DB Netz AG in einem Messfahrtbericht festgehalten, der die Möglichkeit nächtlicher Überführungsfahrten während der Betriebsruhe der S-Bahn bestätigt und konkrete Voraussetzungen für die Durchführung der Überführungsfahrten auf Grundlage der Fahrplandaten 2023 beinhaltet.

Den Einwendern wurde nach Aufforderung an die Vorhabenträgerin durch das Eisenbahn-Bundesamt der Messfahrtbericht mit E-Mail vom 9.12.2022 übergeben

Zu den von der Vorhabenträgerin am 16.12.2021 erwiderten Einwendungen der Rechtsanwälte haben diese nach Abschluss der Probefahrten mit jeweils gleichlautendem Schreiben vom 15.09.2022 gegenüber der Anhörungsbehörde reagiert, worauf die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 12.10.2022 abermals erwiderte.

Mit Schreiben vom 14.11.2022 wurden von den Einwendern weiterhin bestehende Einwendungen der Anhörungsbehörde übergeben, worauf die VHT mit Schreiben vom 1.12.2022 nochmals erwiderte.

Zwischenzeitlich hat sich die Anhörungsbehörde auf Einladung der Einwender die Stadler-Werkstatt und das Werksgelände/Anschlussbahn zeigen lassen und wurde über das Produktionssortiment und den Ablauf des Werkstattbetriebes sowie die Überführungsfahrten der Schienenfahrzeuge einschließlich des Rangierbetriebes über die Anschlussbahn informiert. Bei dem Besuch war auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Havelländische Eisenbahn (HVLE) zugegen, die im Auftrag der Stadler GmbH bisher die Überführungsfahrten durchführten. Der Besuch am 24.11.2022 diente der weiteren Sachverhaltsaufklärung.

Die Anhörungsbehörde hat sich nach der letzten Stellungnahme der Einwender (14.11.2022) und der Erwidern der Vorhabenträgerin (1.12.2022) dazu entschlossen, eine Erörterung mit den Einwendern und der Vorhabenträgerin durchzuführen, um

einerseits noch bestehende Missverständnisse auszuräumen und andererseits die bisher nicht ausgeräumten Forderungen der Einwender im Eisenbahn-Bundesamt am 14.12.2022 zu erörtern.

Im laufenden Anhörungsverfahren wurde eine Änderung der ursprünglich geplanten Lärmschutzwand im Bereich der EÜ Wollankstraße vorgenommen, um den denkmalrechtlichen und städtebaulichen Belangen besser gerecht zu werden. Anstelle hochabsorbierender sind nunmehr transparente Lärmschutzwände auf beiden Seiten der EÜ Wollankstraße vorgesehen, die jedoch zu zusätzlichen Lärmbetroffenheiten führen. Den betroffenen Gebäudeeigentümern wurden deshalb im laufenden Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 31.08.2022 Gelegenheit gegeben, bis zum 16.09.2022 Einwendungen zu erheben. Zu den erhobenen Einwendungen (3 Einwender) hat das Eisenbahn-Bundesamt die notwendigen Entscheidungen getroffen und die erforderlichen Auflagen im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt.

Zu den nicht im Anhörungsverfahren ausgeräumten Forderungen und Bedenken der Behörden, Stellen und privaten Einwendern hat die Planfeststellungsbehörde die erforderlichen Entscheidungen im Teil B.4.2 dieses Beschlusses getroffen und die notwendigen Auflagen im Teil A. 4 festgesetzt.

Behörden und Stellen, die durch das Vorhaben nicht in ihren Aufgabenbereichen berührt bzw. deren Bedenken und Forderungen durch die Erwiderungen/Zusagen der Vorhabenträgerin ausgeräumt bzw. entsprochen wurde, sind in der Tabelle unter Ziffer B.1.2.1 mit einer entsprechenden Anmerkung aufgeführt.

B.1.2.3 Erörterung

Auf eine öffentliche Erörterung mit den Behörden und Stellen sowie mit den Lärmschutzbetroffenen konnte verzichtet werden, weil die von ihnen erhobenen Forderungen, vorgetragenen Bedenken und Anregungen im laufenden Anhörungsverfahren von der Vorhabenträgerin hinreichend erwidert wurden und durch entsprechende Planänderungen in den Planunterlagen Berücksichtigung fanden. Das trifft insbesondere auf die denkmalgerechte Änderung der geplanten Lärmschutzwände beidseitig im Bereich der EÜ Wollankstraße, die in transparenter Ausführung errichtet werden, die Präzisierung der Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, die entwässerungstechnische Planung und die Schalltechnische Untersuchung zu. Darüber hinaus wurden einige redaktionelle Ergänzungen/Änderungen von der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vorgenommen (1. und 2. Planänderung).

Mit dem Einwenden der RAe „Hengeler Müller“ für Fa. Stadler, „Luther“ für Onyx, der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) und der Vorhabenträgerin wurde am 14.12.2022 eine Erörterung beim Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt, um noch bestehende Missverständnisse zwischen den Beteiligten auszuräumen und Details der Einwendungen und Erwiderungen zu erörtern.

Im Ergebnis der Erörterung wurde festgehalten, dass

- Probefahrten zwischen Birkenwerder und dem Anschluss Stadler zeitnah durchzuführen und mögliche Betriebseinschränkungen des S-Bahnverkehrs in den nächtlichen Randzeiten zu untersuchen sind, um 2 Überführungsfahrten (Richtung/Gegenrichtung) pro Nacht zu ermöglichen,
- Möglichkeiten der Engpassbeseitigung zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf S-Bahngleisen zwischen S-Bahnhof Wollankstraße und S-Bahnhof Greifswalder Straße zu prüfen sind,
- der Baubeginn des Vorhabens sich um ca. 6 Monate wegen bahninterner Priorisierung anderer Vorhaben verschieben wird und
- die Fa. Stadler Angaben zum jährlichen Umsatz der Anhörungsbehörde übermittelt, damit im Planfeststellungsbeschluss über Entschädigungen dem Grunde nach entschieden werden kann.

Die geplante 2-monatige zeitgleiche Vollsperrung beider Bahntrassen in Bauphase 4 (intensives Baugeschehen mehrerer Gewerke auf S- und F-Bahntrassen) für mögliche nächtliche Überführungsfahrten zu unterbrechen, wird ausgeschlossen, da sich dadurch der Bauablauf und die Beeinträchtigungen des S-Bahnverkehrs unverhältnismäßig verlängern würden.

Weitere Untersuchungen für mögliche Überführungsfahrten Richtung Hennigsdorf werden nicht durchgeführt. Der planungstechnische und materielle Aufwand für den Einbau von Weichenverbindungen zwischen S- und Fernbahn mit Einbindung in das ESTW als auch die Betriebsführung der S-Bahn durch den temporären Einbau handverstellbarer Weichen in der S-Bahn und Fernbahn auf dem Bahnhof Hennigsdorf sind nicht vertretbar.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der bundeseigenen DB Netz AG und DB Station & Service AG, die als Eisenbahninfrastrukturbetreiber tätig sind.

B.3 Umweltverträglichkeit

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft die Änderung von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG durchzuführen.

Die geplanten bau- und anlagenbedingten unvermeidbaren Eingriffe finden überwiegend auf den Bahnflächen und öffentlichen Parkflächen statt. Bei den baubedingten Eingriffen zur Einrichtung der BE-Flächen und Baustraßen (Bodenfläche insgesamt 3.231 m²) handelt es sich um die Beseitigung von Obstgehölzen auf einer Fläche von 1.243 m², artenarmen Parkrasen (1.277 m²), Laubgebüsche frischer Standorte (24 m²), Ziergärten (359 m²), Beseitigung eines Solitär-Straßenbaumes und Nutzung unbefestigter Wege (328 m²). Weitere baubedingte Verluste von trassenbegleitenden Gehölzen ergeben sich aus der Einrichtung einer Böschungsauffahrt auf dem Bahndamm und Neuanlage von Böschungen sowie der Errichtung der Lärmschutzwand (2 m breiter Streifen beidseitig der Fernbahntrasse) auf einer Bodenfläche von 5.165 m² und Anpassung der Fernbahntrasse (684 m² ruderales Gras- und Staudenfluren).

Anlagenbedingt werden ebenfalls ruderaler Gras- und Staudenfluren, Gehölzbestände auf einer Fläche von 1.552 m² für den Ausbau der zukünftigen 2-gleisigen Fernbahntrasse und 29 m² Parkrasen für die Errichtung des Nordzugangs zur S-Bahn an der Wollankstraße dauerhaft beseitigt.

Kompensationsmaßnahmen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen auf den nur bauzeitlich beanspruchten Flächen durchgeführt. Dort werden eine japanische Zierkirsche angepflanzt, eine Wiesenmischung (LBP- Maßnahme 009_A) und eine artenreiche Frischwiese (010_A) angelegt sowie ein Straßenbaum (011_A) angepflanzt. Trassenbegleitend werden Feldgehölze und eine mehrreihige Hecke angepflanzt (012_A). Auf den Böschungen nördlich der EÜ Wollankstraße wird Landschaftsrasen (013_A) und auf dem Bahndamm südlich der EÜ Magerrasen (014_A) angelegt.

Da weitere Kompensationsflächen nicht vor Ort zur Verfügung stehen, werden die übrigen zu kompensierenden Eingriffe in Form einer zweckgebundenen Ersatzzahlung in Höhe von 116.207 € (015_EG) an das Land Berlin ausgeglichen.

Mit den geplanten Vermeidungsmaßnahmen 001_VA – Errichtung einer Reptilienleiteinrichtung, 002_VA – Abfangen der Mauer-, Wald- und Zauneidechsen aus dem Baufeld, 003_VA – Beschränkung der Rückschnitte/Rodungen auf den Zeitraum Oktober – Februar, 004_VA – Errichtung von Ausstiegshilfen aus offenen Kabelkanälen, 005_VA – Beschränkung der Baufeldbeleuchtung (Fledermausschutz), 006_V – Biotopschutzzaun/Einzelbaumschutz, 007_V – Schutz von Boden und Grundwasser, 008_V – Emissionsmindernde Maßnahmen, 016_VA Ausstattung der Lärmschutzwand mit Kleintierdurchlässen, 017_V – Umweltfachliche Bauüberwachung, 018_VA – Kontrolle der Bauwerke vor dem Rückbau auf Fledermäuse und 019_CEF – Errichtung von Nisthilfen für Brutvögel und Errichtung von Fledermauskästen werden vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushalts unter fachlicher Begleitung und Kontrolle unterbunden und geschützte Arten nicht signifikant beeinträchtigt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gegenüber der Vorhabenträgerin mit der verfahrenslleitenden Verfügung vom 02.07.2021 gemäß § 5 i.V.m. § 9 UVPG festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Der Öffentlichkeit wurde diese Feststellung im Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes bekannt gegeben.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die vorhandene EÜ Wollankstraße überführt zwei S-Bahngleise und aktuell ein Fernbahngleis über die zweispurige Wollankstraße (übergeordnete Straßenverbindung Stufe II) mit beidseitigen Radfahrstreifen sowie straßenbegleitenden Gehwegen. Bei den Überbauten der S-Bahn handelt es sich um zwei Zwillingsträger-Hilfsbrücken, die im Jahr 2017 anstelle der alten abgängigen Blechträgerbrücken eingebaut wurden. Der Überbau der Fernbahn bestand ursprünglich aus einer dreigleisigen Blechträgerbrücke, Baujahr 1900/1901, die im Jahr 2015 durch den Einbau einer Zwillingsträger-Hilfsbrücke für die Überführung des verbliebenden Fernbahngleises geteilt wurde. Die beiden alten Überbauten überführen aktuell mehrere Kabeltrassen und weisen genauso wie die Brückenwiderlager gravierende bauliche Mängel auf. Bei der letzten Regelbegutachtung wurde das Brückenbauwerk in die Zustandskategorie 4 (Z4, gravierende Schäden am Bauwerksteil), die angrenzenden S-Bahnbögen an der Nordbahnstraße in die Zustandskategorie 2 (Z2, größere Schäden am Bauwerksteil) und die auf der östlichen Seite der Fernbahntrasse vorhandenen Sparbögen und Stützwand in die Zustandskategorie 4 eingestuft.

Für die Sicherstellung des zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommens der S- und Fernbahn ist ein Ersatzneubau der EÜ Wollankstraße und der Stützbauwerke der Fernbahntrasse unumgänglich. Für die beiden S- und Fernbahngleise werden jeweils eingleisige Stahlrogüberbauten mit dickem Fahrbahnblech hergestellt, wobei eine Gradientenanhebung/Verschiebung der Fernbahntrasse erfolgt. Die S-Bahngleise verbleiben in alter Lage. Die lichte Höhe der EÜ wird von derzeit 4,25 m auf 4,50 m erhöht. Die lichte Weite der EÜ beträgt 19,50 m für den sogenannten Zwischenzustand ohne Straßenbahntrasse.

Mit der nach Süden aufgeweiteten Eisenbahnüberführung werden der Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehr auf der Wollankstraße erleichtert. Auf der südlichen Seite der Wollankstraße wird vorsorglich ein Rahmenbauwerk für einen Geh-/Radwegtunnel mit einer lichten Weite von 5,50 m und lichten Höhe von 2,50 m errichtet, so dass der zukünftige Querschnitt des Straßenraums für den Endzustand mit einer Straßenbahntrasse (nicht Gegenstand dieses Vorhabens) auf der unterführten Wollankstraße 25,90 m breit sein wird. Der Geh-/Radwegtunnel soll bis zur Inbetriebnahme des Straßenbahnverkehrs jedoch geschlossen bleiben. Die Fundamente der Widerlager der EÜ werden bereits so tief eingebracht, dass die Absenkung der Straße für den zu unterführenden Straßenbahnverkehr auf eine lichte Höhe von 4,70 m erfolgen kann. Die Aufweitung der Eisenbahnüberführung wurde vom Land Berlin gefordert.

Von der nordöstlichen Seite des Bahnkörpers wird ein neuer Zugang zum S-Bahnhof hergestellt. Dafür wird die vorhandene Personenunterführung (PU) von der Nordbahnstraße verlängert und an den nordöstlichen Gehweg der Wollankstraße angebunden.

Unter Beachtung des Betriebsprogrammes 2030 (Regional- und ICE Verkehr) wird die zweigleisige Fernbahn mit Oberleitungsmasten im gesamten Planungsabschnitt errichtet, um zukünftig ICE-Züge vom Bahnhof Gesundbrunnen und Rummelsburg auf dem Bahnhof Schönholz abzustellen. Die Elektrifizierung und der Neubau der Abstellanlage Schönholz sind Gegenstand gesonderter Vorhaben.

Die auf der nordöstlichen Seite der Fernbahn befindlichen abgängigen Sparbögen, Stütz- und teilweise auch Flügelwände der EÜ Personentunnel und EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße sowie die Bahnböschung werden durch neue Bauwerke/Böschung ersetzt.

Um die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Schienenverkehrslärm an den betroffenen Wohn- und Geschäftsgebäuden einzuhalten, werden Lärmschutzwände beidseitig der Bahntrasse (ausgenommen Bahnsteigbereich an der Nordbahnstraße) errichtet und passive Lärmschutzansprüche dem Grunde nach festgesetzt.

Im Zuge des Vorhabens werden auch die 23 S-Bahnbögen entlang der Nordbahnstraße am S-Bahnhof Wollankstraße saniert, um die langfristige Anlagenverfügbarkeit und Sicherheit des S-Bahnverkehrs zu gewährleisten.

Die Verwirklichung des Vorhabens ist im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“ und auch im öffentlichen Interesse.

B.4.2 Entscheidungen zu den Forderungen der Behörden und Vereinigungen

B.4.2.1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abt. VI GR, Schreiben vom 10.09.2021, 14.09.2021, 27.09.2021, 15.03.2022, 14.04.2022, 09.08.2022, 17.11.2022, Az.: VI GR B 1 und B 11

Abt. Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün, Oberste Naturschutzbehörde; Abt. Stadtplanung

Entscheidung:

Die von der Oberen Naturschutzbehörde vorgetragene Einwendungen gegen die bauzeitliche Nutzung von Flächen des LSG „Ehemaliger Mauerstreifen, Schönholzer Heide und Bürgerpark“ insbesondere zwischen Wollank- und Wilhelm-Kuhr-Straße gemäß § 3 Punkt 3 MauerSchönhLSchV BE werden vom Eisenbahn-Bundesamt zurückgewiesen.

Gemäß § 8 (1) Nr. 5, 12 und 13 MauerSchönhLSchVBE ist die Instandsetzung und bestimmungsmäßige Nutzung planfestgestellter Eisenbahnbetriebsanlagen, hier EÜ Wollankstraße und der 2-gleisige Ausbau des ehemaligen 3-gleisigen Fernbahnstreckenabschnitts der Nordbahn, Strecke 6088 und die damit im Zusammenhang stehende Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen im unmittelbaren Trassenbereich zulässig. Sie bedürfen nach § 7 Abs. 1 Nr. 3 MauerSchönhLSchV BE einer Genehmigung bzw. Befreiung, die der Vorhabenträgerin mit diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG aufgrund seiner Konzentrationswirkung erteilt wird. Die Genehmigungsvoraussetzungen liegen dafür vor. Die Erneuerung der EÜ Wollankstraße ist im überwiegenden öffentlichen Interesse und dient der Aufrechterhaltung des S- Bahnverkehrs und dem Ausbau der Fernbahnstrecke 6088 von Gesundbrunnen bis Schönholz für die Zuführung von ICE-Zügen zur geplanten Abstellanlage Schönholz auf dem ehemaligen Güterbahnhof (nicht Gegenstand dieses Vorhabens). Zu einem späteren Zeitpunkt soll auch wieder der öffentliche Personenverkehr von Gesundbrunnen in Richtung Norden (Kremmener – und Heidekrautbahn) aufgenommen werden. Mit der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens wird dem Gebot der Stärkung des klimafreundlichen Schienenverkehrs entsprechend Rechnung getragen.

Die Baustelleneinrichtungsflächen am S-Bahnhof Wollankstraße wurden bereits auf das notwendige Maß minimiert und sind für die Baudurchführung unverzichtbar. Eine weitere BE-Fläche ist auf dem ehemaligen Güterbahnhof Schönholz nördlich des S-Bahnhofes Wollankstraße vorgesehen, um die Anlieferung und Zwischenlagerung von Materialien zu gewährleisten.

Mit dem planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sind alle erforderlichen Maßnahmen festgesetzt, die vermeidbare Beeinträchtigungen im LSG unterbinden und die notwendigen Kompensationen für die unvermeidbaren Eingriffe einschließlich einer zweckgebundenen Ersatzzahlung umfassen.

Die von der ONB vorgetragene Bedenken gegen die Umleitung des Fußgänger- und Radverkehrs über die Schulzestraße infolge des bauzeitlich gesperrten Mauerstreifenabschnittes (Einrichtung einer BE-Fläche zwischen der Wollankstraße und der EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße) sind unbegründet. Die bauzeitliche Umleitung erfolgt in zumutbarer und sicherer Weise über die parallel zur Bahntrasse verlaufenden Schulzestraße und über den Weg am Kinderspielplatz zwischen Schulzestraße 31/35 bzw. über die Wilhelm-Kuhr-Straße und wird entsprechend ausgeschildert. Es besteht nicht die Notwendigkeit, Fußgänger und Radfahrer unmittelbar zwischen der Baustelle und den angren-

zenden Privatgrundstücken vorbeizuführen. Mit der Umleitung kann der Baustellenbetrieb ohne Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern abgewickelt werden. Bei kurzzeitigen bauzeitlich bedingten Sperrungen der Wilhelm-Kuhr-Straße im Bereich des Pankeweges kann der Zugang über den Personentunnel an der Nordbahnstraße genutzt werden.

Die bauzeitlich genutzte Fläche zwischen der Bahntrasse und den Grundstücken an der parallel zur Bahntrasse verlaufenden Schulzestraße wurde bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.05.2017 für den PFA I der Dresdner Bahn für Maßnahmen der Landschaftspflege planfestgestellt. Diese werden jedoch erst nach der Fertigstellung des Vorhabens „EÜ Wollankstraße“ verwirklicht, so dass die Fläche von der Vorhabenträgerin bauzeitlich genutzt werden kann.

Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die BE-Fläche und die bauzeitlich genutzte Wilhelm-Kuhr-Straße wieder in ihrem Ursprungszustand versetzt (siehe LBP-Maßnahmen 009_A, 010_A, 011_A und Auflage unter A.4.4). Anschließend erfolgt die Realisierung der bereits erwähnten planfestgestellten LBP-Maßnahmen (PFA I und PFA II Dresdner Bahn) durch die beauftragte Grün Berlin GmbH. Zwischen der Vorhabenträgerin und der Grün Berlin GmbH wird die Durchführung dieser LBP-Maßnahmen zeitlich koordiniert.

Die Fahrradabstellanlage auf dem ehemaligen Mauerstreifen in Höhe des Personentunnels/Kinderspielplatz wird von der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt und steht den Nutzern während der gesamten Bauzeit weiterhin zur Verfügung.

Dem Hinweis der ONB zur Berücksichtigung des Flächenbereitstellungsgeldes bei der Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG ist das Eisenbahn-Bundesamt mit der unter A.4.7.3 festgesetzten Auflage gefolgt. Die Höhe des Bereitstellungsgeldes ergibt sich aus der Flächenbilanz, die der Ermittlung der Ersatzzahlung zugrunde lag (siehe Erläuterungsbericht LBP, Ziffer 5, Tab. 13). Die Summe der Flächen beträgt ca. 3.343 m². Mit der ONB wurde ein Betrag von 10,- € pro m² für Flächenbereitstellungskosten abgestimmt, so dass sich eine Summe von 33.430 € ergibt, die dem bisher ausgewiesenen Ersatzgeld von 82.777 € hinzugerechnet wird und sich somit ein Gesamtbetrag von 116.207 € ergibt.

Die Hinweise und Bedenken zum Artenschutz konnten durch die Erwidern der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren ausgeräumt werden und wurden durch entsprechende Planänderungen (Blaudruck, 1. Planänderung) berücksichtigt.

ÖPNV- Infrastrukturplanung

Entscheidung:

Die vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Einschränkung der Einsehbarkeit des S-Bahnsteigbereichs durch die Errichtung nichttransparenter Lärmschutzwände konnten ausgeräumt werden. Die vorliegende Planung sieht keine Lärmschutzwand im Bahnsteigbereich an der Nordbahnstraße vor. Gründe dafür sind vor allem der fehlende Platz für die Errichtung einer Lärmschutzwand und denkmalschutzrechtliche Aspekte. Die Lärmschutzwand im Bereich der EÜ Wollankstraße wird auf beiden Seiten der Bahntrasse transparent (4 m Höhe) gestaltet, um den denkmalschutzrechtlichen und städtebaulichen Belangen entsprechend Rechnung zu tragen. Diese Planänderung erfolgte im laufenden Anhörungsverfahren. Im übrigen Planungsabschnitt wird die Lärmschutzwand auf beiden Seiten der Bahntrasse hochabsorbierend (4 m Höhe) errichtet und nicht beanstandet.

Dem Hinweis zur barrierefreien Gestaltung des neuen Nordzuges zur S-Bahn an der Wollankstraße ist die Vorhabenträgerin mit der vorliegenden Planung nachgekommen. Im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung wird die Gestaltung des Zugangsbereiches mit dem zuständigen Baulastträger des Gehweges an der Wollankstraße, dem BA Pankow abgestimmt (siehe dazu Auflage A.4.2).

Landesdenkmalamt Berlin

Entscheidung:

Die vom LDA Bln geforderte transparente Lärmschutzwand im Bereich der EÜ Wollankstraße hat die Vorhabenträgerin im laufenden Anhörungsverfahren in den Planunterlagen eingearbeitet. Auf der östlichen Seite der EÜ wird nunmehr eine 4 m hohe transparente Lärmschutzwand ab dem neuen Nordzugang am S-Bahnhof Wollankstraße bis ca. 30 m hinter dem neuen südlichen Widerlager der EÜ errichtet. Auf der westlichen Seite der EÜ wird die 4,0 m hohe transparente Lärmschutzwand vom nördlichen Widerlager bis zur südlichen Tunnelwand des neuen Geh-/Radwegtunnels errichtet.

Die übrigen Forderungen und Hinweise des Denkmalamtes zur denkmalgerechten baulichen Gestaltung der Widerlager, Flügel- und Stützwände sowie zur Erstellung einer Abbruchdokumentation vor dem Beginn der Abbrucharbeiten am denkmalgeschützten S-Bahnhof Wollankstraße sind der Vorhabenträgerin unter A.4.12 auferlegt worden und von ihr entsprechend umzusetzen.

Abfallwirtschaft:

Entscheidung:

Die von der Abfallbehörde des Landes Berlin erhobenen Forderungen zur ordnungsgemäßen Probenahme, Untersuchung und Einstufung von anfallenden Abfällen und diesbezüglich notwendigen Abstimmungen mit der Abfallbehörde wurden der Vorhabenträgerin unter A.4.11 dieses Beschlusses als Auflagen erteilt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Immissionsschutz:

Entscheidung:

Die Immissionsschutzbehörde des Landes Berlin stimmte den im Baulärm- und Erschütterungsgutachten (Anlage 16.1 d. PU) ausgewiesenen Schutzmaßnahmen zur Unterbindung vermeidbarer Immissionen und zur anwohnerverträglichen Baudurchführung zu. Unter A.4.9 wurde der Vorhabenträgerin dazu die notwendigen Auflagen erteilt.

Unter A.4.10 wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, die bautechnische Beweissicherung und messtechnische Überwachung an den Gebäuden in der Wollankstraße 100 und 101 sowie am denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude an der Wollankstraße bei erschütterungsintensiven Arbeiten vorzunehmen und die Anhaltswerte der DIN 4150-2 und 4150-3 einzuhalten.

Die von der Immissionsschutzbehörde vorgetragene Bedenken gegen das Gutachten für den Schienenverkehrslärm und Erschütterungen infolge des zukünftigen Schienenverkehrs konnten durch die Erwidern der Vorhabenträgerin im laufenden Anhörungsverfahren ausgeräumt werden. Die Immissionsberechnungen für den Schienenverkehrslärm erfolgten auf der Grundlage der 16. BImSchV und dem prognostizierten Betriebsprogramm 2030.

Bei der Berechnung der im laufenden Verfahren geänderten reflektierenden transparenten Lärmschutzwände im Bereich der EÜ Wollankstraße wurden auch die Reflektionen durch den Straßenverkehr berücksichtigt, die jedoch zu keinen beurteilungsrelevanten Pegelerhöhungen in der Gesamtlärbetrachtung führen.

Durch die Lärmschutzwände und die mit diesem Beschluss festgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen verbessert sich die Lärmsituation für die betroffenen Anwohner gegenüber dem Ist-Zustand wesentlich.

Die Schutzfälle (Gebäude), die dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz haben, sind unter A.4.8.2 dieses Beschlusses festgesetzt und gemäß der 24. BImSchV von der Vorhabenträgerin umzusetzen.

Die erschütterungstechnische Untersuchung (Messungen, Berechnungen) erfolgte auf der Grundlage der Rili 820.2050 und den einschlägigen DIN (u.a. DIN 4150-2; DIN 4150-3). Die Untersuchungsansätze sind vom Eisenbahn-Bundesamt nicht zu beanstanden. Auf die von der Immissionsschutzbehörde gegebenen Hinweise zu erschütterungstechnischen Schutzmaßnahmen (Maßnahmen am Übertragungsweg) hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass das Einbringen von Isolierschlitzten/offenen Bodenschlitzten auf dem Übertragungsweg entlang der Bahntrasse nur zu Immissionsverringern unmittelbar hinter der Abschirmung führen würden und für weiter entfernt stehende Gebäude die Erschütterungsminderung sehr begrenzt ist. Die erforderliche Schlitztiefe ist von der Wellenlänge der abzuschirmenden Schwingungen abhängig. Um eine möglichst hohe Abschirmwirkung zu erreichen, sind Einbautiefen in der Größenordnung der 1- bis 1,5-fachen Wellenlänge erforderlich. Bei typischen Bodenverhältnissen werden zur Minderung von Schwingungen im Frequenzbereich ab 12 Hz bereits Einbautiefen von 10 bis 15 m benötigt. Insbesondere bei hohem Grundwasserstand wird das Einbringen der Konstruktion (z. B. Sicherung gegen Auftrieb der Gasmatten) sehr aufwändig. Gegebenenfalls müssen fremde Grundstücke hierfür in Anspruch genommen werden, wodurch zusätzliche Betroffenheiten und Kosten durch Grunderwerb oder dingliche Belastungen entstehen. Zusätzliche Probleme treten auf bei der Kreuzung von Kabel- und Leitungstrassen.

Auch bei schweren Abschirmwänden (z. B. aus Beton) im Boden tritt eine ausreichende Minderungswirkung nur im unmittelbaren Nahfeld der Wand auf. Im Übrigen ergeben sich ähnliche konstruktive Probleme. Die Wirksamkeit und Durchführbarkeit von Maßnahmen im Ausbreitungsweg sind daher sehr begrenzt. Insbesondere treten auch erhebliche Kosten auf. Abschirmeinrichtungen im Ausbreitungsweg sind daher allenfalls zum Schutz besonders exponierter Einzelgebäude mit hohem Schutzanspruch im Nahbereich eines Schienenwegs geeignet. Eine großräumige Abschirmung dahinter liegender Bebauung vergleichbar mit Schallschutzwänden ist nicht möglich.

Der Einsatz von besohlenen Schwellen ist dagegen zielführender, um Erschütterungsimmisionen am Entstehungsort zu reduzieren und wird deshalb als Vorzugsvariante unter A.4.8.3 festgesetzt.

Gewässerschutz:

Entscheidung:

Die von der Obere Wasserbehörde des Landes Berlin geforderten Präzisierungen der wassertechnischen Planunterlagen hat die Vorhabenträgerin im laufenden Anhörungsverfahren mit der 1. bzw. 2. Planänderung („Blaudruck“) vorgenommen. Die OWB und insbesondere der Sb 6 des Eisenbahn-Bundesamtes, der zuständig ist bei Gewässerbenutzungen infolge der Errichtung, Inbetriebnahme und Instandsetzung von Bahnanlagen (siehe auch Schreiben BMVI, Ref. E12/5181.6/20 vom 23.02.2021), haben in Ihren abgegebenen Stellungnahmen vom 09.08.2022 bzw. 24.08.2021 umfangreiche Entwürfe für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis zur

- bauzeitlichen Grundwasserhaltung,
- zur dauerhaften Einbringung von Stoffen in das Grundwasser und
- zur Niederschlagsentwässerung eines Teilbereiches der Fernbahntrasse über Versickerungsmulden formuliert.

Unter A.3 dieses Beschlusses konnte der Vorhabenträgerin im Benehmen mit den Wasserbehörden (§ 19 Abs. 3 WHG) aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt werden.

Die Einleitung von Niederschlagswasser des Brückenbauwerkes, der Gleisanlagen der Fernbahn- und S-Bahn und der Bahnhofsanlagen der S-Bahn in die Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe in der Nordbahnstraße und Wollankstraße bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Die Einleitgenehmigung der BWB wurde unter der Maßgabe erteilt, das lediglich 1l/s über eine Drosselung und mit entsprechenden unterirdisch angeordneten Stauraumkanälen eingeleitet werden darf (E-Mail vom 10.07.2020, Frau Neubauer).

Der Forderung der OWB zur Vorreinigung des in die Entwässerungsanlagen der BWB einzuleitenden Niederschlagswassers wird nicht entsprochen. Aus dem S- und Fernbahnbetrieb ist nicht mit einer Verunreinigung des auf den Bahnanlagen anfallenden Niederschlagswassers durch Bremsvorgänge zu rechnen, die zu mehr als nur schwach

belastetem Niederschlagswasser führt. Die Berechnung der Belastungskategorie der S- und Fernbahngleise (jeweils Schotteroberbau, Planumsschutzschichten) beruht auf der Grundlage des geplanten Betriebsprogrammes. Die jeweilige Gleisbelastung ist kleiner als 100.000 BRT (Bruttoregister-Tonne/ Tag /Gleis). Die Einschätzung der OWB, dass es sich bei den Gleisanlagen um eine Flächengruppe SG der Belastungskategorie III nach DWA-A 102-2, Anhang A, A.1 (starker Rangierbetrieb oder stark frequentierte Bremsstrecke) handelt, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Diese Kategorisierung zielt insbesondere auf Rangierbahnhöfe und auf Gefällestrrecken, wo ein häufiges und starkes Bremsen den Betriebsablauf prägen und ggf. auch Rieselverluste bei Schüttgütern auftreten können, die zu hohen Schadstoffeinträgen in das Gleisbett führen können.

Derartige betriebliche Abläufe sind im Bereich des S-Bahnhofes Wollankstraße nicht zu verzeichnen. Am S-Bahnhof Wollankstraße bremsen und halten lediglich S-Bahnzüge, wobei die verschleißfreien elektrischen Bremsvorgänge bereits vor dem Einzugsgebiet des zu entwässernden westlichen S-Bahngleises eingeleitet werden und es durch den unterstützenden mechanischen Bremsanteil bei sehr niedriger Geschwindigkeit zu keinen nennenswerten Einträgen von Abriebstoffen in das Gleisbett am Bahnhof Wollankstraße kommen kann. Bei den Überführungsfahrten der ICE-Züge zur zukünftigen Abstellanlage Schönholz auf der Fernbahntrasse ist ebenfalls nicht mit nennenswerten Stoffeinträgen in das Schotterbett durch Bremsvorgänge vor der Einfahrt der Züge in die Abstellanlage zu rechnen, weil die Anzahl der ICE-Fahrten (14 Züge tgl.) und deren Geschwindigkeit im Bahnhofsbereich Wollankstraße gering ist. Der zukünftige Regionalbahnverkehr auf der Fernbahntrasse erfolgt in der Regel ohne Bremsvorgänge im Bereich des S- Bahnhofes Wollankstraße. Nennenswerte Güterverkehre finden auf diesem Streckenabschnitt nicht statt.

Eine Vorreinigung des Niederschlagswassers (Behandlungsanlage mit Filtrationsschritt) ist deshalb nach DWA-A 102-2 Abschnitt 5.2.1, Tabelle 3 i.V.m. Anhang A, Tab.A.1 nicht notwendig, weil es sich nachweislich um Gleisanlagen mit Schotteroberbau und Tragschichten auf freier Strecke/Bahnhofsbereich mit einer Gleisbelastung von < 100.000 BRT (Bruttoregister-Tonnen)/(Tag-und Gleis) handelt und somit der Belastungskategorie I, gering belastetes Niederschlagswasser, zuzuordnen ist.

Das bauzeitlich gehobene Grundwasser (offene Wasserhaltung) wird hinsichtlich seines qualitativen Zustandes und der Fördermenge überwacht und über den Stauraumkanal auf 1l/s gedrosselt in die Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe eingeleitet.

Straßenplanung/Verkehrslenkung-VLB:

Entscheidung:

Die in den Planunterlagen vorgenommene Aufteilung des Straßenverkehrsraums auf der unterführten Wollankstraße wird hinsichtlich der ausgewiesenen straßenbegleitenden Radwegbreiten für den Zwischenzustand von der Senatsverwaltung bemängelt. Grundsätzlich wird eine Radwegbreite von jeweils 2,25 m (einschließlich Markierung) zu Lasten der Gehwegbreiten gefordert.

Zwischen den Kreuzungsbeteiligten konnte im laufenden Anhörungsverfahren das Einvernehmen dazu hergestellt werden, dass auf der Basis des geplanten 19,50 m breiten Straßenanlagenquerschnittes für den Zwischenzustand die Straßenraumaufteilung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung optimiert wird (siehe letzte E-Mail von SenUMVK, Ref. IV B 12 vom 07.10.2022). Eine regelkonforme Aufteilung des 19,50 m breiten Straßenverkehrsraumes für die Geh-/Radweg- und Kfz-Verkehr für den Zwischenzustand ist nach den Bestimmungen der RAS06 möglich. Die Möglichkeit der Reduzierung der Gehwegbreite zugunsten der Radwegbreiten für den Zwischenzustand ist insbesondere auf der Nordseite der Wollankstraße aufgrund des neu hinzukommenden durchgängigen Personenzuganges an der S-Bahnstation vorhanden, da sich dadurch das Fußgängeraufkommen auf dem vorhandenen nördlichen straßenbegleitenden Gehweg reduzieren wird. Bei der Anpassung der Verkehrsräume sollte jedoch auch der Umstand Beachtung finden, dass die Radwege auf der Pankower Seite im Anschluss an den umzubauenden Straßenabschnitt nur über eine Breite von 1,95 m bzw 1,85 m einschließlich Markierung verfügen und die Herstellung einer durchgängigen 2,25 m Radwegbreite erst im Endzustand mit der Straßenbahntrasse auf der Wollankstraße und der Öffnung des südlichen Geh-/Radwegtunnels vom Straßenbaulastträger angestrebt wird.

Letztendlich liegt die Aufteilung des Straßenverkehrsraumes in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung (SenUMVK, IV, übergeordnetes Straßennetz) und der Straßenbaulastträger. Auf die dazu unter A.4.2 erteilte Auflage wird an dieser Stelle verwiesen.

Eine Aufweitung der EÜ in Richtung Süden über die einvernehmlich abgestimmte lichte Weite von 25,90 m für den Endzustand mit Straßenbahntrasse hinaus würde zu einer Verschiebung des Geh-/Radwegtunnels nach Süden führen, so dass der Anschluss an den Geh-/Radwegbestand nur durch eine abgeknickte Geh-/Radwegführung hinter der Häuserflucht auf der südlichen Seite der Wollankstraße erfolgen kann und damit die

Leichtigkeit der Verkehrsführung insbesondere vor dem stark frequentierten Supermarkt und dem zukünftig auch an dieser Stelle einmündenden Mauerradweg von und zum „Nassen Dreieck“ nicht gewährleistet werden kann. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes sollte dagegen vom Straßenbaulastträger vielmehr geprüft werden, ob der mit dem Vorhaben vorsorglich errichtete Geh-/Radwegtunnel bereits mit der Zwischenlösung zumindest als Gehwegtunnel nutzbar gemacht werden kann, um bereits für den Zwischenzustand jeweils 2,25 m breite Radwege auf der Wollankstraße unterhalb der EÜ herstellen zu können. Damit würde das Vorsorgebauwerk für den Geh-/Radwegtunnel nach seiner Errichtung bis zur Realisierung des Endzustandes nicht wieder geschlossen werden müssen. Die getätigte Investition in den Geh-/Radwegtunnel könnte mit geringfügigen Mehraufwendungen für dessen Beleuchtung und Anpassung an den vorhandenen Gehweg auf der südlichen Straßenseite bereits für den Zwischenzustand genutzt werden.

Eine Verlagerung des südlichen Brückenauflegers der EÜ Wollankstraße in Richtung Süden (Gesundbrunnen) bis auf Höhe der vorhandenen Häuserflucht würde zwar das Rahmenbauwerk für den Geh-/Radwegtunnel überflüssig machen, jedoch zu einer neuen Brückenkonstruktion führen und ggf. eine Absenkung der Straßenebene nach sich ziehen, um die Einhaltung der lichten Höhe über der Wollankstraße zu gewährleisten, da die S-Bahntrasse aufgrund des unmittelbar angrenzenden S-Bahnhofes/Bahnsteige/Treppenanlagen nicht angehoben werden kann. Durch die Brückenaufweitung und Anhebung der Fernbahntrasse würden sich auch die Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr für die Anwohner im Bereich der EÜ weiter erhöhen und zu neuen Ansprüchen nach der 16. BImSchV führen. Eine Brückenaufweitung in dieser Form wird deshalb vom Eisenbahn-Bundesamt abgelehnt.

Dem Hinweis der Senatsverwaltung zum Rückbau der kompletten Pendelstützenfundamente der alten EÜ Wollankstraße ist die Vorhabenträgerin mit den vorliegenden Planunterlagen nachgekommen (siehe u.a. auch Bauwerksplan Anlage 7.2.2 b).

Die BE-Fläche an der Nordbahnstraße für die Sanierung der S-Bahnbögen und Errichtung von Entwässerungsanlagen wird so eingerichtet, dass der Busverkehr auf der Nordbahnstraße bauzeitlich in einer Richtung ermöglicht wird. Die BE-Fläche ist sowohl im BE-Plan, Anlage 9.1 als auch im Grunderwerbsplan, Anlage 5.1 entsprechend ausgewiesen. Die verkehrsrechtliche Anordnung für die bauzeitliche Nutzung des S-bahn-

seitigen Fahrstreifens der Nordbahnstraße als BE-Fläche wird rechtzeitig vor dem Baubeginn bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes Berlin von der Vorhabenträgerin erwirkt (siehe auch Auflage A.4.3).

Verkehrliche/Verkehrsbehördliche Hinweise/ ÖPNV-Aufgabenträger (bauzeitliche Verkehrsführung):

Entscheidung:

Die bauzeitliche Verkehrsführung im Baustellenbereich der EÜ Wollankstraße wird außerhalb des Zeitraumes der unvermeidbaren Vollsperrungen für den Kfz-, Busverkehr, Feuerwehr, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge und Radfahrer sowie für Fußgänger durch die Bereitstellung eines 3,5 m breiten Kfz-Streifens mit Engstellensignalisierung und eines geschützten 2,0 m breiten Fußweges während der Teilsperungen auf der Wollankstraße aufrechterhalten. Der Bus- und Radverkehr wird durch ein Bussonderfahrstreifen direkt vor der Engstelle am MIV vorbeigeführt. Bei bauzeitlich notwendigen Vollsperrungen der Wollankstraße enden die Buslinien jeweils vor der EÜ. Die Nutzer des ÖPNV gelangen fußläufig über den vorhandenen nördlichen Personentunnel barrierefrei auf die jeweils andere Seite der EÜ und können die Busfahrt von dort fortsetzen. Der Radverkehr wird über die Schulzestraße, Wilhelm-Kuhr-Straße und Nordbahnstraße umgeleitet. Die Nutzung des nördlichen barrierefreien Personentunnels für Radfahrer ist möglich (Radfahrer absteigen). Der Kfz-Verkehr wird großräumig entsprechend der Umleitungskonzeption (Anlage 18 d. PU, Vorzugsvariante 1) umgeleitet. Die bislang widersprüchlichen Aussagen zu der bauzeitlichen Verkehrsführung wurden von der Vorhabenträgerin durch entsprechende Planänderungen in den einzelnen Planteilen der ausgelegten Planunterlagen berichtigt.

Letzte Abstimmungen zwischen der BVG, den Bezirksämtern, der Vorhabenträgerin, der Stadtraum GmbH und der Polizei zur bauzeitlichen Verkehrsführung wurden bei einem Vororttermin am 16.08.2022 vorgenommen. Die temporäre Verlegung der BVG-Bushaltestellen (Busersatzhaltestellen) auf beiden Seiten der EÜ wird rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten zwischen der DB SEV und der BVG präzisiert.

Für die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge wurde eine Umleitungs-/Querungsmöglichkeit der Bahntrasse während der Vollsperrungen der Wollankstraße über die Nordbahnstraße, Wilhelm-Kuhr-Straße und Schulzestraße mit den bezirklichen Behörden, der BVG, der Polizei und der Vorhabenträgerin sowie der Stadtraum GmbH ebenfalls am 16.08.2022 abgestimmt. Die Feuerwehr wird rechtzeitig vor der Einrichtung des

Umleitungsverkehrs von der Vorhabenträgerin informiert (siehe auch Auflage unter A.4.3).

Die verkehrsrechtlichen Anordnungen für die BE-Flächen/-zufahrten und für die bauzeitliche Straßenverkehrsführung/Umleitung während der verschiedenen Bauphasen werden auf Antrag der Vorhabenträgerin/AN Bau von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erlassen. Auf die unter A.4.3 erteilte Auflage wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Der S-Bahnverkehr wird bis auf den Zeitraum der unvermeidbaren Vollsperrungen während der übrigen Bauzeit aufrechterhalten. Die Abstimmungen zum Schienenersatzverkehr sind von der Vorhabenträgerin mit der Senatsverwaltung SenUMVK und den Berliner Verkehrsbetrieben rechtzeitig vorher vorzunehmen. Auf die dazu erteilte Auflage unter A.4.5 wird an dieser Stelle verwiesen.

Die bauzeitliche Abwicklung des Schienenverkehrs von und zur Fa. Stadler (Reinickendorf) wurde zwischen der Vorhabenträgerin und dem Anschließter nach der Durchführung von Probefahrten auf den S-Bahngleisen zwischen S-Bahnhof Wollankstraße und S-Bahnhof Greifswalder Straße mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen im laufenden Anhörungsverfahren präzisiert. Dabei kann bis auf den Zeitraum der gleichzeitigen Vollsperrungen der S- und Fernbahn der Schienenanschlussverkehr auch über die S-Bahngleise zwischen dem S-Bahnhof Wollankstraße und S-Bahnhof Greifswalder Straße während der nächtlichen Betriebsruhe der S-Bahn bedient werden, ohne dass sich nachteilige Auswirkungen für den S-Bahnbetrieb ergeben.

Für die geplante Änderung der Beleuchtungsanlagen im öffentlichen Straßenland wurden der Vorhabenträgerin entsprechende Auflagen unter A.4.13 erteilt.

B.4.2.2 Bezirksamt Pankow von Berlin, Schreiben vom 05.10.2021, 14.9.2021 und 24.09.2021

Straßen- und Grünflächenamt (SGA 33)

Entscheidung:

Vom SGA 33 wird noch einmal bestätigt, dass die Zuständigkeit für die übergeordnete Straßenverbindung Wollankstraße bei der Senatsverwaltung (SenUMVK) liegt und deren Vorgaben bei der Verwirklichung des Vorhabens zu beachten sind.

Es wird der Hinweis gegeben, dass Überlagerungen von zeitgleich geplanten Straßenvorhaben des Bezirkes im näheren Umfeld der EÜ Wollankstraße vermieden wer-

den sollten, um Umleitungsverkehre nicht zu erschweren. Der Vorhabenträgerin ist unter A.4.3 auferlegt worden, die Umleitungen für den Straßenverkehr für den Zeitraum der unvermeidbaren Vollsperrungen der Wollankstraße mit den Bezirksamtern und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig vorher abzustimmen und eine verkehrsrechtliche Anordnung zu erwirken.

Stadtentwicklungsamt – Vorbereitende Bauplanung

Entscheidung:

Dem Hinweis zur ausreichenden Straßenquerschnittsgestaltung für die zukünftige Abwicklung des Kfz-, Fußgänger- und Radverkehrs sowie Straßenbahnverkehrs auf der Wollankstraße ist die Vorhabenträgerin mit der vorliegenden Planung nachgekommen. Die maßgeblichen Vorgaben der Senatsverwaltung (Sen UMVK, IV) für den Straßenquerschnitt von 19,50 m (Zwischenzustand ohne Straßenbahn) und für den Endzustand mit Straßenbahn von 25,90 m sind mit der vorliegenden Planung eingehalten. Die Aufteilung des Straßenquerschnitts für den Zwischenzustand (Fahrbahnstreifen, Geh-/Radwege) wird in der weiteren Ausführungsplanung zwischen den Kreuzungspartner präzisiert (siehe Auflage A.4.2). Für den Endzustand mit Straßenbahn wird der südliche Geh-/Radwegtunnel (lichte Weite 5,50 m), der bereits Gegenstand dieses Vorhabens ist, in die Gestaltung der Straßenanlagen integriert. Eine Aufweitung der EÜ unter Verzicht des Geh-/Radwegtunnels würde zur Änderung der Brückenkonstruktion und zur Absenkung der Straße führen, um die geforderte lichte Höhe von 4,5 m (Zwischenzustand) weiterhin zu gewährleisten. Für die Anwohner kämen zusätzliche Lärmmissionen hinzu, die entweder durch eine höhere Lärmschutzwand (> 4,0m ü.SO) oder durch passive Lärmschutzmaßnahmen kompensiert werden müssten. Auf die in diesem Zusammenhang bereits getroffenen Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes unter B.4.2.1 (SenUMVK, Straßenplanung/VLB) wird an dieser Stelle verwiesen.

Stadtentwicklungsamt – Koordinierte Infrastruktur

Dem Hinweis zur Beteiligung der „Grün Berlin GmbH“ als Eigentümer und Auftragnehmer für die Gestaltung des ehemaligen Mauerstreifens östlich der Bahntrasse wurde gefolgt. Die „Grün Berlin GmbH“ hat mit Schreiben vom 25.11.2021 eine zustimmende Stellungnahme zu den Planunterlagen und der bauzeitlichen umzuleitenden Radwegführung abgegeben.

Umwelt- und Naturschutzamt

Zur Einrichtung der Zufahrten und der BE-Fläche an der Bahntrasse zwischen Wollankstraße und Wilhelm-Kuhr-Straße und zu dem in diesen Zusammenhang erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich des Artenschutzfachbeitrages wurden Hinweise zur Präzisierung und Beachtung des Landschaftsschutzgebietes „Ehemaliger Mauerstreifen, Schönholzer Heide und Bürgerpark“ gegeben, die die Vorhabenträgerin bei der Überarbeitung der Planunterlagen („Blaudruck“, 1- Planänderung) berücksichtigt hat. Die bauzeitlich genutzten Flächen sind auf das unvermeidbare Maß reduziert und werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in ihrem Ursprungszustand hergestellt. Die bauzeitlichen Geh-/Radwegführung wird über die Schulzestraße und Wilhelm-Kuhr-Straße vorgesehen.

Die Bereitstellung weiterer Kompensationsflächen für A/E-Maßnahmen ist wegen fehlender Verfügbarkeit von Flächen nicht möglich, so dass für das Kompensationsdefizit eine entsprechende Ersatzzahlung unter A.4.7.3 dieses Beschlusses im Einvernehmen mit der Oberen Naturschutzbehörde des Landes Berlin festgesetzt wurde. Auf die Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes unter B.4.2.1 (Obere Naturschutzbehörde) und übrigen naturschutzrechtlichen Auflagen unter A.4.7 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Untere Denkmalschutzbehörde

Entscheidung:

Die von der UDS gegebenen Hinweise zur Präzisierung der denkmalfachlichen Belange im Bereich des denkmalgeschützten S-Bahnhofes und EÜ Wollankstraße hat die Vorhabenträgerin in den Planunterlagen mit einer entsprechenden Planänderung („Blaudruck“) vorgenommen.

Die Forderungen der Denkmalschutzbehörde zur Erstellung einer Abbruchdokumentation vor dem Rückbau der EÜ Wollankstraße gemäß Leitfaden der Vereinigung der Landschaftspfleger und zur denkmalgerechten Gestaltung der Ersatzbauten in diesem Bereich (Materialien für die Verblendung der Widerlagerwände, Stütz- und Flügelwände, der Rahmenwand des durchgehenden Fußgängertunnels Nord und des Geh-/Radwegtunnels Süd sowie zur Errichtung von transparenten Lärmschutzwänden im Bereich der EÜ Wollankstraße sind der Vorhabenträgerin unter A.4.12 als denkmalrechtliche Auflagen erteilt worden und im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

B.4.2.3 Bezirksamt Mitte von Berlin, Schreiben vom 03.09.2021 und 09.09.2021

Untere Denkmalschutzbehörde

Entscheidung:

Seitens der UDS des BA Mitte wird gefordert, dass die Farbgebung für die Lärmschutzwände im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung abgestimmt wird.

Auf die vom Eisenbahn-Bundesamt erteilten denkmalrechtlichen Auflagen unter A.4.12 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Straßen- und Grünflächenamt

Entscheidung:

Die verkehrsrechtliche Anordnung für die bauzeitliche Sondernutzung einer Fahrbahnseite der Nordbahnstraße am S-Bahnviadukt ist rechtzeitig vorher (2 Monate) beim SGA zu erwirken. Dem Bezirksamt sind die Bauabläufe und Zeitdauer der Baudurchführung frühzeitig mitzuteilen. Auf die dazu der Vorhabenträgerin erteilte Auflage unter A.4.3 wird an dieser Stelle verwiesen. Die Straßenbäume an der Nordbahnstraße werden gemäß dem Regelwerk DIN 18920 und den einschlägigen Bestimmungen der ZTV Baumpflege geschützt.

Seitens des SGA wird eine Aufweitung des Straßenquerschnittes unterhalb der EÜ Wollankstraße angeregt, um einen einheitlichen Straßenquerschnitt zur Verbesserung des Verkehrsablaufes auf der Wollankstraße zu erzielen.

Die Vorhabenträgerin und die zuständige Senatsverwaltung (SenUMVK, IV) für die übergeordnete Straßenverbindung haben einvernehmlich einen Straßenquerschnitt für den Zwischenzustand ohne Straßenbahnführung auf der Wollankstraße (19,50 m) und für den Endzustand mit Straßenbahntrasse (25,90 m) abgestimmt, der auch Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens ist.

Auf die in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidungen, Begründungen und Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes unter B.4.2.1 (Straßenplanung/VLB) und B.4.2.2 (Stadtentwicklungsamt-Vorbereitende Bauplanung BA Pankow) wird an dieser Stelle verwiesen.

Dem Hinweis zur Berücksichtigung einer Fußgängerquerung und der LSA-Maste am Knotenpunkt Wollankstraße/Nordbahnstraße westlich der EÜ ist die Vorhabenträgerin

gefolgt und hat die Planunterlagen entsprechend ergänzt („Blaudruck“ Anlage 7.7.1a, 1. Planänderung).

Die Notwendigkeit unterschiedlicher Fahrbahnstreifen auf der Wollankstraße (5,0 m Richtung Westen / 3,25 m Richtung Osten) ergibt sich aus den Schleppkurven für Rechtsabbieger am Knotenpunkt Wollankstraße/Nordbahnstraße, der damit erhöhten Sicherheit für den stark frequentierten Fußgängerbereich und einer leichteren Verkehrsführung für Geradeausfahrer in Richtung Mitte. Diese Aufteilung ist mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenUMVK, IV) einvernehmlich abgestimmt.

Die verkehrsrechtliche Anordnung mit Markierungs- und Beschilderungsplan wird vor der Inbetriebnahme des umgebauten Straßenabschnittes von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde auf Antrag der Vorhabenträgerin erwirkt. Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes sind insofern nicht erforderlich.

Die bauzeitliche Bus-, Kfz-, Fußgänger- und Radverkehrsführung wird außerhalb von unvermeidbaren Vollsperrungen der Wollankstraße über einen 3,5 m breiten Fahrstreifen mit Engstellensignalisierung und einen geschützten 2,0 m breiten Gehweg unterhalb der EÜ auf der Wollankstraße gewährleistet. Für den Zeitraum der Vollsperrungen werden entsprechende Umleitungen für die Verkehrsteilnehmer eingerichtet. Die dafür erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen werden auf Antrag der Vorhabenträgerin und in Abstimmung mit den betroffenen Behörden (Senat, BÄ, BVG) von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig vorher gemäß § 45 StVO erwirkt (siehe auch Auflage unter A.4.3). Die verkehrsrechtliche Anordnung berücksichtigt auch veränderte Ersatzbushaltestellen, Bus-Wendeflächen und Bushaltestellen für den S-Bahnersatzverkehr sowie die Zufahrtsmöglichkeit von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge über die Wilhelm-Kuhr-Straße. Die zum Teil widersprüchlichen Aussagen in den Planunterlagen wurden von der Vorhabenträgerin im laufenden Anhörungsverfahren überarbeitet („Blaudruck“, 1. Planänderung).

B.4.2.4 Grün Berlin GmbH, Schreiben vom 25.11.2021

Entscheidung:

Die von der Grün Berlin GmbH vorgetragenen Bedenken konnten im laufenden Anhörungsverfahren ausgeräumt werden. Das trifft insbesondere auf die bauzeitliche Umleitung des Fußgänger- und Radverkehrs über die Schulze- und Wilhelm-Kuhr-Straße, bzw. den Verbindungsweg am Spielplatz (Schulzestraße 31/35) zu dem vorhandenen nördlichen Personentunnel zur Nordbahnstraße. Die BE-Fläche kann somit frei vom

öffentlichen Geh-/Radverkehr auf der Teilfläche des ehemaligen Mauerstreifens eingerichtet werden.

**B.4.2.5 Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände, Schreiben vom 15.09.2021
und Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde (DGHT),
Schreiben vom 08.09.2021**

Entscheidung:

Die Hinweise des Landesbüros und des DGHT zu den vorkommenden Reptilienarten, wie Mauereidechse und Waldeidechse im Bereich des Vorhabens (S-Bf Wollankstraße und Gbf Schönholz) hat die Vorhabenträgerin zum Anlass genommen, den Artenschutzbeitrag und LBP-Maßnahme 002_VA zum Schutz der Reptilien entsprechend zu ergänzen („Blaudruck“, 1. Planänderung). Der Terminplan zum Abfangen und Umsetzen der verschiedenen Reptilienarten wird auf der Grundlage des präzisierten Bauzeitenplans in Abstimmung mit der Fachbehörde festgelegt. Dabei wird insbesondere eine Strategie für das Umsetzen der Mauereidechsen festgelegt, um die unerwünschte Ausbreitung dieser Art zum Schutz anderer Reptilienarten zu unterbinden. Für die fachliche Umsetzung aller Artenschutzmaßnahmen wird von der Vorhabenträgerin eine ökologische Baubegleitung eingesetzt.

Die Hinweise zum Schutz von Fledermäusen sind von der Vorhabenträgerin in den Maßnahmenblättern 018_V und 003_VA ergänzt worden („Blaudruck, 1. Planänderung). Vorsorglich werden für den Verlust potentieller Tages- und Zwischenquartiere von Fledermäusen als CEF-Maßnahme 019_CEF vorerst 6 Fledermauskästen, je 3 Flach- und Rundkästen, an Altbäumen in der näheren Umgebung des Eingriffs angebracht. In Abhängigkeit der Kontrollergebnisse an den zurückzubauenden Anlagen/Bauwerke werden weitere Fledermauskästen als Ersatzquartier in der näheren Umgebung vor dem Rückbau der Anlagen installiert. Gleiches trifft auch für Brutplätze von Höhlen- und Nischenbrütern zu. Mit der Maßnahme 010_CEF werden 10 Nistkästen an Altbäumen angebracht. Sollte sich nach der Kontrolle ein weiterer Bedarf an Ersatznistkästen ergeben, wird die Anzahl der anzubringenden Nistkästen in Abstimmung mit der Fachbehörde entsprechend erhöht und vor dem Eingriff installiert.

Den Einwand des Landesbüros, dass die Untersuchungen zu den Amphibien im Bereich der Panke unzureichend seien, hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung entkräftet. Die Panke ist im Untersuchungsbereich vollständig ausgebaut und mit Spundwänden versehen. Ein Verlassen des Gewässers von Amphibien ist in diesem Bereich nicht möglich. Reptilienschutzzäune (LBP-Maßnahme 001_VA) zwischen Bahnböschung und Baufeld werden im südöstlichen Bereich jedoch vorsorglich erweitert.

Die Errichtung von Kleintierdurchlässen entlang der zu errichtenden Lärmschutzwand erfolgt in Abständen von 10 – 15 m und diese werden so gestaltet, dass die Tiere die LSW in beide Richtungen passieren können (LBP-Maßnahme 016_VA). Der Vorhabenträgerin wird auferlegt, eine fotografische Dokumentation nach der Fertigstellung der Lärmschutzwände dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

Eine Begrünung der Lärmschutzwand wird von der Vorhabenträgerin abgelehnt, weil die visuelle Inspektion der Lärmschutzwand gemäß der Rili 804.5501 uneingeschränkt ermöglicht werden muss. Durch die vorhandenen Gehölzstrukturen und Neuanpflanzung trassenbegleitender Gehölze (LBP-Maßnahme 012_A) vor der Lärmschutzwand insbesondere im Bereich des ehemaligen Mauerstreifens nordöstlich der EÜ Wollankstraße wird sie bereits ausreichend abgeschirmt. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich der Einschätzung der Vorhabenträgerin an.

Dem Hinweis auf das durch das Vorhaben beeinträchtigte Landschaftsschutzgebiet „Ehemaliger Mauerstreifen, Schönholzer Heide, Bürgerpark“ hat die Vorhabenträgerin bereits mit der Minimierung der BE- und Lagerflächen in diesem Bereich in der vorliegenden Planung berücksichtigt, in dem auch Lagerflächen auf dem weiter nördlich befindlichen ehemaligen Güterbahnhof Schönholz vorgesehen werden. Auf die hierzu vom Eisenbahn-Bundesamt bereits getroffene Entscheidung und Begründung unter B.4.2.1 (Obere Naturschutzbehörde) und der unter A.4.7.4 erteilten Befreiung gemäß § 67 BNatSchG wird an dieser Stelle verwiesen.

Zu dem Einwand der bauzeitlichen Sperrung des Mauerweges aufgrund der BE-Flächeneinrichtung in diesem Bereich hat das Eisenbahn-Bundesamt bereits unter B.4.2.1 (Obere Naturschutzbehörde) entschieden, worauf an dieser Stelle verwiesen wird. Die bauzeitliche Geh-/Radwegführung erfolgt in zumutbarer Weise über die parallel verlaufende Schulzestraße und Wilhelm-Kuhr-Straße bzw. über den Weg am Kinderspielplatz zwischen Schulzestraße 31/35, vorbei an der Fahrradabstellanlage und über den nutzbaren vorhandenen barrierefreien Personentunnel bis zur Nordbahnstraße ermöglicht. Entsprechende Ausschilderungen werden vorgenommen. Eine bauzeitliche Geh-/Radwegführung unmittelbar entlang des Baufeldes ist deshalb nicht zwingend geboten und aus Sicherheitsgründen auch nicht im öffentlichen Interesse.

Nach Beendigung der Baumaßnahme und Rückbau der Baustelleneinrichtung wird die Fläche auf dem ehemaligen Mauerstreifen wieder in ihrem Ursprungszustand zurückversetzt und vorhabenbedingte Gehölzverluste durch Neuanpflanzungen ersetzt (LBP-Maßnahmen 009_A, 010_A, 011_A, 012_A und 013_A). Die bisher noch nicht durchgeführten Ersatzmaßnahmen der Landschaftspflege für die Dresdner Bahn (PFA I und

PFA II) werden von der Grün Berlin GmbH anschließend auf dem ehemaligen Mauerstreifen realisiert. Diese Vorgehensweise ist zwischen den Beteiligten entsprechend abgestimmt.

B.4.2.6 Berliner Verkehrsbetriebe, Schreiben vom 6.8.2021, Reg.-Nr. 2021-009125

Entscheidung:

Der öffentliche Straßenverkehr (MIV) auf der Wollankstraße ist während der Bauzeit durch einen 3,5 m breiten Fahrstreifen und eine Engstellensignalisierung zu gewährleisten. Die bauzeitliche Verlegung von Bushaltestellen ist mindestens 10 Tage und die Einrichtung eines Umleitungsverkehrs für Buslinien bei Vollsperrungen der Wollankstraße ist mindestens 12 Wochen vorher bei einem Ortstermin mit der BVG abzustimmen. Ansprechpartner bei der BVG ist Herr Lehmann, Tel.-Nr. 25629635 bzw. Herr Ploeger, Tel.-Nr. 25629135 (siehe auch Auflage unter A.4.3).

B.4.2.7 Berliner Feuerwehr, Schreiben vom 24.08.2021, Az.: 20210819-0204

Entscheidung:

Die Nutzung der im Bereich des Bauvorhabens befindlichen Unterflurhydranten zur Löschwasserentnahme und der Rettungs- und Angriffswege am S-Bahnhof Wollankstraße durch die Feuerwehr hat die Vorhabenträgerin zugesichert, bei der weiteren Bauvorbereitung und -durchführung zu gewährleisten und ein entsprechendes bauzeitliches Brandschutz-/Rettungswegekonzept zu erstellen und der Feuerwehr zu übergeben.

Für die Zugänglichkeit zu den mit einer Lärmschutzwand ausgestatteten Gleisanlagen ist eine Rettungs-/Fluchttür und eine 1,6 m breite Böschungstreppe als Rettungs- und Angriffsweg auf der Nordseite am Bahn-km 2,835 der Strecke 6088 vorgesehen. Ein Feuerwehr-Schlüsseldepots 1 (FSD 1) mit Schlüssel für die Rettungs-/Fluchttür/Rettungstreppe wird eingerichtet.

Der Empfehlung der Feuerwehr, die Böschungstreppe (Diensttreppe) am Bahn-km 3,213 hinter dem nordöstlichen Flügel der EÜ Wilhelm-Kuhr-Straße als zusätzliche Angriffs- und Rettungswegtreppe mit einer Breite von 1,6 m und einem Feuerwehr-Schlüsseldepots 1 (FSD 1) zu errichten, wird nicht entsprochen, weil die Bahntrasse über die sich ab Bahn-km 3,213 anschließende zukünftige ICE-Abstellanlage des ehemaligen Güterbahnhofes Schönholz/Buddestraße für die Feuerwehr erreichbar ist.

Auf die erteilten Auflagen unter A.4.14 zur bauzeitlichen und zukünftigen Gewährleistung des Brandschutzes nach der Inbetriebnahme des Vorhabens wird an dieser Stelle verwiesen.

Mit der Feuerwehr ist im laufenden Anhörungsverfahren die Umleitung für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge über die Wilhelm-Kuhr-Straße für den Zeitraum der jeweiligen Vollsperrung der Wollankstraße abgestimmt worden. Die Umleitung wird im Zuge der verkehrsrechtlichen Anordnung entsprechend ausgeschildert. Auf die dazu unter A.4.3 erteilte Auflage wird an dieser Stelle verwiesen.

Für die übrigen Bauzeiträume ist die Nutzung der Wollankstraße über einen 3,5 m breiten Fahrstreifen für die Feuerwehr gewährleistet.

B.4.2.8 Polizei Berlin, Schreiben vom 06.09.2021, Az.: LPD Stab 14224 - 08102

Entscheidung:

Seitens der Polizei wurden der Variante 1 der Leistungsfähigkeitsbewertung für die bauzeitliche Straßenverkehrsführung (Anlage 18 der Planunterlage) als Vorzugsvariante für den Umleitungsverkehr zugestimmt. Weitere detaillierte Abstimmungen sind zu gegebener Zeit mit den Straßenverkehrsbehörden der Bezirke Mitte und Pankow und der Sen UMVK, VI sowie mit der Berliner Feuerwehr und der BVG vorzunehmen, um eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Teilspernung/Vollsperrung der Wollankstraße und für den S-Bahnersatzverkehr bei Gleissperrungen der S-Bahn zu erwirken.

Der Vorhabenträgerin wurde unter A.4.3 und A.4.5 entsprechende Auflagen erteilt, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

B.4.2.9 Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V., Schreiben vom 24.08.2021, Az.: 20210819-0204

Entscheidung:

Die Ausleuchtung und Beschilderung des neuen S-Bahnzuganges Nord auf der nördlichen Seite der Wollankstraße sind Gegenstand der weiteren Ausführungsplanung und werden nach dem geltenden Regelwerk Rili 813 (Personenbahnhöfe, Personentunnel) und der RASSt06 (Gehweganschluss Wollankstraße) vorgenommen.

Die zukünftige Ausgestaltung und Nutzung des mit dem gegenständlichen Vorhaben vorsorglich realisierten Geh-/Radwegtunnels auf der südlichen Seite der Wollankstraße wird erst im Zuge der Errichtung der Straßenbahntrasse auf der Wollankstraße (gesondertes Vorhaben) vorgenommen. Der Geh-/Radwegtunnel bleibt für den Zeitraum des

Zwischenzustandes ohne Straßenbahntrasse geschlossen. Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes zu den vom ABSV gegebenen Hinweisen und erhobenen Forderung zur sicheren Geh-/Radwegführung durch diesen Tunnel sind deshalb nicht erforderlich.

B.4.2.10 Berliner Immobilienmanagement, Schreiben vom 14.09.2021

Entscheidung:

Die Hinweise zu den vom Schienenverkehrslärm betroffenen Gebäude in der Nordbahnstraße 12 und Schulzestraße 27 sind mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen, einschließlich des Schall- und erschütterungstechnischen Gutachtens berücksichtigt worden. Neben der Errichtung von 4 m hohen Lärmschutzwänden auf beiden Seiten der Bahntrasse (ausgenommen der Bahnsteigbereich an der Nordbahnstraße) werden passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach mit diesem Beschluss festgesetzt. Die anspruchsberechtigten Gebäude (u.a. Nordbahnstraße 12 und Schulzestraße 27) sind in der Tabelle unter A.4.8 aufgeführt.

Seitens der BIM wird im Zusammenhang mit der Umsetzung von planfestgestellten LBP-Kompensationsmaßnahmen für das Bauvorhaben „Dresdner Bahn, PFA I und II“ auf den Flurstücken zwischen der Schulzestraße und der Bahntrasse (ehemaliger Mauerstreifen) darauf hingewiesen, dass die mit dem Vorhaben „EÜ Wollankstraße“ verbundene bauzeitliche Nutzung dieser Flächen nicht zu Konflikten mit diesen Maßnahmen führt. Die Vorhabenträgerin führte in ihrer Erwiderng aus, dass sie sich dazu mit der Grün Berlin GmbH (AN für LBP-Maßnahmen Dresdner Bahn) abgestimmt hat und die bauzeitliche Nutzung als BE-Fläche und die Maßnahmen zur Wiederherstellung des Ursprungszustandes dieser Flächen sowie die anschließende Realisierung der LBP-Maßnahmen der Dresdner Bahn koordiniert werden. Die in diesem Zusammenhang stehenden Grundstücksbetroffenheiten sind im Grunderwerbsverzeichnis, Anlage 6 und Grunderwerbsplan, Anlage 5.1a ausgewiesen.

B.4.3 Entscheidungen zu den betroffenen Leitungsträgern

Nachfolgend aufgeführte Leitungsträger verfügen über Leitungsbestände im geplanten Baubereich:

Medienleitung	Leitungsunternehmen
Schmutzwasser Regenwasser Trinkwasser	Berliner Wasserbetriebe (BWB)
Gasleitung	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG
Kabelnetzbetreiber	Pyur - Tele Columbus Die Leistungen von Tele Columbus werden seit September 2017 unter der neugeschaffenen Dachmarke Pjür angeboten.
Kabelnetzbetreiber	Deutsche Telekom
Kabelnetzbetreiber	1&1 Versatel Deutschland GmbH
Straßenbeleuchtung	Stromnetz Berlin
Steuerkabel, LSA, Radzählstellen	Alliander Stadtlicht GmbH/SenUMVK, Abt.VI, Verkehrsmanagement

Die Zustimmung zur gedrosselten Einleitung von Niederschlagswasser in die Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe (1l/s) liegt mit E-Mail der BWB vom 10.07.2020, Frau Neubauer vor. Den BWB sind unter Beachtung der technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB die Ausführungsplanung für den Anschluss der Regenwassereinleitungen an die Entwässerungsanlagen der BWB im öffentlichen Straßenland rechtzeitig vor dem Baubeginn (18 Monate) vorzulegen und entsprechende Hausanschlussanträge zu stellen.

Die übrigen Leitungsträger haben in ihren jeweils abgegebenen Stellungnahmen Bedingungen und Voraussetzungen formuliert, die bei Sicherung und Umverlegung vorhandener Leitungsbestände im Baubereich zwingend einzuhalten sind. Der Vorhabenträgerin wurden diese Stellungnahmen, einschließlich der beigefügten Anlagen vom Eisenbahn-Bundesamt übergeben. Sie hat in ihrer Erwiderung zugesichert, diese Forderungen bei der weiteren Bauvorbereitung und –durchführung zu beachten. Die Hinweise zu den z.T. fehlenden Leitungsbestandsplänen hat die Vorhabenträgerin in ihren Planunterlagen entsprechend ergänzt („Blaudruck“, 1. Planänderung).

Der Vorhabenträgerin ist unter A.4.13 dieses Beschlusses auferlegt worden, rechtzeitig vor dem Baubeginn erneut eine Leitungsauskunft von den v.g. Leitungsträgern einzuholen und deren Belange bei der bauzeitlichen Sicherung und Umverlegung von Kabeln und Leitungen unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien zum Schutz von Kabeln und Leitungen (Kabel-/Leitungsschutzanweisungen) und einschlägigen DIN, zu berücksichtigen. Leitungsänderungen sind rechtzeitig vorher mit den betroffenen Leitungsträgern zu vereinbaren.

Den betroffenen Leitungsträgern wird jeweils eine Kopie des Planfeststellungsbeschlusses vom Eisenbahn-Bundesamt zugestellt.

B.4.4 Entscheidungen zu den Einwendern

B.4.4.1 Einwendung der Eigentümer Wollankstraße 101 vom 10.09.2022 und 16.09.2022

Lärmschutzwand Wollankstraße 101

Der Forderung der Einwender zur Verlängerung der transparenten Lärmschutzwand auf dem Eisenbahnviadukt über die bahnparallele Gebäudeseite der Wollankstraße 101 hinaus wurde von der Vorhabenträgerin im laufenden Anhörungsverfahren entsprochen. Die transparente 4,0 m hohe Lärmschutzwand auf der Ostseite des Eisenbahnviadukts/EÜ Wollankstraße ist unter A.4.8.1 von Bahn-km 2,729 bis Bahn-km 2,809 mit einer Gesamtlänge von 80 m festgesetzt worden und erstreckt sich somit über die gesamte bahnparallele Gebäudeseite, einschließlich der Terrasse der Wollankstraße 101. Die Planunterlagen wurden zwischenzeitlich von der Vorhabenträgerin entsprechend geändert („Blaudruck“, 2. Planänderung Lageplan 7.1.1b, Lageplan 7.1.3b, Lageplan 7.2.3b).

„Angstraum Geh-/Radwegtunnel“

Eine Verlagerung des südlichen Brückenauflegers der EÜ Wollankstraße in Richtung Süden (Gesundbrunnen) bis auf Höhe der vorhandenen Häuserflucht zum Zwecke der Erhöhung der sozialen Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer (Entfall Rahmenbauwerk Geh-/Radwegtunnel) würde eine völlig neue Brückenkonstruktion und eine Absenkung der Straßenebene nach sich ziehen, um die von der Senatsverwaltung geforderte lichte Höhe von $\geq 4,5$ m zu gewährleisten, da die S-Bahnüberführungen aufgrund des unmittelbar angrenzenden S-Bahnhofes/Bahnsteige/Treppenanlagen nicht angehoben werden können. Durch eine Brückenaufweitung würden sich außerdem die Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr für die Anwohner im Bereich der EÜ weiter erhöhen (u.a. Brückenzuschlag für verlängerte EÜ, ggf. Anhebung der F-Bahngleise) und zu neuen Ansprüchen nach der 16. BImSchV führen, die eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände und ggf. weitere passive Schallschutzmaßnahmen zur Folge haben würde.

Eine Aufweitung der bisher geplanten 2 Wandöffnungen ist aus statischen Gründen nicht möglich.

Zur Verbesserung des sozialen Sicherheitsgefühls für die Nutzer des zukünftigen Geh-/Radwegtunnels auf der südlichen Seite der Wollankstraße hat die Vorhabenträgerin jedoch zugesichert, im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung die Erhöhung der Anzahl der straßenseitigen Wandöffnungen des Geh-/Radwegtunnels zu prüfen. Die neuen Widerlageröffnungen könnten dabei jeweils zentrisch unter den 4 Gleisachsen angeordnet werden, um die Lastabtragung über die Wandpfeiler zu sichern. Das lichte Maß der geänderten Öffnungen wird im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung präzisiert.

Der Vorhabenträgerin ist dazu eine entsprechende Auflage unter A.4.1 erteilt worden.

Der Denkmalschutz und die Senatsverwaltung Sen UMVK, IV B 12 stimmten der Änderung der Wandöffnungen zum Zwecke der Erhöhung der sozialen Sicherheit für die Nutzer des zukünftigen Geh-/Radwegtunnels zu.

B.4.4.2 Einwendung Eigentümerin Wollankstraße 96

Die von der Eigentümerin geforderte Umsetzung der Ansprüche auf passiven Schallschutz an ihrem Wohngebäude in der Wollankstraße 96, 1. OG, 2. OG und 3.OG sind unter A.4.8.2 i.V.m. Schalltechnischen Untersuchung vom 01.11.2022, Anlage 16.2b (Anlagen 3.31) festgesetzt worden und werden gemäß der 24. Bundes-Immissionschutzverordnung umgesetzt. Die Kosten für den passiven Schallschutz sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

B.4.4.3 Stadler (SRS) und Onyx

Die Stadler Rail Service Deutschland GmbH (SRS) und die Onyx Holzhauser Markt S.á.r.l. (Onyx) haben jeweils gleichlautende Einwendungen gegen die öffentlich ausgelegten Planungen mit Schreiben der Rechtsanwälte Hengeler Mueller und der Rechtsanwälte Luther vom 15.09.2021, 15.09.2022 und 14.11.2022 erhoben.

Die Onyx ist Eigentümerin eines Gewerbegrundstücks von ca. 127.000 m² in der Holzhauser Straße 140 – 164, sowie des Anschlussgleises zu diesem Grundstück, welches an die Bahnstrecke der Vorhabenträgerin anschließt. Die Eisenbahn des nichtöffentlichen Verkehrs beginnt ca. 200 m westlich der Weiche 24 des Gbf. Reinickendorf. Die Onyx ist Partei eines zwischen einer Rechtsvorgängerin von ihr und der Vorhabenträgerin geschlossenen Gleisanschlussvertrags vom 27.01.2005. Auf dem Grundstück befinden sich zahlreiche vermietete Gebäude, darunter u.a. eine Werkstatthalle für Schienenfahrzeuge von ca. 8.000 m². Die SRS ist Mieterin dieser Halle und der angrenzenden Zufahrtsfläche. Sie repariert und modernisiert dort seit 2010 Schienenfahrzeuge. Zwei Gleise führen in die Halle; neben der Halle befindet sich ein drittes Gleis,

auf dem die SRS eine Zelthalle errichtet hat. Die SRS ist einziger Nutzer des Gleisanschlusses. Sie beschäftigt dort nach eigener Angabe (Stand Ende 2022) insgesamt 70 – 80 Mitarbeiter, von denen 53 fest angestellt sind.

Die Zu- und Abführung der Schienenfahrzeuge in die bzw. aus der Werkstatt erfolgt über das Anschlussgleis, das Fernbahngleis über die EÜ Wollankstraße, Gesundbrunnen nach Wustermark. Zur Zu- und Abführung der Züge beauftragt SRS Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere die Havelländische Eisenbahn AG.

Gegenwärtig lässt SRS im Auftrag bis zu vier Zugfahrten pro Woche (Richtung/Gegenrichtung) durchführen. SRS gibt an, dass der künftige Betrieb am Standort auch weiterhin durchschnittlich mindestens etwa vier Zugfahrten pro Woche (Richtung/Gegenrichtung) erfordern wird.

Nachdem SRS im Planfeststellungsverfahren geltend gemacht hat, dass sie auf den Gleisanschluss auch während der Bauzeit angewiesen ist, hat die Vorhabenträgerin vorgesehen, die Züge bauzeitlich während der nächtlichen Betriebsruhe der S-Bahn auch über deren Gleise zuzuführen.

Die SRS hat dazu verschiedene Züge aus der Produktion der Fa. Stadler für Durchfahrtserprobungen bereitstellt, damit die Vorhabenträgerin die lichtraumtechnische Prüfung auf dem Streckennetz der S-Bahn Berlin sowohl von Greifswalder Straße- Bornholmer Straße- und Wollankstraße bis nach Reinickendorf und zurück als auch auf S-Bahngleisen nach Birkenwerder sicher durchführen konnte. Die Messprotokolle wurden der SRS übergeben.

Die Vorhabenträgerin sieht vor, die Erreichbarkeit des Gleisanschlusses über die EÜ Wollankstraße während der Bauzeit so weit wie möglich aufrecht zu erhalten. Im Einzelnen hat sie dies im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 7 Baudurchführung, S. 39 ff.) und der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht – baubetriebliche Einschränkungen - dargestellt.

Die nach der aktuellen Planung verbleibenden Einschränkungen bestehen vor allem darin, dass der Gleisanschluss während der Bauzeit überwiegend nur nachts in einem begrenzten Zeitfenster bedient werden kann, und dass phasenweise zeitgleiche Vollsperrungen der S- und F-Bahntrasse auftreten, die voraussichtlich von 1 x pro Woche, mehrmals an verlängerten Wochenenden, 1 x 2- und 1 x 3-wöchentlich bis zum Abschluss der Bauphase 3 sowie 1 x 2- monatlich und mehrmals an verlängerten Wochenenden in der Bauphase 4 dauern werden.

SRS hat im weiteren Anhörungsverfahren und der Erörterung deutlich gemacht, dass Vollsperrungen des Anschlusses bereits bei einer Dauer von einer Woche den Werkstattbetrieb erheblich beeinträchtigen und sich dies in der Regel nicht durch betriebliche Organisation ausgleichen lässt. Besonders schwerwiegend würde sich vor allem die geplante 2-monatige Vollsperrung auswirken. Daher haben die Beteiligten im April 2023 Durchfahrtserprobungen über die S-Bahn Gleise von Birkenwerder zum Anschluss von SRS durchgeführt.

Demnach sind Überführungsfahrten auf der S-Strecke in der nächtlichen Betriebsruhe der S-Bahn grundsätzlich möglich, bei einer Fahrzeit von ca. einer Stunde für die einfache Fahrt ab Birkenwerder oder umgekehrt.

B.4.4.3.1 Regelungen zur bauzeitlichen Zuführung

Die Auflagen unter A.4.16 beruhen auf berechtigten Forderungen der Einwender, sowie Planungen und Zusagen der Vorhabenträgerin.

Die festgesetzten Schutzvorkehrungen finden ihre rechtliche Grundlage in § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind. Schutzwürdig ist im vorliegenden Fall das Recht der SRS am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, ferner das Recht der Vermieterin Onyx an der Nutzung ihres Grundeigentums samt des zugehörigen Anschlussgleises. Ohne eine regelmäßige Zuführung von Fahrzeugen während der ca. 4-jährigen Bauzeit könnte der Betrieb der SRS nicht aufrechterhalten werden.

Die Vorhabenträgerin hat geltend gemacht, dass die Einwender keinen Anspruch auf störungsfreie Bauarbeiten haben. Vielmehr hätten sie wie jeder Anlieger unvermeidbare Störungen infolge der Bautätigkeit zu dulden. Eine stetige Erreichbarkeit des Werkes kann die Vorhabenträgerin nicht zusichern. Sie weist darauf hin, dass es gem. der derzeitigen Bauablaufplanung zu Einschränkungen gem. der Anlage 1 „Baubetriebliche Einschränkungen“ zum Erläuterungsbericht kommt. Durch die zusätzliche Zuführungsmöglichkeit über Birkenwerder bleibt der Anschluss von SRS nunmehr während der 2-monatigen Vollsperrung in Bauphase 4 und auch den übrigen Vollsperrungszeiträumen grundsätzlich erreichbar.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dem insofern, als sie eine Abwägung trifft zwischen den Belangen der Vorhabenträgerin, der es ermöglicht werden muss, ihr im öffentlichen

Interesse liegendes Bauvorhaben zeitgerecht durchzuführen, den betrieblichen Belangen der SRS und dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis, den S-Bahn Verkehr weitestgehend aufrecht zu erhalten.

B.4.4.3.2 Bedienung des Gleisanschlusses über S-Bahnhof Greifswalder Straße

Unter A.4.16 wird der Vorhabenträgerin aufgegeben zu gewährleisten, dass der Gleisanschluss erreichbar bleibt. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass dies bauzeitlich in der Regel während der nächtlichen Betriebsruhe der S-Bahn möglich ist. Da der Status Quo geschützt ist, aber keine etwaigen zukünftigen Mehraktivitäten des Gewerbebetriebs, erachtet die Planfeststellungsbehörde es als notwendig aber auch ausreichend, dass wöchentlich 4 Fahrten stattfinden können.

Ermöglicht wird die Bedienung des Gleisanschlusses durch Zuführung über Bauweichen und S-Bahn Gleise vom und zum Bf Greifswalder Straße.

In dem zur Verfügung stehenden Zeitfenster von insgesamt 4 Stunden können jeweils eine Hin- und Rückfahrt, also 2 Fahrten, stattfinden. Die Einwender haben dargelegt, dass vom Einfahrsignal in die Anschlussbahn bis zur Ausfahrt mit einem anderen Zug in der Regel 2 Stunden Fahr- und Rangierzeit auf dem Gelände der Anschlussbahn benötigt werden. Unter Beachtung der reinen Fahrzeit von 25 Minuten für die einfache Fahrt und der nötigen Rangiervorgänge im Bf Greifswalder Straße ist das Zeitfenster von 4 Stunden für eine Hin- und Rückfahrt erforderlich, aber auch ausreichend.

Die Zuführung über die EÜ Wollankstraße kann nicht genutzt werden in Zeiten notwendiger zeitgleicher Vollsperrungen der S- und F-Bahn. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die zeitgleichen Vollsperrungen im geplanten Umfang notwendig sind. Insbesondere in der 2-monatigen Vollsperrung arbeiten viele Gewerke parallel. Die Forderung der Einwender, wonach in den Zeiträumen der Vollsperrung „Fahr-Slots“ eingerichtet werden sollten, in denen eine Zu- und Abführung durch das Baufeld erfolgen könnte, wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat erläutert, dass dies die Sperrzeit erheblich verlängern würde, weil der Bauzustand nicht einfach überfahrbar ist. Ein Hindernis ist beispielsweise das Herstellen von Gleisquerungen. Vor jeder Durchfahrt müssten die Vorhabenträgerin und die beauftragten Bauunternehmen garantieren, dass diese bereits sicher befahrbar sind. Für jede Fahrt müsste das Gleis von Baugeräten vollständig geräumt werden und das Lichtraumprofil hergestellt werden.

DB-intern musste die Sperrzeit bereits minimiert werden zugunsten der Kunden, insbesondere der S-Bahn, für die jeweils Schienenersatzverkehr eingerichtet werden

muss. Die Planfeststellungsbehörde gewichtet das öffentliche Interesse an einem zügigen Bauablauf mit möglichst kurzen Vollsperrungen und längstmöglichem S-Bahn Verkehr höher als das Interesse der SRS und Onyx an der Erreichbarkeit über die EÜ Wollankstraße in diesen Zeiträumen von bis zu 2 Monaten.

B.4.4.3.3 Zuführung über S-Bahnhof Birkenwerder

Die Planfeststellungsbehörde beauftragt entsprechend der Zusage der Vorhabenträgerin unter A.4.16.1(3), dass während der 2-monatigen Vollsperrung der EÜ Wollankstraße die Zuführung von Birkenwerder oder zurück mit wöchentlich 4 Fahrten zu gewährleisten ist.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass für die zweimonatige Sperrung in Bauphase 4 die Überführung über Birkenwerder für alle seitens der Vorhabenträgerin beeinflussbaren Störgrößen freigehalten wird.

Nicht bestätigt hat die Vorhabenträgerin, dass dieser Fahrweg während der übrigen Vollsperrungen der EÜ Wollankstr (S- und F-Bahn) zur Verfügung steht. Nutzungen darüber hinaus seien vom Kunden / EVU gem. den Regelprozessen über die Anmeldung der Fahrten / Gelegenheitsverkehre anzufragen.

Die Planfeststellungsbehörde hält es für angemessen, auch diese eingeschränkte Zusage in Form der Auflagen unter A.4.16.1(3) und (4) festzusetzen. Sie berücksichtigt dabei, dass nicht alle im Bauzeitraum nötigen Sperrpausen bereits jetzt terminiert werden können und entsprechend nicht ständig sichergestellt werden kann, dass die Strecke nach Birkenwerder gleichzeitig frei ist. Daher wäre eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, die Anbindung über Birkenwerder jederzeit zu gewährleisten, unverhältnismäßig. Gleichwohl erlegt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin unter A.4.16.1 (4) auf, die übrigen gleichzeitigen Vollsperrungen der S- und F-Strecke über die EÜ Wollankstraße der SRS unverzüglich nach Kenntnis des konkreten Bauablaufes/Vollsperrungen jedoch mindestens 30 Tage vorher mitzuteilen, um ihr bzw. dem ausführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die rechtzeitige Anmeldung betriebsnotwendiger Überführungsfahrten auf den S-Bahngleisen von und nach Birkenwerder nach den Regelprozessen über die Anmeldung von Fahrten/Gelegenheitsverkehren zu ermöglichen. Unvorhergesehenes / Störungen / Abweichungen im Bauablauf, die Auswirkungen auf Überführungsfahrten haben sind hiervon ausgenommen. Diese sind der SRS jedoch unverzüglich mitzuteilen. Wenn das nicht durchführbar ist und baubedingt weniger als 4 Fahrten in einer Woche durchgeführt werden können, greift hilfsweise die Entschädigungsregelung gemäß A.4.17.1.

Die Vorhabenträgerin hatte mögliche alternative Zuführungstrecken über Hennigsdorf und Oranienburg / Birkenwerder geprüft, aber in ihrer Planung zunächst verworfen wegen des erheblichen Aufwandes, der für eine Anbindung über Hennigsdorf entstände, und der erheblich längeren Fahrzeit über Birkenwerder. Nachdem sich im Anhörungsverfahren herausgestellt hat, dass eine kontinuierliche Anbindung auch während der unvermeidlichen Vollsperrungen für SRS von hohem Interesse ist, hat die Vorhabenträgerin auf Initiative der Planfeststellungsbehörde die alternativen Zuführungen nochmals näher betrachtet.

Durchführbar ist demnach eine Ersatzzuführung über Birkenwerder. Eine solche wird – für die Zeiträume von Vollsperrungen der EÜ Wollankstraße – von allen Beteiligten favorisiert. Die Probefahrten im April 2023 haben bestätigt, dass diese Variante mit einer Fahrzeit von ca. 60 Minuten möglich ist.

Bestätigt hat sich hingegen, dass die Herstellung einer Anbindung über Hennigsdorf sehr aufwändig und teuer würde und sich zeitlich wahrscheinlich nicht umsetzen ließe, selbst in Anbetracht der Tatsache, dass die längste Vollsperrung erst in den Jahren 2026 oder 2027 stattfinden wird. Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Variante nicht für zielführend und der Vorhabenträgerin nicht zumutbar.

Zur Absicherung der temporären Weichenverbindung in Hennigsdorf (Übergang S-Bahn, F-Bahn) müsste diese sicherungstechnisch in das ESTW Hennigsdorf integriert werden. Dies würde mit Planung, Genehmigung und Bau mehrere Millionen Euro kosten und eine Fertigstellung wäre frühestens 2027 zu erwarten. Zudem würden Planung und Bau Kapazitäten binden, die anderen Orts dringend gebraucht werden, etwa beim Vorhaben ICE Betriebswerk/Abstellanlage Schönholz. Deren Inbetriebnahme ist in den Jahren 2026/2027 notwendig, um die dann erweiterte ICE-Flotte warten und abstellen zu können.

Eine Anbindung nur mit handbedienten Weichen scheidet aus, weil dann für jede Fahrt eine BETRA erforderlich würde und das ganze S-Bahn Gleis gesperrt werden müsste. Infolge dessen könnte nur Rangiergeschwindigkeit auf der ganzen Strecke gefahren werden.

B.4.4.3.4 Nutzbare Gleislängen S-Bahnhof Greifswalder Straße

Hinsichtlich des Rangierens und Aufstellens im Bf Greifswalder Straße konnten Unstimmigkeiten im Anhörungsverfahren ausgeräumt werden. Die Auflage unter A.4.16.2 gibt die wesentliche Forderung der Einwender wieder, deren Einhaltung die Vorhabenträgerin zugesagt hat.

B.4.4.3.5 Zeitfenster für die Überführungen Bahnhof Greifswalder Straße

Die Einwender hatten gefordert, dass SRS längere Überführungszeiträume, montags bis freitags 6 Stunden und an Wochenenden je nach Bauphase bis zu 16 Stunden zur Verfügung gestellt werden. Nachfolgend hat SRS präzisiert, dass Zeitfenster von mindestens 4 Stunden für eine Hin- und Rücküberführung in einer Nacht erforderlich sind.

Die von der Vorhabenträgerin zuerst in Aussicht gestellten längeren Zeitfenster basierten auf der Annahme, dass eine durchgehende Geschwindigkeit von 40 km/h gefahren werden könnte. Das ist jedoch aufgrund von Engstellen an Bahnsteigen und Unterführungen nicht möglich. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung vom 12.10.2022 dargelegt, dass unter Beachtung der aktuellen betrieblichen Rahmenbedingungen auf Basis der Fahrplandaten 2023 und der Durchfahrtserprobungen 2022 ausschließlich nachfolgende Fahrten für die Überführung zur Verfügung stehen:

Zwischen Bln Greifswalder Straße – BBOS – Bln Reinickendorf an Tagen Mo-Fr(S) kann im Zeitraum ca. 23:40 - 03:30 Uhr die Überführung durchgeführt werden.

Zwischen Bln Reinickendorf – BBOS – Bln Greifswalder Straße an Tagen Mo-Fr(S) kann im Zeitraum ca. 01:10 - 04:00 Uhr die Überführung durchgeführt werden.

Hieraus ergibt sich ein Zeitfenster von ca. 23:40 Uhr bis 04:00 Uhr, in dem in einer Nacht Überführungen durchgeführt werden können.

Nach einer nochmaligen Prüfung nach dem Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 19.12.2022 dargelegt, dass längere Zeiträume als die benannten Zeitfenster nicht möglich sind, weil außerhalb der benannten Zeiten Konflikte mit dem vertakteten Verkehr der S-Bahn auftreten würden. Bei einer Nutzung von Randzeiten des S-Bahn Verkehrs müssten je Überführungsfahrt auf der Strecke 12 bzw. 14 planmäßige S-Bahn Fahrten verschiedener Linien in beiden Richtungen jeweils teilweise ausfallen.

Die Einwender haben weiter gefordert, die Fahrgeschwindigkeit und –zeit, z.B. durch das Beseitigen von Engstellen und betriebliche Maßnahmen zu optimieren und daran anschließend zu prüfen, ob nicht doch Fahrten in den Randzeiten des S-Bahn Betriebs durchgeführt werden können.

Das geforderte Beseitigen von Engstellen betraf in erster Linie den Abbruch einer nicht benötigten Bahnsteigkante im Bereich Greifswalder Straße. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass dies zu keiner signifikanten Änderung / Beschleunigung der Fahrzeit führen würde. Gemäß dem vorliegenden Bericht zur Messfahrt (dort Pkt. 5.2) würde es lediglich punktuell zu einer Geschwindigkeitserhöhung von 5 km/h auf 10 km/h an einem Bahnsteig führen. Die maßgebende regulierende Geschwindigkeitsbegrenzung, die die Fahrzeit beeinflusst, resultiert jedoch aus der max. Streckengeschwindigkeit

von 40km/h infolge der nicht vorhandenen Zugsicherung ZBS und der diesbezüglichen Ausnahmegenehmigung. Ob ggf. betriebliche Maßnahmen die Fahrzeit noch weiter verkürzen könnten, können die Beteiligten prüfen. Weil nach den Darlegungen im Anhörungsverfahren die zugesagte Fahrzeit von 25 Minuten jedoch bereits hinreichend kurz ist, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit, der Vorhabenträgerin weitere Maßnahmen in Bezug hierauf aufzuerlegen.

Die Forderung, die in Aussicht gestellten Zeitfenster auszuweiten, indem in Randzeiten des S-Bahn Betriebs gefahren wird, weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Überführungsfahrten in den Randzeiten des S-Bahn Betriebs bergen das Risiko, dass bei Verzögerungen der planmäßige S-Bahn Verkehr gestört wird. Dies ist dem vertakteten öffentlichen Personennahverkehr nicht zuzumuten, zumal das angebotene Zeitfenster von 4 Stunden während der Betriebsruhe der S-Bahn in der Regel für eine Hin- und Rücküberführung ausreicht.

Die Einwander haben gefordert, dass in den Zeitfenstern jeweils mindestens eine Hin- und Rückfahrt im Auftrag von SRS erfolgen können muss. Hintergrund hierfür ist vor allem, dass dies die kostengünstigste Variante für Überführungen ist. Anderenfalls müssen Personal und die Lokomotive des beauftragten EVU jeweils zweimal eingesetzt werden, und die Lokomotive müsste u.U. für einen oder mehrere Tage auf dem Gelände der Anschlussbahn verbleiben und fiele anderweitig aus.

SRS hat dargelegt, dass mit allen Betriebsvorgängen auf dem Gelände der Anschlussbahn ein Zeitraum von 2 Stunden benötigt wird, um einen Zug hinein und einen anderen hinaus zu ziehen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet im Ergebnis die von der Vorhabenträgerin in Aussicht gestellten 4 Stunden für die Hin- und Rückführung von und nach Greifswalder Straße als ausreichend, aber auch erforderlich. Sie gibt der Vorhabenträgerin auf, Zeitfenster von 4 Stunden für die Überführung zu gewährleisten. Diese Auflage erachtet die Planfeststellungsbehörde als zumutbar, denn sie liegt innerhalb der der Vorhabenträgerin als möglich dargelegte Zeitspanne von ca. 4 Stunden und 20 Minuten (23:40 – 04:00 Uhr) und schöpft diese nicht vollständig aus. Daher ist davon auszugehen, dass die Vorhabenträgerin die 4 Stunden, selbst bei ggf. künftigen leichten Verschiebungen im Fahrplan der S-Bahn, gewährleisten kann. Sollte sich später wider Erwarten herausstellen, dass die Einhaltung einer der Auflagen unmöglich wird, bleibt es der Vorhabenträgerin unbenommen, nötigenfalls einen Planänderungsantrag zu stellen, über den die Planfeststellungsbehörde dann zu entscheiden hätte.

Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die Zuführung in Bauphase 2 zeitweise, wenn die dafür erforderlichen Bauweichen eingebaut sind, in der Art möglich ist, dass ganz überwiegend Fernbahngleise genutzt werden und nur ein S-Bahngleis auf einer Länge von ca. 700 m im S-Bahnhof Wollankstraße als Baugleis (mit 10 km/h). Diese Zuführung steht nach dem Bauablaufplan nur für einen geringen Zeitraum zur Verfügung, ist aber zur Vermeidung von Aufwand und Kosten so weitgehend wie möglich zu nutzen, hierzu ergeht die Auflage unter A.4.16.1(2).

B.4.4.3.6 Fahrzeit

Im Ergebnis der Durchfahrterprobungen haben die Beteiligten ermittelt, dass vom Bf Greifswalder Straße bis zur Anschlussbahn eine Fahrzeit von 25 Minuten erzielt werden kann. Damit die Hin- und Rückführung von Fahrzeugen einschließlich der Zeit für die Rangiervorgänge auf dem SRS-Gelände und im Bf Greifswalder Straße in einem nächtlichen Zeitfenster regelmäßig gelingt, gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin unter A.4.16.4 auf zu ermöglichen, dass seitens der Infrastruktur die erprobte 25-minütige Überführungsfahrzeit weiterhin erzielt werden kann.

B.4.4.3.7 Anmeldung der Zugfahrten

SRS hat gefordert, die Bedienfahrten im Jahresfahrplan anmelden zu können. Die Vorhabenträgerin hat dies zugesagt, allerdings darauf hingewiesen, dass im Fall von Vollsperrungen die angemeldeten Zugfahrten ausfallen. Da SRS deutlich gemacht hat, dass sie auch unter diesen Umständen ein Interesse an der Anmeldung im Fahrplan hat, weil ihr dies eine gewisse Planungssicherheit bietet, gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin unter A.4.16.5 auf, die gewünschten Anmeldungen zu gewährleisten.

B.4.4.3.8 Fahrten im Baugleis

Die Auflagen unter A.4.16.6 beruhen auf Forderungen der SRS und entsprechenden Zusagen der Vorhabenträgerin. Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auf, diese umzusetzen.

B.4.4.4 Entschädigung Stadler

Trotz der Vorkehrungen und Auflagen, die Zuführungen von Fahrzeugen während der Bauzeit weitgehend ermöglichen, entstehen der Einwenderin SRS durch das Vorhaben erhebliche Vermögensnachteile, die ihr in dem zu erwartenden Umfang nicht zuzumuten sind. Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin daher unter A.4.17.1 auf, eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch die Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Danach hat – sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind – der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen. Die Höhe ist gemäß § 22a AEG im Entschädigungsverfahren festzusetzen.

Der Ausgleichsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG gewährt einen finanziellen Ausgleich für einen anderenfalls unverhältnismäßigen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. SRS hat der Planfeststellungsbehörde Daten zu Umsatz und Gewinn vorgelegt. Deren Größenordnung erachtet die Planfeststellungsbehörde als plausibel. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist mit den zu erwartenden Mehrkosten für Überführungsfahrten und Betriebsbeeinträchtigungen die planungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten, so dass ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festgesetzt wird.

Mehrkosten für Überführungsfahrten (A.4.17.1 (1))

SRS hat dargelegt, dass ihr durch die nächtlichen Zuführungen Mehraufwendungen in der Größenordnung von ca. 5.000 – 9.000 Euro für eine Hin- und Rückfahrt, also für 2 Fahrten entstehen, je nachdem ob diese in einer Nachtschicht erfolgen kann, oder in 2 Nächten durchgeführt wird. SRS hat dargelegt, bei der Vergabe von Aufträgen in der Regel im Wettbewerb mit mehreren anderen Anbietern zu stehen. Daher können erhebliche Mehrkosten für die Überführungen nicht an die Kunden weitergegeben werden; anderenfalls wäre mit erheblichen Auftragseinbußen zu rechnen. Weil dargelegt wurde, dass derzeit ca. 4 Überführungsfahrten pro Woche ganz überwiegend am Tage erfolgen, sind Mehraufwendungen im Vergleich mit der bisherigen Praxis für bis zu 4 nächtliche Überführungsfahrten pro Woche zu entschädigen. Die genannte Größenordnung der Mehraufwendungen erachtet die Planfeststellungsbehörde nach den Darlegungen im Anhörungsverfahren als plausibel. Der konkret angefallene Mehraufwand in Hinblick auf die Geltendmachung der Entschädigung ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wird ggf. im Rahmen des Entschädigungsverfahrens nach § 22a AEG von SRS nachzuweisen sein.

Die Einschränkungen durch die nur noch nachts möglichen Fahrten sind auch nicht, wie die Vorhabenträgerin vertreten hat, von den Einwendern zu dulden und der Mehr-

aufwand von den Einwendern zu tragen, weil dies Bestandteil des Infrastrukturanschlussvertrags wäre. In Ziffer 8 Abs. 7 des Infrastrukturanschlussvertrags ist ausgeführt:

„Dem Anschließter ist bekannt, dass mit der veränderten Anbindung des Infrastrukturanschlusses gemäß Ziffer 6 Abs. 8 die Bedienung desselben nur von Montag – Freitag in der Zeit der Betriebsruhe der S-Bahn möglich ist.“

Voraussetzung hierfür ist nach Ziffer 6 Abs. 8 der Ausbau des Streckenabschnittes Berlin-Schönholz – Berlin-Tegel. Wenn dieser erfolgt, muss die Anbindung des Infrastrukturanschlusses verlegt und als Ausweichanschlussstelle umgebaut werden.

Nach Auffassung der Vorhabenträgerin könnte die Duldungspflicht aus dieser Regelung schon im vorliegenden Vorhaben gelten, weil die Verschiebung des Fernbahngleises eine Vorsorgemaßnahme für den vereinbarten zweigleisigen Ausbau (Prignitz-Express) sei, der zur Diskussion steht. Dessen Vorhandensein ist auch in der Immissionsprognose (Lärm und Erschütterungen) des Vorhabens EÜ Wollankstraße berücksichtigt.

Diese Auffassung wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Ein zukünftiger Ausbau des Streckenabschnitts Berlin-Schönholz – Berlin-Tegel ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens. Es liegt für diesen Ausbau, infolge dessen Zuführungsfahrten ebenfalls nur noch nachts möglich wären, keine verfestigte Planung vor. Ob und wann diese Maßnahme erfolgen wird, und wie sich dann ggf. der Betrieb von SRS daran anpassen könnte, ist derzeit völlig offen. Eine solche hypothetische Situation führt nicht zu einer Duldungspflicht im vorliegenden Fall und lässt den Schaden im vorliegenden Fall nicht entfallen.

Entschädigung wegen Vollsperrungen (A.4.17.1 (2))

Erhebliche Einnahmeausfälle oder Vermögensschäden sind infolge baubedingter Nichterreichbarkeit des Gleisanschlusses zu erwarten. SRS hat dargelegt, dass sie darauf angewiesen ist, eng getaktete Termine für die Ausfallzeit und die Ablieferung von Fahrzeugen einzuhalten. Anderenfalls wird sie einerseits Aufträge nicht annehmen können, andererseits Vertragsstrafen oder Schadensersatz für verspätete Ablieferungen bzw. den Ausfall der zu bearbeitenden Fahrzeuge leisten müssen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass jedenfalls dann, wenn auch die Zuführung über Birkenwerder ausfallen sollte, in Summe Vollsperrungen auftreten können, welche die planungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten.

Weil Zugangsberechtigte der DB Netz AG allerdings damit rechnen müssen, dass Gleise gelegentlich gesperrt werden, es also im Rahmen des Üblichen liegt, dass der

Gleisanschluss auch bisher nicht jederzeit erreichbar ist, erachtet die Planfeststellungsbehörde kurzzeitige Sperrungen von einigen Tagen (z.B. Wochenendsperrungen) als zumutbar. Gelegentliche Mehrkosten, Einnahmeausfälle und etwaige Vertragsstrafen gegenüber Kunden, die aus baubedingten Sperrungen für einige Tage resultieren, liegen im Rahmen des unternehmerischen Risikos. Kurzzeitige Sperrungen können den Einwendern, die auch Nutznießer des intakten und leistungsfähigen Schienenweges sind, zugemutet werden.

Notwendig ist es jedoch nach den Darlegungen im Anhörungsverfahren, dass innerhalb einer Woche 4 Fahrten (2 Hin- und 2 Rücküberführungen) stattfinden können, weil sonst in der Regel der Betrieb der SRS erheblich beeinträchtigt wird. Daher gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auf, erhebliche Nachteile aus Sperrungen dann zu entschädigen, wenn keine 4 Überführungsfahrten (d.h. i.d.R. 2 Hin- und 2 Rücküberführungen) innerhalb einer Woche auch unter Ausnutzung der S-Bahngleiszuführung über Greifswalder Straße oder Birkenwerder stattfinden können.

Auch bei Vollsperrungen, sofern trotzdem gewährleistet bleibt, dass 4 Überführungsfahrten innerhalb einer Woche stattfinden können, handelt es sich um nur kurzzeitige Einschränkungen der Erreichbarkeit des Werksgeländes auf dem Schienenweg, wenn diese so rechtzeitig angekündigt werden, dass SRS ihren Betriebsablauf darauf einrichten und damit verspäteten Auslieferungen weitgehend vorbeugen kann. Als notwendige Ankündigungsfrist für Sperrungen hat SRS 30 Tage benannt.

Die frühzeitige Festlegung und Bekanntgabe dieser Zeiten ermöglicht es der SRS, ihren Geschäftsbetrieb durch ein entsprechendes Termin- und Zeitmanagement auf die baubedingte Beeinträchtigung einzustellen und, wenn erforderlich und möglich, Fahrten über Birkenwerder zu bestellen.

Zudem verbleibt ihr die Anbindung über den Verkehrsweg Straße, auf den jeweils einzelne Komponenten von Zügen an- und abtransportiert werden können.

Nichteinhaltung von Schutzauflagen (A.4.17.1 (3))

Voraussichtlich werden der SRS auch dann Mehrkosten und Einnahmeausfälle entstehen, wenn die erteilten Schutzauflagen unter A.4.16.1 (4) (Ankündigungsfrist absehbarer Vollsperrungen), A.4.16.2 (nutzbare Gleislänge), A.4.16.3 (Zeitfenster für die Überführung), A.4.16.4 (Fahrzeit) oder A.4.16.6 (Fahrten im Baugleis) nicht eingehalten werden. Daher sind diese ggf. angemessen zu entschädigen. Es gibt gegenüber der Vorhabenträgerin kein milderes Mittel, um die Einwenderin in gleich geeigneter Weise zu schützen. Wenn die Auflagen nicht eingehalten werden, ergeben sich hieraus vo-

raussichtlich Vermögensnachteile für SRS. Die Entschädigungsaufgaben sind auch angemessen, weil die zu Grunde liegenden Verpflichtungen von der Vorhabenträgerin grundsätzlich durchführbar und dieser zumutbar sind.

Umfang der Geldentschädigung

§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst. Auszugleichen sind nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschreiten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet werden (Bonk/Neumann, VwVfG § 74 Rdnr. 197).

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren, das von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet, nicht getroffen werden (BVerwGE71, 166 [175] = Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 59, S. 59 [67] = NJW1986, 80). Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, wenn es – wie hier – um eine Entschädigung für vorübergehende Beeinträchtigungen geht. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahmen festgestellt werden können. Dies trifft vorliegend etwa auf die für die Bemessung der Entschädigung zwingend erforderliche Auswertung der tatsächlichen Beeinträchtigungen in den Betriebsabläufen und die Entwicklung der Ertragslage des Betriebes zu.

Grundeigentümerin Onyx

Hinsichtlich der Onyx als Grundeigentümerin und Eigentümerin der Anschlussbahn kann die Planfeststellungsbehörde keine entschädigungsrelevante Betroffenheit erkennen. Die in der ersten Einwendung geäußerte Befürchtung erheblicher Mietausfälle seitens der Mieterin SRS durch eine 4-jährige Vollsperrung ist durch die jetzt geplante und beauftragte weitgehende bauzeitliche Zuführung von Zügen gegenstandslos geworden. Eine Existenzgefährdung durch etwaige Mietminderungen der SRS hat die Onyx nicht geltend gemacht. Zudem ist die SRS nur einer von zahlreichen Gewerbemietern auf dem Grundstück Holzhauser Markt, mit einem Flächenanteil in der Größenordnung von ca. 10% des Gesamtareals. SRS ist die einzige Nutzerin des Gleisanschlusses. Angesichts dessen und der planfestgestellten Schutzvorkehrungen ist eine Existenzgefährdung der Onyx nicht zu befürchten. Unzumutbare, die Grenze der Sozialbindung des

Eigentums übersteigende nachteilige Auswirkungen werden bei der Onyx nicht eintreten.

Keine Erstattung von Rechtsberatungskosten

Die von den Einwendern beantragte Erstattung ihrer Rechtsanwaltskosten im Planfeststellungsverfahren wird zurückgewiesen, vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 01.09.1989, 4 B 17.89. Es obliegt den Beteiligten im Verwaltungsverfahren grundsätzlich selbst, ihre Belange geltend zu machen. Sie dürfen hierfür einen Rechtsanwalt beauftragen. Einen Kostenerstattungsanspruch für die Gebühren und Auslagen eines Rechtsanwalts, wie er etwa im Widerspruchsverfahren in § 80 VwVfG oder im Enteignungsrecht in § 121 des Baugesetzbuchs (BauGB) geregelt ist, gibt es im behördlichen Kostenrecht - hier im Kostenrecht des Bundes – jedoch nicht. Ebenso wenig ist ein Kostenerstattungsanspruch im speziellen Recht der Planfeststellung nach §§ 72 bis 78 VwVfG oder in den Entschädigungsvorschriften der §§ 22 f. AEG vorgesehen. Denn für die übrigen Bereiche behördlicher Ausgangsverfahren ist der Gesetzgeber vom Grundsatz ausgegangen, dass der Betroffene Aufwendungen für die Einschaltung eines Rechtsanwalts grundsätzlich selbst zu tragen hat (Vgl. hierzu auch: VG Würzburg, Urteil vom 12.04.2011, Az. W 4 K 10.118).

Entsprechendes gilt für die Forderung von SRS, sämtliche Mehraufwendungen in Verbindung mit dem Planfeststellungsverfahren zu ersetzen, insbesondere die geltend gemachten Beratungskosten im Rahmen des Projektmanagements in Höhe von 10.000 Euro. Auch hier gilt der Grundsatz, dass es den Beteiligten selbst obliegt, ihre Belange geltend zu machen und daraus kein Erstattungsanspruch gegen die Vorhabenträgerin erwächst.

Kosten für Probefahrten

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin unter A.4.17.2 auf, der SRS die Aufwendungen für Durchfahrtserprobungen zu erstatten. Diese Kosten waren erforderlich für die Planung notwendiger Schutzvorkehrungen, nämlich bauzeitlicher Umleitungen über die Gleise der S-Bahn von und nach Greifswalder Straße bzw. Birkenwerder. Deren Planung obliegt der Vorhabenträgerin. Die Schutzvorkehrungen sind z.T. Teil des Plans geworden, z.T. werden sie der Vorhabenträgerin nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG als Auflagen aufgegeben.

B.4.5 Begründung der Wasserrechtlichen Entscheidung

Mit den Wasserbehörden des Landes Berlin und des Eisenbahn-Bundesamtes, Sachbereich 6 konnte das Einvernehmen zur bauzeitlichen Wasserhaltung, zur dauerhaften bzw. temporären Einbringung von Stoffen in das Grundwasser und zur Niederschlagsentwässerung über Versickerungsmulden entlang des Bahndamms in dem geplanten Umfang hergestellt werden, so dass der Vorhabenträgerin die Gewässerbenutzungen in Form der unter A.3 erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis mit Nebenbestimmungen erteilt werden konnte. Durch die bauzeitliche Wasserhaltung und das Einbringen von wasserresistenten Stoffen (Stahlpundwände, HDI-Körper) in das Grundwasser sind keine nachteiligen Beeinträchtigungen für das Grundwasser zu besorgen.

B.4.6 Begründung der Nebenbestimmungen

B.4.6.1 Ausführungsplanung Eisenbahnanlagen

Zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, die beim Bau und Betrieb von Anlagen entstehen können, die den Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 AEG nicht entsprechen, war der Vorhabenträgerin unter A.4.1 aufzugeben, die Regelungen der Verwaltungsvorschrift im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) zu beachten und beim Eisenbahn-Bundesamt als Bauaufsichtsbehörde die nach diesen Verwaltungsvorschriften erforderlichen Anzeigen einzureichen und notwendigen Anträge zu stellen.

Die Auflage zur Prüfung der Erhöhung der Anzahl der Wandöffnungen in der südlichen Widerlagerwand der EÜ Wollankstraße ist geboten, um eine Verbesserung des sozialen Sicherheitsgefühls für die Nutzer des zukünftigen Geh-/Radwegtunnels auf der südlichen Seite der Wollankstraße zu erreichen.

B.4.6.2 Ausführungsplanung Straßenverkehrsanlagen

Die Auflage unter A.4.2 dient der ordnungsgemäßen Bauausführung der zu ändernden Straßenverkehrsanlagen (Straßenraumaufteilung für Fahrbahn, Geh- und Radwege) nach dem straßenbautechnischen Regelwerk, wozu dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger der Bezirke Pankow und Wedding und der Senatsverwaltung, Sen UMVK, IV B 12 des Landes Berlin rechtzeitig vor Baubeginn die Ausführungsplanung zur Prüfung und Freigabe vorzulegen ist.

B.4.6.3 Verkehrsrechtliche Anordnungen

Für die bauzeitlichen unvermeidbaren Verkehrsraumeinschränkungen und den bauzeitlichen Umleitungsverkehr ist von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes Berlin auf Antrag der Vorhabenträgerin eine verkehrsrechtliche Anordnung zu erwirken. Die betroffenen Straßenbaubehörden und die BVG sowie die Feuerwehr des Landes Berlin sind zu beteiligen, um deren Belange ausreichend zu berücksichtigen.

Die verkehrsrechtliche Anordnung für den umgebauten Straßenabschnitt unterhalb der EÜ Wollankstraße ist ebenfalls auf Antrag der Vorhabenträgerin rechtzeitig vor der Inbetriebnahme des Straßenabschnittes zu erwirken, um eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten.

Die verkehrsrechtlichen Anordnungen unterliegen nicht der Konzentrationswirkung der Planfeststellung.

B.4.6.4 Naturschutz/Artenschutz

Das gegenständliche Bauvorhaben ist mit unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verbunden, die in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und bewertet werden.

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen Konflikte (Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere) werden aufgezeigt und es sind geeignete Maßnahmen unter A.4.7 festgesetzt worden, um vermeidbare Beeinträchtigungen (Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen) zu unterbinden und unvermeidbaren Eingriffe zu minimieren und wieder vollständig zu kompensieren. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Ergebnis der Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig, da die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere hinter dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens zur Erneuerung klimafreundlicher Eisenbahninfrastruktur zurückstehen müssen.

Mit der fachgerechten Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen) ist eine Verletzung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG nicht zu besorgen. Der Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung dient der Sicherstellung der fachgerechten Umsetzung der festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen und soll darüber hinaus gewährleisten, dass keine über das Maß der Eingriffsbilanzierung hinausgehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes erfolgen.

Aufgrund fehlender Kompensationsflächen ist eine zweckgebundene Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG einvernehmlich mit der ONB des Landes Berlin festgesetzt worden.

Die Befreiung nach § 67 BNatSchG i.v.m. § 7 Abs. 1 MauerSchönhLSchV BE konnte der Vorhabenträgerin erteilt werden, da die dafür erforderlichen Voraussetzungen vorliegen.

B.4.7 Baubedingte Schall-/Erschütterungsmissionen

1. Allgemeine Regelungen

Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Die Vorhabenträgerin wird hierzu ausdrücklich zur Beachtung der AVV Baulärm zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm verpflichtet sowie die nach dem LImSchG Bln erforderliche Beantragung einer Ausnahmezulassung für die Durchführung von Bauarbeiten im Nachtzeitraum sowie an Sonn- und Feiertagen hingewiesen. Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen tagsüber und die dabei zu erwartenden Geräuschmissionen sowie deren Beurteilung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, da hierfür – wie vorstehend ausgeführt – eine Ausnahmezulassung der zuständigen Senatsverwaltung erforderlich ist.

2. Schallschutzmaßnahmen

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin diejenigen Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Darin erfasst sind auch die durch Lärm aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen nachteiligen Wirkungen. Der Begriff der nachteiligen Wirkungen wird bezogen auf Baulärm durch die AVV Baulärm konkretisiert. Das den Planunterlagen beigefügte Baulärmgutachten (Unterlage 16.1 der Planunterlage) enthält unter anderem prognostische Aussagen für den durch die Planfeststellungsbehörde zu betrachtenden Zeitraum (werktags tagsüber). Auf der Grundlage des geplanten räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten (Bauablaufplanung) sowie von Emissionsansätzen aus Literaturangaben wurden für die voraussichtlich eingesetzten Baumaschinen Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung rechnerisch ermittelt. Im Ergebnis zeigt sich, dass Überschreitungen der nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte, insbesondere für Gebäude, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Baubereiche befinden, zu erwarten sind. Im Baulärmgutachten (Unterlage 16.1 der Planunterlage) werden daher in Kap.

6, 7 Maßnahmen zur Minderung von Baulärm dargestellt und empfohlen. Hiervon ausgehend hat die Vorhabenträgerin in ihrer Planung bestimmte Schallschutzmaßnahmen einbezogen (vgl. Kap. 9.3.1 ff. in Unterlage 1 der Planunterlagen), die sich zum Teil in den Auflagen unter A.4.9. und A.4.10 dieses Beschlusses wiederfinden. Die Auflagen werden nachfolgend begründet.

Die Auflage, auf den Einsatz von Schlagrammen zu verzichten und alternative Bauverfahren (z. B. Vibrationsrammen oder Spundwandpressen) für besonders lärmintensive Arbeiten, wie z.B. dem Einbringen der Gründung der Schallschutzwände anzuwenden, beruht insbesondere darauf, dass beim Einsatz von Schlagrammen mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist. Diese Auflage beruht primär auf der Vermeidung der bei Schlagrammen auftretenden sehr hohen Lärmbelastung. Eine generelle Verpflichtung zum Einsatz von Vibrationsrammen und Spundwandpressen wurde nicht ausgesprochen, da der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt ist, ob die Anwendung derartiger Verfahren im konkreten Fall uneingeschränkt möglich (z. B. aufgrund der geologischen Verhältnisse) sowie wirtschaftlich vertretbar ist. Der Einsatz mobiler Abschirmungen bei kleinräumigen Tätigkeiten stellt grundsätzlich eine wirksame Schallschutzmaßnahme, z. B. bei Abbrucharbeiten mit Pressluftschlämmern (vgl. Anlage 5 Nr. V der AVV Baulärm) dar. Die akustische Wirksamkeit derartiger Maßnahmen lässt sich in einer Baulärmprognose zum Zeitpunkt der Planfeststellung nur schwerlich quantifizieren, da in diesem Stadium noch keine genauen Kenntnisse zum Bauablauf und zum Standort von Baumaschinen vorliegen. Die aus dem Einsatz mobiler Abschirmungen resultierenden Pegelminderungen fließen jedoch in die von der Vorhabenträgerin zu erstellenden detaillierten Baulärmprognosen (vgl. Auflage unter A.4.9 Nr. 6) ein. Weiterhin wurde der Vorhabenträgerin zur Reduzierung des Baulärms der Verzicht auf Automatische Warnsysteme (ATWS) und der Einsatz fester Absperrungen bzw. der Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar, auferlegt. Auf eine generelle Verpflichtung zur Umsetzung der genannten Maßnahmen wurde verzichtet, da der Planfeststellungsbehörde die hierzu erforderlichen detaillierten Kenntnisse im Hinblick auf das konkrete Bauvorhaben nicht vorliegen. Im Übrigen wird auf die Allgemeinverfügung zur „Verwendung von Warnsignalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich der Eisenbahnen des Bundes“ des Eisenbahn-Bundesamts vom 11.04.2016 hingewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat auf Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten, insbesondere lautstarker Baumaschinen, verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde hält die Regelungen nach Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm, nach denen von

einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten - im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und - ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können, grundsätzlich auch auf Betriebszeiteinschränkungen für übertragbar. Das hier in Rede stehende Bauvorhaben steht im öffentlichen Interesse und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertig gestellt werden kann. Eine Betriebszeitenregelung von Baumaschinen wäre insofern untunlich. Der Einsatz eines gedämmten Spitzmeißels ist der Vorhabenträgerin jedoch ausdrücklich in diesen Beschluss auferlegt worden (vgl. A.4.9 Nr. 2 d)).

3. Überwachungsmaßnahmen

Zur Sicherstellung der Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss angeordneten Auflagen wurde der Vorhabenträgerin die Durchführung und Dokumentation regelmäßiger Baustellenkontrollen auferlegt.

4. Baulärmverantwortlicher

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und baubedingter Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin der Einsatz eines Baulärmverantwortlichen auferlegt. Damit besteht insbesondere die Möglichkeit, nötigenfalls zusätzliche Maßnahmen zu treffen, wenn etwa während der Bauzeit kurzfristig Veränderungen, z. B. beim Einsatz von Arbeitsgeräten oder Bauverfahren o.ä., eintreten. Weiterhin steht der Baulärmverantwortliche von Baulärm oder bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann vor Ort mit den bauausführenden Betrieben ggf. weitere Maßnahmen, wie z. B. Standortverlegung von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in für Anwohner weniger sensible Zeitbereiche oder zusätzliche Schutzmaßnahmen abstimmen. Der Baulärmverantwortliche stellt auch sicher, dass die Geräte und Maschinen dem Stand der Technik entsprechen.

5. Information der Anlieger

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren. Dabei erstreckt sich die

Informationsverpflichtung auch darauf, dass ein Ansprechpartner konkret zu benennen ist. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner geleistet.

6. Detaillierte Baulärmprognosen

Im Rahmen des von der Vorhabenträgerin erstellten Baulärmgutachtens werden trotz der prognostizierten Richtwertüberschreitungen der AVV Baulärm nur in begrenztem Umfang konkrete Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm untersucht. Dies ist insofern nachzuvollziehen, als die genauen Arbeitsabläufe und -zeiten der in den einzelnen Bauabschnitten zum Einsatz kommenden Baumaschinen sowie die Umsetzbarkeit geeigneter Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm erst nach Ausschreibung der Bauleistungen und deren Vergabe bekannt sind. Erst ab diesem Zeitpunkt sind alle Randbedingungen bekannt, die im Einzelnen eine Prüfung der Umsetzbarkeit ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen sowie deren Dimensionierung (z. B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und Ermittlung ihrer schalltechnischen Wirksamkeit gestatten. Die festgesetzten detaillierten Baulärmprognosen bieten die Möglichkeit, bereits vor Beginn einzelner Baumaßnahmen konkret zu prüfen, durch welche Schutzmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann. Weiterhin bilden sie die Grundlage für ggf. erforderliche Entschädigungen wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen. Die Erstellung detaillierter Baulärmprognosen rechtzeitig vor Baubeginn und nachfolgend jeweils im Abstand von 3 Monaten (Quartalsprognosen) unter Kenntnis der genauen Bauabläufe sowie der einzusetzenden Maschinen hat sich in der Praxis bewährt. Diese Maßnahme wird auch im vorliegenden Fall für geeignet und erforderlich gehalten.

7. Entschädigungsregelungen

Als Maßnahme zum Schutz vor Baulärm kommt grundsätzlich auch passiver Schallschutz (Schallschutzfenster) für schützenswerte Räume in besonders stark von Baulärm betroffenen Gebäuden in Betracht. In diesem Zusammenhang sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch bei der Abwägung folgende Aspekte zu berücksichtigen:

a) Baulärm ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich zu dulden. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch instandhalten, ohne dass dabei Lärm verursacht wird. Im Übrigen wirkt auch hier die Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnanlage schutzmindernd, da nach allgemeiner Lebenserfahrung Anwohner mit der Durchführung von Bauarbeiten an einer bestehenden Eisenbahnstrecke immer rechnen müssen. Daraus lässt sich allerdings andererseits nicht

ableiten, dass Baulärm in beliebiger Höhe und unbegrenzter Zeitdauer hinzunehmen ist.

b) Auch wenn sich die Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Schallimmissionen, im Gegensatz zu dem durch den Betrieb der fertig gestellten Anlage bedingten Verkehrslärm oder auch dem von einem Gewerbebetrieb verursachten Gewerbelärm, zeitlich begrenzt. Wesentlich ist insbesondere, dass dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05). Insofern kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Anwohnern zugemutet werden, während der Bauzeit auftretende Baulärmimmissionen tagsüber durch weitestgehendes Geschlossen halten der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass tagsüber eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Stoßbelüftung ist auch nicht aufgrund der dann im Raum kurzzeitig höheren Lärmbelastung unzumutbar. Auch kann die Lüftung in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

c) Hierauf kann jedoch nicht mehr abgestellt werden, wenn trotz geschlossener Fenster zumutbare Innenraumpegel, insbesondere über längere Zeiträume, erheblich überschritten werden. In Anlehnung an die 24. BImSchV ist für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume von einem Innenraumpegel von 40 dB(A) und für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) von einem Innenraumpegel von 45 dB(A) auszugehen. Die Begründung hierfür ist, dass der von der Raumnutzung abhängige Korrektursummand D nach der Anlage zur 24. BImSchV unter Hinzurechnung von 3 dB die Bedeutung eines „zulässigen (zumutbaren) Innenraumpegels“ hat. Für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume ist nach Tab. 1 der Anlage zur 24. BImSchV von $D = 37$ dB und für Büroräume von $D = 42$ dB auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB ergeben sich als Innenraumpegel die o. g. Werte von 40 dB(A) bzw. 45 dB(A).

d) Für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) lässt sich nach der in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichung 2 ein Baulärmußenpegel abschätzen, bei dessen Einhaltung Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB(A) bzw. von 45 dB(A) nicht zu erwarten sind. Dieser Außenlärmpegel beträgt ca. 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume und ca. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume). Bei

der Ermittlung dieser Werte wurden die bei Baulärm typischerweise auftretenden niederfrequenten Geräusche und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster – die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, d. h. niederfrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz – durch einen Korrektursummanden von 6 dB wie für innerstädtische Straßen nach Tab. 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt. Unter Bezug auf die vorstehenden Überlegungen wäre Lärmschutz in Form passiver Maßnahmen erst bei Überschreiten der genannten Außenlärmpegel von 67 bzw. 72 dB(A) zu gewähren. Unabhängig davon, ob im Verlauf der Baumaßnahme diese Pegel tatsächlich überschritten werden und in welchen Teilzeiträumen der Dauer des gesamten Vorhabens Überschreitungen auftreten, hält die Planfeststellungsbehörde, unter Berücksichtigung der absehbaren Bauzeit, die Festsetzung passiver Maßnahmen dem Grunde nach für un-tunlich. In diese Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutz-entwicklung verbunden. Daher wird mit diesem Beschluss eine Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für die Tage, an denen der im Rahmen detaillierter Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z. B. Büroräume) überschreitet. Für Wohnräume besteht an Tagen mit Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) kein Anspruch auf Entschädigungszahlung, da in diesem Fall den von Baulärm stark betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen ist. Dies erscheint erforderlich, da derartige Pegel über einen langen Zeitraum auftreten werden (vgl. Unterlage 16.1 der Planunterlagen) und zum Teil sehr hohe Beurteilungspegel (> 70 dB(A)) am Tage erreicht werden. Im Übrigen bedarf die Festlegung keiner weiteren Begründung, da die Vorhabenträgerin diese grundsätzlich in Kapitel 6.5 der Unterlage 16.1 der Planunterlagen vorsieht. Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) – diese können durch passive Maßnahmen in der Regel nicht geschützt werden – ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagrichtwertes. Darüber hinaus wird der Zeitraum, in dem bei Überschreitung des Tagrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen

dienen. Von einer Nutzung zu Wohnzwecken und damit als zentraler Lebensmittel- punkt kann in diesem Zeitraum deshalb nicht ausgegangen werden. Darüber hinaus entfällt der Anspruch im Zeitraum April bis September für die Tage, an denen Ersatz- wohnraum bereitgestellt wird und insofern keine Nutzung des eigenen Außenwohnbe- reichs stattfindet. Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutba- rer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorha- bens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach der Betroffene einen Anspruch auf ange- messene Entschädigung in Geld hat, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermei- dung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben un- vereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist nur dem Grunde nach im Planfeststel- lungsbeschluss festzusetzen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, Rn. 70 m.w.Nachw.). Diese sind unter A.4.9 Nr. 7 b) dieses Beschlusses genannt und hinrei- chend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 94). Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzun- gen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Rege- lungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodi- schen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, da es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorüberge- hende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchti- gungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 86). Im vorliegenden Fall betrifft dies insbesondere die erst nach Abschluss der Baumaßnahmen mögliche Auswertung aller Quartalsprognosen hinsichtlich der Anzahl der Tage mit Überschreitungen der unter A.4.9 Nr. 7 b) Ziff. 1 bis 4 genannten Werte sowie der Höhe der ermittelten Überschreitungen.

8. Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Mit den Auflagen sollen Menschen in benachbarten Gebäuden sowie die Gebäude selbst vor bauzeitlichen Erschütterungen geschützt werden.

a) Einwirkung von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden

Die Anhaltswerte der Tabelle 2 der DIN 4150 -2 gelten grundsätzlich nur für Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tage (Abschnitt 6.5.4.2). Länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen sollen dann nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls beurteilt werden. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) als Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz hat mit Datum vom 06.03.2018 die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ herausgegeben, die auch für die Beurteilung von länger als 78 Tage andauernde Erschütterungseinwirkungen Anhaltswerte vorsehen. Abschnitt 5.2 der LAI -Leitlinie verweist hierfür auf Tabelle 3. Die dort aufgeführten Werte entsprechen den in Tabelle 1 der DIN 4150-2 genannten Werten und sind am Tage und in der Nacht beurteilungsrelevant. Die LAI-Leitlinie wurde von Fachleuten des Bundes und der Länder erarbeitet. Die Hinweise konkretisieren insbesondere die Immissionsschutzanforderungen der DIN 4150-2 durch Vorgabe von Anhaltswerten für länger als 78 Tage andauernde baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Die Hinweise werden daher zur Beurteilung herangezogen. Da besonders hohe Erschütterungen in der Regel auch mit erheblichen Schallimmissionen einhergehen, wird auf A.4.9 Nr. 7 lit. a) verwiesen, nachdem in diesen Zeiträumen Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen ist.

b) Einwirkung von Erschütterungen auf Bauwerke

Die Auflagen sollen sicherstellen, dass durch baubedingte Erschütterungen keine Bauwerksschäden an Gebäuden in der Nachbarschaft des Bauvorhabens auftreten. Die Auflage, auf den Einsatz von Schlagrammen bei der Einbringung von Spundwänden und sonstigen Verbauten sowie der Fundamente der Schallschutzwände zu verzichten, beruht auf der Vermeidung der bei Schlagrammen auftretenden sehr hohen Lärmbelastung (vgl. A.4.9 Nr. 2 a)) und der Minimierung der Erschütterungsimmissionen. Auch hier wurde eine generelle Verpflichtung zum Einsatz von Vibrationsrammen und Spundwandpressen nicht ausgesprochen. Die Festlegung von Vibrationsrammen mit einer Einsatzfrequenz von $f \geq 35$ Hz und einem veränderlichen statischen Moment entspricht der Forderung des Standes der Technik und dient der Vermeidung relevanter Resonanzfrequenzen der Gebäude.

B.4.8 Betriebsbedingte Schallimmissionen

Trotz der unter A.4.8.1 festgesetzten Errichtung von 4 m hohen hochabsorbierenden und in Teilbereichen 4 m hohen transparenten Lärmschutzwänden beidseitig der Bahntrasse (ausgenommen S-Bahnsteigbereich an der Nordbahnstraße) verbleiben Ansprüche auf

passive Schallschutzmaßnahmen für mehrere Gebäude dem Grunde nach, die vom Eisenbahn-Bundesamt unter A.4.8.2 festgesetzt wurden. Gemäß der 24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung- wird die Art und der Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in den v.g. Gebäuden festgestellt und realisiert.

Selbst nach Realisierung der vorstehenden Minderungsmaßnahmen verbleiben Ansprüche für einzelne Außenwohnbereiche (vgl. A.4.8.2). Für die aufgelisteten Entschädigungsansprüche sind zusätzliche Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von Flächen, die sowohl zum „Wohnen im Freien“ geeignet sind (z. B. Balkone, Loggien und Terrasse) als auch die sog. unbebauten Außenwohnbereiche zu leisten. Die Höhe der Entschädigung ist unter entsprechender Anwendung der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 -“ zu ermitteln und mit dem Eigentümer zu vereinbaren.

B.4.9 Betriebsbedingte Erschütterungen

Schutzmaßnahme „besohlte Schwelle“

Bei der elastischen Schwellenlagerung (Schwellenbesohlung) wird unterhalb der Schwelle an der Kontaktstelle zwischen Schwelle und Schotter eine elastische Zwischenschicht eingefügt. Damit werden der unmittelbare (harte) Kontakt zwischen der Schwellensole und dem Schotter sowie die Schotterpressung verringert. Oberhalb von ca. 40 Hz bewirkt das System deutliche Pegelminderungen. Der große Vorteil der Schwellenbesohlung besteht in den relativ geringen Kosten und dem einfachen Einbau des Systems. Daher wurden besohlte Schwellen als wirksame Schutzmaßnahme festgesetzt. Im Übrigen wird durch die plastischen Eigenschaften der Sole der Schotter optimal eingebettet. Als Folge nehmen die Schotterumlagerungen ab. Im Ergebnis wird das Schotterbett geschont, die Setzungen des Gleises verlangsamen sich und die Intervalle für Stopfarbeiten verlängern sich.

Bei der Erstellung der Erschütterungsprognose wurden beidseits der Gleisanlage Erschütterungsmessungen in insgesamt 11 als repräsentativ ausgewählten Gebäuden durchgeführt und für ca. 79 Gebäude potentielle Erschütterungseinwirkungen trotz des Einsatzes der „besohnten Schwelle“ prognostiziert.

Die nach Fertigstellung des Vorhabens festgesetzte Überprüfung der Prognose und damit auch der Schutzwirkung der festgesetzten Maßnahmen auf der Grundlage von Erschütterungsmessungen ist im Hinblick auf die Prognoseunsicherheiten bei

Erschütterungen erforderlich. Wegen dieser Unwägbarkeiten einer verlässlichen Prognose der Erschütterungsauswirkungen befürwortet die Rechtsprechung die in der Praxis übliche Verfahrensweise, die Prognose durch Messergebnisse nach der Inbetriebnahme zu überprüfen. Denn erst aufgrund einer nachträglichen Messung lässt sich feststellen, ob das Schutzziel tatsächlich erreicht ist (VGH München, Urteil vom 21.02.1995, Az. 20 A 93.40080, UA S. 92; Vallendar/Wurster, Beck'scher AEG Kommentar, § 18, Rn. 207, 237). Im vorliegenden Fall sind zunächst in 11 Gebäuden Messungen (Basismessungen) durchzuführen. Gegebenenfalls werden im Ergebnis der Basismessungen zusätzlich durchzuführenden Messungen in weiteren Gebäuden (Zusatzmessungen) erforderlich.

Der Zeitpunkt von 6 Monaten nach Inbetriebnahme der Gleisanlagen des Fernverkehrs für die Durchführung der Basismessungen wurde gewählt, da sich bis dahin die Gleisanlagen und das Bodengefüge soweit verfestigt haben, dass Setzungen oder ähnliche Einflussfaktoren keine Auswirkungen auf die Messergebnisse mehr haben und belastbare Messergebnisse erzielt werden können. Für den Fall, dass im Ergebnis der Basis- und Zusatzmessungen Beurteilungsschwingstärken (KBFT_r) und eine Überschreitung der Anhaltswerte (Tabelle 1 der DIN 4150-2, Ausgabe 1999) ermittelt werden, die oberhalb des Schutzziels liegen, hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, die Vorhabenträgerin zu verpflichten, eine erneute Beurteilung der Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens vorzunehmen. Danach ist eine Planunterlage, die ggf. beabsichtigte weitere Schutzmaßnahmen, einschließlich ihrer zu erwartenden Wirksamkeit darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet, unverzüglich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Soweit weitere Schutzmaßnahmen untersucht werden müssen, beschränken sich diese auf den Ausbreitungsweg und/oder das betroffene Gebäude. Eine erneute Prüfung von Maßnahmen am Fahrweg (Gleis und/oder Bahnkörper) sieht dieser Planfeststellungsbeschluss nicht vor, weil das am Fahrweg festgesetzte Schutzsystem bei einer oberirdischen Streckenführung dem derzeitigen Stand der Technik unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit entspricht. Verbleibende Restkonflikte können bei Erschütterungen ggf. durch weitere Schutzmaßnahmen am Übertragungsweg oder am Gebäude gelöst werden. Sollte auch dies nicht möglich oder untunlich sein, so hätten Betroffene einen Anspruch auf eine Entschädigung.

Die Planfeststellungsbehörde wird nach Beteiligung der Betroffenen die notwendigen Entscheidungen zur Festsetzung eventueller weiterer Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG i.V.m. § 22a AEG treffen (siehe dazu auch Auflage unter A.4.8.3).

Alternative Erschütterungsschutzmaßnahmen am Fahrweg oder Ausbreitungsweg wurden untersucht und wegen der geringfügigen Schutzwirkung und Unverhältnismäßigkeit verworfen (siehe auch Entscheidung unter B.4.2.1, Immissionsschutz).

Für die Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen (Bauwerksschäden) durch den Eisenbahnbetrieb ist die DIN 4150-3 heranzuziehen. Die Norm nennt Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Bauwerken nicht eintreten. Auf S. 18, Ziffer 3.2.4 der Erschütterungstechnischen Untersuchung (Anlage 16.3.3 der Planunterlagen) wird ausgeführt, dass Schäden an Gebäuden ausgeschlossen werden können (siehe auch Tabellen 6, 7 und 10 der Erschütterungstechnischen Untersuchung Anlage 16.3.3). Das Thema der Bauwerksschäden durch den zukünftigen Eisenbahnbetrieb bedarf daher hier keiner weiteren Betrachtung.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit sekundären Luftschalls ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hilfsweise die 24. BImSchV heranzuziehen. Aus dieser leiten sich z. B. für Wohnräume zulässige Innenraumpegel von 40 dB(A) tagsüber und 30 dB(A) nachts ab, die auch als Beurteilungsmaßstab für sekundären Luftschall herangezogen werden. Die prognostizierten sekundären Luftschallpegel unterschreiten ausweislich der Erschütterungstechnischen Untersuchung, S.36, Tab. 10 (besohlte Schwelle) die aus der 24. BImSchV abgeleiteten zulässigen Innenschallpegel von 40 dB(A) bzw. 45 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht, so dass Schutzmaßnahmen nicht zu treffen waren. In Analogie zu den Erschütterungsimmissionen wird jedoch auch für den sekundären Luftschall, unabhängig von der vorgenommenen oberen Abschätzung, eine Verifizierung der Prognose 6 Monate nach Aufnahme des Betriebes der Fernbahn für die bereits in der Erschütterungstechnischen Untersuchung berechneten Gebäuden vorgesehen.

B.4.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Auflage unter A.4.11 soll sicherstellen, dass ein ordnungsgemäßer Umgang mit bei Bauarbeiten anfallenden Abfällen gewährleistet wird und keine nachteiligen Beeinträchtigungen für den Boden und das Grundwasser zu besorgen sind.

B.4.11 Baudenkmalschutz

Die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis konnte der Vorhabenträgerin im Einvernehmen mit den Denkmalbehörden des Landes Berlin erteilt werden, weil die dafür erforderlichen Voraussetzungen vorlagen.

Zwischen der DB Netz AG und den Denkmalbehörden wurden bereits im Planungsvorfeld der denkmalgerechten Erneuerung der Eisenbahnüberführung Wollankstraße einschließlich der Verlängerung des S-Bahn - Personentunnels am S-Bf Wollankstraße und der vorsorglichen Errichtung des Rahmenbauwerkes für eine Geh-/Radwegtunnel auf der südlichen Seite der Wollankstraße Abstimmungen vorgenommen. Die konkretisierten Details der denkmalgerechten Umsetzung bleiben der weiteren Ausführungsplanung vorbehalten, die die Vorhabenträgerin mit den Denkmalbehörden im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung zu präzisieren hat. Die Erarbeitung einer Abbruchdokumentation erfolgt nach Maßgabe der Denkmalschutzbehörde in Anlehnung an den Leitfaden der Vereinigung der Landschaftspfleger, um den ursprünglichen Bestand und alle an dem denkmalgeschützten Gesamtensemble „S-Bahnhof Wollankstraße“ vorgenommenen Veränderungen zu dokumentieren.

Über die Errichtung einer transparenten Lärmschutzwand auf beiden Seiten der EÜ Wollankstraße aus städtebaulichen und denkmalschutzrechtlichen Gründen konnte im laufenden Planfeststellungsverfahren das Einvernehmen zwischen den Beteiligten erzielt werden. Die Lärmschutzwände wurden unter A.4.8.1 dieses Beschlusses festgesetzt.

B.4.12 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Nebenbestimmungen unter A.4.13 sind erforderlich, um den im Baubereich vorhandenen Bestand öffentlicher Ver- und Entsorgungsleitungen zu sichern und Leitungsnäherungen und ggf. erforderliche Umverlegungen nach Maßgabe der betroffenen Leitungsträger ordnungsgemäß durchzuführen.

B.4.13 Kampfmittel

Seitens der ehemaligen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, V OA 22 sind Ergebnisse der Auswertungen von Luftbildern aus dem 2. Weltkrieg vorgelegt worden, die Anhaltspunkte für Kampfmittelvorkommen auf Flächen im bzw. in unmittelbarer Nähe des Baufeldes aufzeigen (Schreiben vom 03.04.2019, Az. V OA 22, 0338/2019 und 14.03.2019, Az.: V OA 22, 0253/2019, einschließlich digitalisierte Bildaufnahmen). Die Auflage unter A.4.15 zur Kampfmittelsondierung ist deshalb dringend geboten und bei der weiteren Bauvorbereitung und –durchführung von der Vorhabenträgerin zu beachten.

B.4.14 Inanspruchnahme von Grundstücksrechten und sonstige Rechtsbeeinträchtigungen Dritter

Für die Erneuerung der EÜ Wollankstraße, der Stützwände, der Böschungen auf der Fernbahnseite, die Ertüchtigung des S-Bahnhofes Wollankstraße, die Entwässerung der Bahnanlagen und für die Realisierung von Maßnahmen der Landschaftspflege werden Grundstücksflächen Dritter in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich sowohl um bauzeitliche Beanspruchung von Flächen für Baustelleneinrichtungen und Zufahrten auf der Fern- und S-Bahnseite und als auch um die dingliche Sicherung und den Erwerb von Grundstücksflächen für die neuen Bauwerke, Böschungen, Zuwegungen und Anpflanzungen auf unmittelbar angrenzenden Flächen am Bahndammfuß der Fernbahn, an der Nordbahnstraße und auf dem ehemaligen Güterbahnhof Schönholz. Die Inanspruchnahme dieser Flächen ist unvermeidbar, weil sie für die Erneuerung der Eisenbahnanlagen und der Gewährleistung eines sicheren zukünftigen Schienenverkehrs auf der Fernbahn und der S-Bahntrasse sowie zur Umsetzung der LBP-Maßnahmen auf dem ehemaligen Mauerstreifen und dem Güterbahnhof Schönholz zwingend erforderlich ist. Private Grundstücksflächen werden überwiegend nur bauzeitlich in Anspruch genommen. Die dingliche Sicherung und der Grunderwerb beziehen sich dabei auf Grundstücksflächen, die sich überwiegend in öffentlicher Hand befinden.

Einwendungen gegen die Inanspruchnahme wurden von den betroffenen Eigentümern nicht im Anhörungsverfahren vorgetragen.

Das die im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 6) ausgewiesenen Grundstücksinanspruchnahmen und die entsprechenden Grunderwerbspläne (Anlage 5) sind von der Planfeststellungsbehörde mit diesem Beschluss festgestellt worden.

Die Betroffenen haben gemäß § 22a Allgemeines Eisenbahngesetz einen Anspruch auf Entschädigungsleistungen, der jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln ist. Sollte keine einvernehmliche Regelung zwischen den Beteiligten erzielt werden, entscheidet auf Antrag einer der Beteiligten die Enteignungsbehörde des Landes Berlin über die Entschädigungshöhe.

B.5 Gesamtabwägung

Der geplante Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung EÜ Wollankstraße ist erforderlich, weil das vorhandene Brückenbauwerk bereits gravierende bauliche Schäden aufweist. Die Verfügbarkeit des Brückenbauwerks und der sichere Bahnbetrieb wären bei Unterlassung des Ersatzneubaues zukünftig nicht mehr gewährleistet. Eine Instandsetzung des Bauwerkes ist wirtschaftlich nicht mehr als sinnvoll zu bewerten.

Der mit dem Brückenneubau verbundene geplante Ausbau der 2-gleisigen Fernbahn über die Wollankstraße und die spätere Elektrifizierung bis einschließlich der zukünftigen Abstellanlage für ICEs auf dem ehemaligen Güterbahnhof Schönholz sind im öffentlichen Interesse, weil damit die Voraussetzungen für einen weiteren Ausbau des klimafreundlichen Schienenverkehrs geschaffen werden.

Die Aufweitung der Eisenbahnüberführung und das südliche Rahmenbauwerk für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen eine bessere Verkehrsführung für den Zwischenzustand und für den zukünftigen Endzustand mit einer Straßenbahntrasse auf der Wollankstraße. Die gleichzeitige Errichtung eines durchgängigen S-Bahnzuganges bis zur nördlichen Seite der EÜ Wollankstraße gewährleistet eine bessere Erschließung des S-Bahnsteiges.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Es verbleiben keine Betroffenheiten, die der Feststellung des Plans entgegenstehen. Die bauzeitlichen Einschränkungen auf der Straße und auf der Schiene sind unvermeidbar und von den Betroffenen und der Öffentlichkeit hinzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde hat die notwendigen Entscheidungen zu den Forderungen, Anregungen und Einwänden der Behörden und Einwander getroffen und die erforderlichen Auflagen erteilt, um die bauzeitlichen, die denkmal- und umweltrechtlichen und zukünftigen betrieblichen Auswirkungen des Schienenverkehrs im angemessenen Umfang zu berücksichtigen. Das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt.

Die von dem Vorhaben betroffenen Eigentümer haben keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücksflächen im Anhörungsverfahren vorgetragen. Die Inanspruchnahme ist unvermeidlich, um das Vorhaben nach dem Stand der Technik zu verwirklichen, welches im überwiegenden öffentlichen Interesse steht.

Die im Teil A. dieses Beschlusses erlassenen Nebenbestimmungen und die im Teil B. getroffenen Entscheidungen sind in dem festgesetzten Umfang erforderlich. Sie greifen in die Rechte Dritter nicht in unzumutbarer Weise ein und sind von den Betroffenen hinzunehmen.

In die Rechte der Vorhabenträgerin wird durch die verfügten Auflagen ebenfalls nicht unverhältnismäßig eingegriffen, da sie als Veranlasserin der Maßnahme dafür Sorge zu tragen hat, dass die negativen Auswirkungen des Vorhabens möglichst gering gehalten werden. Darüber hinaus stellen die erteilten Auflagen keine übermäßigen

Anforderungen an die Vorhabenträgerin dar. Die Auflagen sind gerechtfertigt und auch verhältnismäßig.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt (EBABGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin, erhoben werden. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Klagen Dritter gegen den Planfeststellungsbeschluss haben keine aufschiebende Wirkung.

Auf § 67 Abs. 4 VwGO wird hingewiesen.

**Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169Berlin**

**Az.: 511ppü/022-2301#006
Berlin, den 24.05.2023**