



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin  
Steglitzer Damm 117  
12169 Berlin

Az. 511ppc/031-2301#001  
Datum: 03.06.2019

## **Plangenehmigung**

**gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG**

**für das Vorhaben**

**„ESTW Schönholz (a) – Hennigsdorf (e)“**

**in dem Bezirk Reinickendorf von Berlin im Land Berlin und der  
Gemeinde Hennigsdorf im Landkreis Oberhavel, Land Brandenburg**

**Bahn-km 3,900 bis 4,000  
der Strecke 6088 Bln Gesundbrunnen - Neubrandenburg - Stralsund**

**Bahn-km 3,8 bis 6,5  
der Strecke 6182 Berlin Schönholz, W67 – Bln Reinickendorf, W22**

**Bahn-km 4,0 bis 20,0  
Strecke 6183 Berlin Schönholz, W693 – Kremmen, W1**

**Vorhabenträgerin:  
DB Netz AG  
Regionalbereich Ost  
Granitzstraße 55/56  
13189 Berlin**

Plangenehmigung gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben  
„ESTW Schönholz (a) – Hennigsdorf (e) bezogen auf die Strecke 6088 Berlin Gesundbrunnen – Neubrandenburg – Stralsund in  
Bahn-km 3,9 bis 4,0, Strecke 6182 Berlin Schönholz, W67 – Berlin Reinickendorf, W22 in Bahn-km 3,8 bis 6,5 und Strecke  
6183 Berlin Schönholz, W693 – Kremmen, W1 in Bahn-km 4,0 bis 20,0“,  
Az. 511ppc/031-2301#001 vom 03.06.2019

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	5
A.1	Genehmigung des Plans .....	5
A.2	Planunterlagen .....	6
A.3	Besondere Entscheidungen .....	12
A.4	Nebenbestimmungen .....	12
A.4.1	VV BAU und VV BAU-STE .....	12
A.4.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	13
A.4.3	Naturschutz, Landschaftspflege, Artenschutz und Gebietsschutz .....	14
A.4.4	Immissionsschutz .....	19
A.4.5	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	22
A.4.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	25
A.4.7	Kampfmittel .....	26
A.4.8	Unterrichtungspflichten .....	26
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	26
A.6	Gebühr und Auslagen .....	26
B.	Begründung .....	27
B.1	Sachverhalt .....	27
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	27
B.1.2	Verfahren .....	27
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	28
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	28
B.2.2	Zuständigkeit .....	29
B.3	Umweltverträglichkeit .....	29
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	31
B.4.1	Planrechtfertigung .....	31
B.4.2	VV BAU und VV BAU-STE .....	32
B.4.3	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	32
B.4.4	Naturschutz, Landschaftspflege, Artenschutz und Gebietsschutz .....	33
B.4.5	Immissionsschutz .....	41
B.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	48
B.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	48
B.4.8	ÖPNV-Planung/Integrative Verkehrsplanung .....	49
B.4.9	Kampfmittel .....	53
B.4.10	Kapazität .....	54
B.5	Gesamtabwägung .....	55
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	56
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	56

Plangenehmigung gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben  
„ESTW Schönholz (a) – Hennigsdorf (e) bezogen auf die Strecke 6088 Berlin Gesundbrunnen – Neubrandenburg – Stralsund in  
Bahn-km 3,9 bis 4,0, Strecke 6182 Berlin Schönholz, W67 – Berlin Reinickendorf, W22 in Bahn-km 3,8 bis 6,5 und Strecke  
6183 Berlin Schönholz, W693 – Kremmen, W1 in Bahn-km 4,0 bis 20,0“,  
Az. 511ppc/031-2301#001 vom 03.06.2019

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Ost (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgende

## Plangenehmigung

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Genehmigung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „ESTW Schönholz (a) – Hennigsdorf (e) bezogen auf die Strecke 6088 Berlin Gesundbrunnen – Neubrandenburg – Stralsund in Bahn-km 3,9 bis 4,0, Strecke 6182 Berlin Schönholz, W67 – Berlin Reinickendorf, W22 in Bahn-km 3,8 bis 6,5 und Strecke 6183 Berlin Schönholz, W693 – Kremmen, W1 in Bahn-km 4,0 bis 20,0“ wird mit den in dieser Genehmigung aufgeführten Nebenbestimmungen und Schutzanlagen genehmigt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- der Neubau von Kabelkanälen, Kabelschächten und Gleisquerungen
- der Umbau und die Verlängerung Gleis 21 auf eine Nutzlänge von 155 m zur Nutzung als Abstellanlage einschließlich Gleisabschluss (Bf. Tegel)
- der Umbau und die Verlängerung Gleis 22 auf eine Nutzlänge von 155 m zur Nutzung als Abstellanlage einschließlich Gleisabschluss (Bf. Tegel)
- der Umbau der vorhandenen Bahnanlage in eine Abstellanlage der S-Bahn (Bf. Tegel) einschließlich Einstiegspodeste, Dienstweg zum Bahnsteig, Beleuchtungsanlage und Umzäunung
- der Neubau eines ESTW-Moduls einschließlich Versickerungsmulde, Zufahrt, Feuerwehrbewegungsfläche, 2 PKW-Stellplätze und Umzäunung
- der Rückbau eines Relaiscontainers am Stellwerk Rkd Reinickendorf einschließlich Rückbau Innenanlage

- der Rückbau Stellwerksgebäude Bf Heiligensee einschließlich Rückbau Innenanlage
- der Rückbau einer Revisionsgrube
- der Neubau einer Lärmschutzwand
- der Rückbau der Weiche 67 mit Lückenschluss
- der Rückbau der Weiche 66 mit Ersatz durch Gleisstück mit Gleisabschluss
- der Neubau eines Gleisabschlusses am Ende des Gleises 9
- der Rückbau der Weichen 72 und 73 einschließlich Gleisverbindung mit Lückenschluss in den durchgehenden Streckengleisen
- der Rückbau der Weichen 74 und 75 mit Lückenschluss im durchgehenden Streckengleis
- die Gründung von Signalen und
- die Umsetzung von umwelt- und landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

## A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	1	Erläuterungsbericht mit Stand vom 18.10.2018, 27 Seiten Beleuchtungsberechnung Dienstweg und Abstellanlage Bf Tegel vom 31.07.2018, 27 Seiten	genehmigt nur zur Information
1	2	Übersichtsplan vom 19.01.2017, ohne Maßstab	nur zur Information
1	3	Lagepläne	genehmigt
	3.1	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6088, km 3,101 – 3,984	
	3.2	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 3,986 – 4,874 Strecke 6182, km 3,991 – 4,883	
	3.3	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 4,874 – 5,429 Strecke 6182, km 4,883 – 5,431	
	3.4	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 5,429 – 6,309 Strecke 6182, km 5,431 – 6,311	

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	3.5	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 6,309 – 7,184 Strecke 6182, km 6,311 – 7,187	
	3.6	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 7,184 – 8,076 Strecke 6182, km 7,187 – 7,295	
	3.7	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 8,076 – 8,935	
	3.8	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 8,935 – 9,778	
	3.9	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 9,778 – 10,242	
	3.10	Lageplan vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 10,242 – 11,095	
	3.11	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 11,095 – 11,767	
	3.12	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 11,767 – 12,570	
	3.13	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 12,570 – 13,393	
	3.14	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 13,393 – 14,323	
	3.15	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 14,323 – 14,987	
	3.16	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 14,987 – 15,890	
	3.17	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 15,890 – 16,599	
	3.18	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 16,599 – 17,293	
	3.19	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 17,293 – 17,909	
	3.20	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 17,909 – 18,710	
	3.21	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 18,710 – 19,131	
	3.22	Lageplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 19,131 – 19,931	
1	4	Bauwerksverzeichnis vom 17.09.2018, 6 Blätter	genehmigt
1	5	Bauwerksplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 50 Grundriss und Ansichten ESTW-A – Modulgebäude Berlin-Tegel	nur zur Information
1	6	Regelquerschnitt Abstellanlage vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 100 Querschnitt	nur zur Information
1	7 7.1	Baustelleneinrichtung Baustelleneinrichtungsplan vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 1.000	genehmigt

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	7.2	Strecke 6183, km 10,242 – 11,095 Baustelleneinrichtungsplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 11,095 – 11,767	genehmigt
1	8	Trassierungsentwurf vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
1	9 9.1 9.2	Spurplanskizzen Spurplanskizze ESTW-UZ Bornholmer Straße (F-Bahn), Bft Berlin–Schönholz vom 31.07.2017, ohne Maßstab Spurplanskizze Strecke 6183, km 8,522 – 14,261 vom 31.07.2017, ohne Maßstab	nur zur Information nur zur Information
2	10 10.1  10.2	Landschaftspflegerische Begleitplanung Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht vom 22.10.2018, 63 Seiten Strecke 6182, km 4,216 – 9,690 Strecke 6183, km 3,991 – 7,295 Erläuterungsbericht vom 29.10.2018, 83 Seiten Strecke 6183, km 9,690 – 19,300 Maßnahmenblätter vom 29.10.2018, 24 Seiten Strecke 6182, km 4,216 – 9,690 Strecke 6183, km 3,991 – 7,295 Maßnahmenblätter vom 29.10.2018, 31 Seiten Strecke 6183, km 9,690 – 19,300	genehmigt  genehmigt  genehmigt  genehmigt
3	10.3.1 10.3.2 10.3.3 10.3.4 10.3.5 10.3.6 10.3.7 10.3.8 10.3.9 10.3.10	Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6088, km 3,101 – 3,984 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 3,986 – 4,874 Strecke 6182, km 3,991 – 4,883 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 4,874 – 5,429 Strecke 6182, km 4,883 – 5,431 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 5,429 – 6,309 Strecke 6182, km 5,431 – 6,311 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 6,309 – 7,184 Strecke 6182, km 6,311 – 7,187 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 7,184 – 8,076 Strecke 6182, km 7,187 – 7,295 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 8,076 – 8,935 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 8,935 – 9,778 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 9,778 – 10,242 Bestands- und Konfliktplan vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	10.3.11	Strecke 6183, km 10,242 – 11,095 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.12	Strecke 6183, km 11,095 – 11,767 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.13	Strecke 6183, km 11,767 – 12,570 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.14	Strecke 6183, km 12,570 – 13,393 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.15	Strecke 6183, km 13,393 – 14,323 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.16	Strecke 6183, km 14,323 – 14,987 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.17	Strecke 6183, km 14,987 – 15,890 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.18	Strecke 6183, km 15,890 – 16,599 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.19	Strecke 6183, km 16,599 – 17,293 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.20	Strecke 6183, km 17,293 – 17,909 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.21	Strecke 6183, km 17,909 – 18,710 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.3.22	Strecke 6183, km 18,710 – 19,131 Bestands- und Konfliktplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
4	10.4.1	Strecke 6183, km 19,131 – 19,931 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	genehmigt
	10.4.2	Strecke 6088, km 3,101 – 3,984 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.4.3	Strecke 6183, km 3,986 – 4,874 Strecke 6182, km 3,991 – 4,883 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.4.4	Strecke 6183, km 4,874 – 5,429 Strecke 6182, km 4,883 – 5,431 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.4.5	Strecke 6183, km 5,429 – 6,309 Strecke 6182, km 5,431 – 6,311 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
	10.4.6	Strecke 6183, km 6,309 – 7,184 Strecke 6182, km 6,311 – 7,187 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	
		Strecke 6183, km 7,184 – 8,076 Strecke 6182, km 7,187 – 7,295	

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	10.4.7	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 8,076 – 8,935	
	10.4.8	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 8,935 – 9,778	
	10.4.9	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 9,778 – 10,242	
	10.4.10	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 10,242 – 11,095	
	10.4.11	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 11,095 – 11,767	
	10.4.12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 11,767 – 12,570	
	10.4.13	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 12,570 – 13,393	
	10.4.23	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 17.09.2018, Maßstab 1 : 1.000, trassenfern	
	10.4.14	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 13,393 – 14,323	
	10.4.15	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 14,323 – 14,987	
	10.4.16	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 14,987 – 15,890	
	10.4.17	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 15,890 – 16,599	
	10.4.18	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 16,599 – 17,293	
	10.4.19	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 17,293 – 17,909	
	10.4.20	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 17,909 – 18,710	
	10.4.21	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000 Strecke 6183, km 18,710 – 19,131	
	10.4.22	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.07.2017, Maßstab 1 : 1.000	

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	10.4.23	Strecke 6183, km 19,131 – 19,931 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 12.10.2018, Maßstab 1 : 1.000, trassenfern	
5	11 11.1  11.2 11.2.1 11.2.2  11.2.3 11.3	Naturschutzfachliche Gutachten Artenschutzfachlicher Beitrag, 1. Baustufe vom 17.09.2018, 35 Seiten Strecke 6182, km 4,216 – 9,690 Strecke 6183, km 3,991 – 7,295 Artenschutzfachlicher Beitrag, 2. Baustufe vom 17.09.2018, 126 Seiten Strecke 6183, km 9,690 – 19,300 FFH-Verträglichkeitsprüfung – 2. Baustufe zum FFH-Gebiet Tegeler Fließtal Erläuterungsbericht FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 31.07.2017, 84 Seiten Übersichtskarte vom 31.07.2017, Maßstab 1:20.000  Karte der Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele vom 31.07.2017, Maßstab 1:2.000 Faunistische Planungsraumanalyse Schönholz – Hennigsdorf vom 31.07.2017, 35 Seiten	nur zur Information
6	12 12.1.1	Schalltechnische Untersuchung Schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb, 1. und 2. Bauabschnitt vom 28.02.2018, 22 Seiten zzgl. div. Anlagen Strecke 6183, km 4,200 – 19,310	nur zur Information
7	12.1.2 12.2.1 12.2.2 12.3.1 12.3.2	Schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb – Abstellanlage vom 18.10.2018, 22 Seiten zzgl. div. Anlagen Schalltechnische Untersuchung nach TA Lärm – Modulgebäude vom 19.03.2018, 16 Seiten zzgl. div. Anlagen Schalltechnische Untersuchung nach TA Lärm – Abstellanlage vom 18.10.2018, 26 Seiten zzgl. div. Anlagen Stellungnahme zum Erfordernis einer schalltechnischen Untersuchung nach 16. BImSchV der durchgehenden Streckengleise 6183 vom 19.03.2018, 7 Seiten Schalltechnische Untersuchung nach Verkehrslärmschutzverordnung – Abstellanlage vom 18.10.2018, 17 Seiten zzgl. div. Anlagen	nur zur Information
7	13	Erschütterungstechnische Untersuchung vom 06.06.2017, 21 Seiten	nur zur Information
7	14	Versickerungsnachweis ESTW Modulgebäude, 2 Seiten Überflutungsnachweis, 2 Seiten	nur zur Information
7	15	Grunderwerb Grunderwerbsplan vom 29.10.2018, Maßstab 1:1.000	genehmigt
7	16	Grunderwerbsverzeichnis vom 29.10.2018, 2 Seiten	genehmigt
8	17	Ergänzende Unterlagen	nur zur Information

Ordner	Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	17.1	Screening Formular zur Umwelterklärung zzgl. Erläuterungen vom 31.07.2018, 6 Seiten	
		Abfallrechtliche Kurzdarstellung vom 19.10.2018, 2 Seiten	
	17.2	Auflassung des Bahnhofs Schönholz und Umwandlung in einen Bahnhofsteil des Bahnhofs Bornholmer Straße vom 17.09.2018, 2 Seiten	
	17.3	NEB Verzichtserklärung Bf Tegel W 74 und W 75 vom 23.06.2017, 2 Seiten	
	17.4	Schreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung an die NEB vom 22.03.2005, 3 Seiten (Freistellungsbescheid)	
	17.5		
		Anrechenbare Baukosten, 1 Seite	
	17.6		
		Liste der Träger öffentlicher Belange, 2 Seiten	
	17.7	Bebauung der Ersatzmaßnahme durch das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin	
	17.7a	Anmerkungen zum Ausgleich (E-Mail des Bezirksamtes Reinickendorf vom 27.02.2018), 1 Seite	
	17.7b	Grundstückseigentüternachweis vom 16.10.2018, 1 Seite	

Änderungen, die sich während des Plangenehmigungsverfahrens ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht.

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### **Konzentrationswirkung**

Durch die Plangenehmigung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

### A.4 Nebenbestimmungen

#### **A.4.1 VV BAU und VV BAU-STE**

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht

über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

#### **A.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Für die Errichtung und den Betrieb der Mulden gelten folgende Auflagen:

1. Die technischen Versickerungsanlagen sind gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A138 in der jeweils gültigen Fassung zu errichten, zu warten und zu betreiben. Insbesondere ist der Abstand von Versickerungsanlagen zu Gebäuden und Grenzen einzuhalten. Im Bereich der Mulden mit belebter Bodenschicht ist eine mindestens 30 cm starke Oberbodenschicht (Mutterboden) anzuordnen. Zur Erzielung einer möglichst hohen Pufferkapazität ist ein Ton- und Schluffgehalt von max. 10 Massenprozent einzuhalten. In der Oberbodenschicht ist der pH-Wert im Bereich von 6 bis 8 einzustellen. Die Mächtigkeit des Sickerraums bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand soll mindestens 1 m betragen.
2. Auf den Versickerungsflächen ist Rasen anzusäen oder Rollrasen auszulegen bzw. flachwurzelnde Bodendecker zu pflanzen. Die Vegetation muss sich vor Inbetriebnahme der Versickerungsanlage vollständig entwickelt haben bzw. angewachsen sein.
3. Der hydraulische Einflussbereich der Versickerungsanlage muss frei von Altlasten sein und darf nicht aus Trümmern- oder Bauschutt oder Schuttbeimengungen bestehen. Vor dem Bau der Versickerungsanlage sind vorhandene Bodenverunreinigungen und Auffüllungen im Versickerungsbereich in Abstimmung mit der zuständigen Altlastenbehörde vollständig zu entfernen.
4. Der entnommene Bodenaushub (humoser Oberboden, Mutterboden) kann, soweit er sauber und schadstofffrei ist, wieder eingebaut werden. Angelieferter Boden darf nur dann eingebaut werden, wenn die Zuordnungswerte Z 0 der Einbauklasse 0 (uneingeschränkter Einbau – Verwertung von Bodenmaterial in boden-ähnlichen Anwendungen) der Mitteilung Nr. 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA 20): „Technische Regeln über die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen“ nicht überschritten werden. Es gelten die Werte der Tabellen II 1.2-2 „Zuordnungswerte Feststoff für Boden“ und II 1.2-3 „Zuordnungswerte Eluat für Boden“. Der Einbau

von Bodenmaterial, das die Zuordnungswerte Z 0\* (für Feststoff und Eluat) überschreitet, ist nicht zulässig. Die Verwendung von Schlacke ist verboten.

### **A.4.3 Naturschutz, Landschaftspflege, Artenschutz und Gebietsschutz**

#### **A.4.3.1 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen, 1. Baustufe<sup>1</sup>**

Mit der Realisierung des Bauvorhabens werden Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht.

Folgende Maßnahmen werden durchgeführt, um die Eingriffe in den Naturhaushalt zu vermeiden bzw. zu vermindern:

- 002\_V\_1 – Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase
- 003\_VA\_1 – Artgerechte Baufeldfreimachung (Avifauna)
- 004\_VA\_1 – Schutz von Reptilien
- 005\_V\_1 – Sicherung und Zwischenlagerung des Oberbodens
- 006\_V\_1 – Schutz des Grundwassers
- 007\_V\_1 – Schutz von Biotopen in der Bauphase
- 008\_V\_1 – Umweltfachliche Bauüberwachung
- 011\_V\_1 - Schutz von Ameisen.

In den Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind die Schutz-, Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausführlich beschrieben.

#### **A.4.3.2 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen, 2. Baustufe<sup>2</sup>**

Mit der Realisierung des Bauvorhabens werden Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht.

Folgende Maßnahmen werden durchgeführt, um die Eingriffe in den Naturhaushalt zu vermeiden bzw. zu vermindern:

- 002\_V – Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase
- 003\_VA – Artgerechte Baufeldfreimachung (Avifauna)
- 004\_VA – Schutz von Reptilien

---

<sup>1</sup> 1. Baustufe: Strecke 6182, km 4,216 bis 9,690 und Strecke 6183, km 3,991 bis 7,295

<sup>2</sup> 2. Baustufe: Strecke 6183, km 9,690 bis 19,300

- 005\_V – Sicherung und Zwischenlagerung des Oberbodens
- 006\_V – Schutz des Grundwassers
- 007\_V – Schutz von Biotopen in der Bauphase
- 008\_V – Umweltfachliche Bauüberwachung
- 009\_CEF – Schutz von Reptilien (Ersatzhabitats)
- 011\_V\_1 – Schutz von Ameisen
- 009\_VA – Kleintiergerechte Öffnungen im Lärmschutzwand-Fundament.

In den Maßnahmenblättern des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind die Schutz-, Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausführlich beschrieben.

#### **A.4.3.3 Kompensationsmaßnahmen, 1. Baustufe**

Als Kompensation für die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden festgesetzt:

- 001\_V\_1 – Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen
- 010\_E\_1 – Renaturierung des Südufers der Kleinen Malche.

Die Vorhabenträgerin hat die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wie in der beantragten Form umzusetzen.

Die Realisierung der Kompensationsmaßnahmen sind der obersten Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach der Umsetzung schriftlich anzuzeigen und in geeigneter Weise, insbesondere in Form einer Dokumentation, nachzuweisen.

#### **A.4.3.4 Kompensationsmaßnahmen, 2. Baustufe**

Als Kompensation für die durch das Bauvorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden festgesetzt:

- 001\_V\_1 – Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen
- 010\_E – Renaturierung des Südufers der Kleinen Malche.

Die Vorhabenträgerin hat die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wie in der beantragten Form umzusetzen.

Die Realisierung der Kompensationsmaßnahmen sind der obersten Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde unverzüglich nach der

Umsetzung schriftlich anzuzeigen und in geeigneter Weise, insbesondere in Form einer Dokumentation, nachzuweisen.

#### **A.4.3.5 Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen im Bereich des Artenschutzes für Brutvögel**

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Vogelarten während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit, zum Schutz ihrer Entwicklungsformen (Gelege) bzw. zum Schutz ihrer Fortpflanzungsstätte sind Gehölzfällungen und –schnittmaßnahmen, sowie Baumkroneneinkürzungen ausschließlich im Zeitraum vom 01.10. – 28.02. durchzuführen.

#### **A.4.3.6 Gebietsschutz**

1. Naturschutzrechtlich geschützte Flächen (FFH- und SPA-Gebiet, Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet) dürfen weder für die Baustelleneinrichtung noch zur Lagerung von Baumaterialien bzw. Bodenaushub genutzt werden.
2. Gehölzrückschnitt neophytischer Baumarten (z.B. Robinien, Eschenahorn, Götterbaum) ist zu entsorgen und nicht in den naturschutzrechtlich geschützten Gebieten zu belassen. Dies gilt auch für ggf. zu beseitigenden Aufwuchs dieser Arten, der inkl. seiner Wurzeln zu entsorgen ist, um eine Ausbreitung dieser invasiven Neophyten in einem Schutzgebiet zu vermeiden.
3. Durch geeignete Vorsorgemaßnahmen ist zu verhindern, dass durch Transport, Ablagerung oder Einbau von Bodenmaterial im Baustellenbereich invasive Neophyten (insbes. Staudenknöterich *Fallopia species*, Drüsiges Springkraut *Impatiens glandulifera* und Riesenbärenklau *Heracleum mategazzianum*) in das Schutzgebiet eingetragen werden. Während der Bauzeit sind die in Anspruch genommenen Zufahrten und Baubereiche zu kontrollieren und bei Erforderlichkeit geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Der Baustellenbereich und die Zufahrten sind eine Vegetationsperiode nach der Baumaßnahme auf problematische Pflanzenarten (insbes. die o.g. Arten) zu kontrollieren. Über das Ergebnis der Vegetationskontrolle ist die oberste Naturschutzbehörde ([naturschutz@senuvk.berlin.de](mailto:naturschutz@senuvk.berlin.de)) unmittelbar in Kenntnis zu setzen. Bei einem Vorkommen der Problemarten im Baustellenbereich sind Maßnahmen zur Beseitigung der Neophyten im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde zu ergreifen.

#### A.4.3.7 Artenschutz

##### Zauneidechse/Amphibien

Die umweltfachliche Bauüberwachung hat sicher zu stellen, dass eine besetzte Fläche als freigefangen betrachtet wird, wenn an 10 aufeinander folgenden Tagen trotz geeigneter Jahreszeit und Witterung keine Tiere mehr gesichtet oder gefangen worden sind und zu späterer Zeit auch keine weiteren Tiere mehr zu erwarten sind. Der Fang hat durch eine Kombination von Eimer- und Handfang stattzufinden. Eine mindestens 1mal tägliche Leerung der Eimer ist vorzusehen. Die Fangeimer benötigen einen festen Prädatorenschutz und einen Sonnenschutz. Die Fangzahlen hat die umweltfachliche Bauüberwachung 14-tägig der obersten Naturschutzbehörde zu melden ([artenschutz@senuvk.berlin.de](mailto:artenschutz@senuvk.berlin.de)).

Werden zusätzlich Amphibien in den Eimern gefangen, so hat die umweltfachliche Bauüberwachung sicher zu stellen, dass die Eimer im betreffenden Abschnitt unverzüglich mit nassen Schwämmen auszustatten sind. Die Fangfrequenz ist dann auf mindestens 2mal täglich (morgens und abends) zu erhöhen. Die umweltfachliche Bauüberwachung hat die weitere Vorgehensweise mit der obersten Naturschutzbehörde ([artenschutz@senuvk.berlin.de](mailto:artenschutz@senuvk.berlin.de)) abzustimmen.

Bei starker Hitze und vor starkem oder langanhaltendem Regen hat die umweltfachliche Bauüberwachung dafür Sorge zu tragen, dass die Fangeimer sicher verschlossen werden.

Für temporäre Umsetzungen hat die umweltfachliche Bauüberwachung zu gewährleisten, dass die zeitweise Verdichtung des Besatzes nicht zu einem Mangel an Struktur und ggf. Nahrung führt. Die Reptilien sind in geeignete Lebensräume zu bringen, ggf. sind die Flächen zuvor durch zusätzliche Strukturen (Winterquartiere, ggf. Eiablageplätze, Verstecke) aufzuwerten.

##### Gebäudebrüter

Rechtzeitig vor Beginn der Rückbauarbeiten der Gebäude hat ein qualifizierter Fachgutachter diese auf Gebäudebrüter zu untersuchen. Der Fachgutachter hat sicher zu stellen, dass unmittelbar vor Beginn der Rückbaumaßnahmen kein Besatz von Gebäudebrüter in bzw. an den Gebäuden zu finden ist. Sollten vor Beginn der Rückbaumaßnahmen bzw. während der Abrissarbeiten unerwarteter Weise Individuen gebäudebewohnender Arten auftauchen, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen. Die oberste Naturschutzbehörde ist zu benachrichtigen und der

Planfeststellungsbehörde ist ein Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise zu unterbreiten.

Über die vom Fachgutachter vorgenommene Begutachtung vor Beginn der Rückbaumaßnahmen und evtl. eingeleiteter Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde unmittelbar nach Beendigung der Rückbaumaßnahmen ein Protokoll des Fachgutachters vorzulegen.

#### Fledermäuse

Die Vorhabenträgerin hat eine augenscheinliche Prüfung auf eine mögliche Quartiers-eignung von Fledermäusen durch einen qualifizierten Fachgutachter vor dem Rückbau der Gebäude durchzuführen. Sollte bei dieser augenscheinlichen Prüfung durch den Fachgutachter ein Vorkommen an Fledermäusen festgestellt werden, hat dieser unverzüglich die Planfeststellungsbehörde und die oberste Naturschutzbehörde zu informieren und einen Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise zu unterbreiten.

Über die vom Fachgutachter vorgenommene Begutachtung vor Beginn der Rückbaumaßnahmen hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde untermittelbar nach Beendigung der Rückbaumaßnahmen ein Protokoll des Fachgutachters vorzulegen.

#### **A.4.3.8 Umweltfachliche Bauüberwachung**

Die Vorhabenträgerin hat für das Vorhaben eine umweltfachliche Bauüberwachung mit Schwerpunkt Naturschutz nach den Maßgaben des vom Eisenbahn-Bundesamt herausgegebenen „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen; Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ zu gewährleisten. Die hierzu einzusetzenden Gutachter müssen eine fachliche Qualifikation als Biologe, Landespfleger oder einer vergleichbaren Fachrichtung vorweisen können. Die umweltfachliche Bauüberwachung ist durch die Vorhabenträgerin so auszugestalten, dass eine lückenlose Kontrolle des Baugeschehens ermöglicht wird. Änderungen des Bauablaufes, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes haben können, sind der zuständigen Naturschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen. Die umweltfachliche Bauüberwachung hat die Einhaltung der umweltrechtlichen Vorschriften, der Nebenbestimmungen dieser Planfeststellungsgenehmigung sowie die ordnungsgemäße Umsetzung der

Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans zu kontrollieren.

## **A.4.4 Immissionsschutz**

### **A.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

#### **1. Allgemeine Regelungen**

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (nachfolgend AVV Baulärm genannt) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) und das Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) 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.

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) beachtet wird.

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. Anwendung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten, soweit diese technisch möglich sowie wirtschaftlich vertretbar sind.
- b. Einsatz lärmarmen Maschinen und Geräte, soweit diese technisch möglich sowie wirtschaftlich vertretbar sind.
- c. Längere Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und LKW mit laufendem Motor) im Nahbereich der Wohnbebauung sind zu vermeiden.
- d. Lärmintensive Arbeiten sind zeitlich zu bündeln.

e. Die bauausführenden Firmen sind in Bezug auf Baulärm zu sensibilisieren.

### **3. Baulärm-/Erschütterungsverantwortlicher**

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

### **4. Information der Anlieger**

Die Vorhabenträgerin hat die Immissionsbetroffenen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Handzetteleinwurf, Bekanntmachung in Presse, Amtsblätter oder Schaukästen) rechtzeitig über Art und Umfang, vor allem auch über die täglichen Arbeitszeiten und die Gesamtdauer der Baumaßnahme zu informieren. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten sollte mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

#### **A.4.4.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Schallschutzwand

Zum Schutz der Nachbarschaft vor Schallimmissionen durch die Abstellanlage in Berlin-Tegel, die die Immissionsgrenzwerte der TA Lärm überschreitet, wird eine Schallschutzwand mit folgender Dimensionierung festgesetzt:

Schallschutzwand

zwischen km 10,289 und km 10,472 (Strecke 6183)

Gesamtlänge: 183 m

Lage: östlich der Abstellanlage

beidseitig hochabsorbierend

Höhe: 4,0 m über SO

#### **A.4.4.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

##### **a. Einwirkung von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden**

Zum Schutz von Menschen in Gebäuden durch bauzeitliche Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass folgende Anhaltswerte eingehalten werden:

Erschütterungseinwirkungen bis zu 1 Tag

Tagzeitraum: Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150, Teil 2, Ausgabe Juni 1999

Nachtzeitraum: Tabelle 1 der DIN 4150, Teil 2, Ausgabe Juni 1999

##### **b. Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude und Bauwerke**

Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3, Ausgabe Dezember 2016 führen.

Zum Schutz vor bauzeitlichen Erschütterungen wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, bei allen Bauarbeiten, bei denen dies technisch möglich ist, ein erschütterungsärmeres Bauverfahren in z.B. Form von Vibrationsrammen anzuwenden.

Soweit Vibrationsrammen eingesetzt werden, haben diese eine Einsatzfrequenz von  $f \geq 35$  Hz und ein veränderliches statisches Moment zu besitzen.

Während der Durchführung erschütterungsintensiver Arbeiten sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden begleitend erschütterungstechnische Überwachungsmessungen durchzuführen und zu dokumentieren. Bei Erreichen kritischer Werte sind die Arbeiten sofort einzustellen und dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Gegenmaßnahmen (z. B. Wahl eines anderen Bauverfahrens) wieder aufgenommen werden. Dies gilt gleichermaßen für die Durchführung von Proberammungen.

#### **A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

1. Die einschlägigen Abfallgesetze und Verordnungen sind zu beachten.
2. Gemäß § 1 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnisverordnung - AVV) sind Abfälle nach ihrer Überwachungsbedürftigkeit einzustufen. Die jeweilige Zuordnung der Abfälle zu den Abfallarten der AVV liegt hierbei in der Verantwortung des Erzeugers oder Besitzers von Abfällen (Abfallerzeuger). Dies bedeutet, dass der Abfallerzeuger für die Folgen einer möglichen Falschdeklaration verantwortlich ist.
3. Das Beprobungskonzept sowie das ausgefüllte und unterzeichnete Formblatt „Protokoll zum Abfallanfall“ ist der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abfallbehörde – I B 2, Brückenstraße 6, 10179 vorzulegen.
4. Die Vorhabenträgerin hat das Entsorgungskonzept mindestens 4 Wochen vor Baubeginn der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abfallbehörde – I B 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin (Tel.: 9025-2287 bzw. 9025 – 2371 oder Fax.: 9025-2979) zur Prüfung und Abstimmung vorzulegen.
5. Die Vorhabenträgerin hat ein baustellenbezogenes Entsorgungskonzept zu erstellen und Abfälle im Haufwerk (bis max. 500 m<sup>3</sup>) mit 2 Mischproben chemisch zu analysieren, wobei eine Mischprobe aus mind. 18 Einzelproben zu bestehen hat. Die beiden MP sind über das gesamte Haufwerk verteilt herzustellen und zu analysieren. Das Entsorgungskonzept hat die Vorhabenträgerin mind. 4 Wochen vor Baubeginn der zuständigen Abfallbehörde zur Prüfung vorzulegen. Das Entsorgungskonzept ist einvernehmlich abzustimmen. Die Probenahme der Abfälle hat sich am „Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau“ zu orientieren.
6. 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.
7. Für eine verbindliche Einstufung sind grundsätzlich zwei aktuelle Analyseergebnisse mit Probenahmeprotokoll, Lageskizze und Angabe zur untersuchten Abfallmenge (incl. prozentualer Zusammensetzung) vorzulegen. Das höhere Ergebnis führt zur Einstufung des Abfalls.

8. 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).
9. 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 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.
10. 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 0331/ 2793-0, Fax: 0331/2703-20 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.
11. 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. Gemäß Merkblatt 4 der Abfallbehörde sind pro Haufwerk/ Beprobungsabschnitt zwei Mischproben zu analysieren. Aus der Sammelprobe der Feinfraktion werden die beiden Mischproben (MP1 und MP2) hergestellt und im Labor zur Untersuchung gebracht.  
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: Organoleptik, TOC, EOX, PAK, MKW C10-C40 und C10 bis C22, As, Pb, Cd, Cr, Cu, Ni, Hg, Zn

und im Eluat: Organoleptik, pH, Leitfähigkeit, As, Pb, Cd, Cr, Cu, Ni, Hg, Zn und zusätzlich Phenolindex.

Zusätzlich sind für die Einstufung die Herbizidverbindungen zu untersuchen. Diese Werte wurden abgeleitet aus der chemikalienrechtlichen Einstufung der einzelnen Verbindungen sowie den GS3-Werten aus dem Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung und den Schwellenwerten aus dem LAWA-Papier „Ableitung von Geringfügigkeitsschwellen für das Grundwasser“.

Die Ergebnisse aus der untersuchten Feinfraktion werden für die abfalltechnische Einstufung des Gesamtschotters (max. 500 m<sup>3</sup>) herangezogen. Das höhere Ergebnis ist zur Bewertung zu nutzen.

12. Ist mit einem Anfall von Abfällen von insgesamt mehr als 500 m<sup>3</sup> 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 zu Abfallanfall“ zu benennen.
13. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass alle Abfälle, soweit technisch möglich, nach Abfallarten und Schadstoffgehalt getrennt voneinander erfasst und ordnungsgemäß sowie schadlos entsorgt werden. Vor Beginn der Bauarbeiten sollte daher sichergestellt sein, welche Abfälle mit welchen Schadstoffbelastungen zur Entsorgung anfallen werden.
14. Sofern Abfalluntersuchungen vor Beginn der Bauarbeiten nicht ausreichend in Qualität und Umfang angefertigt oder von der Abfallbehörde angeforderte Ergebnisse nicht oder nicht vollständig oder rechtzeitig vorliegen, muss die Vorhabenträgerin die Kosten / Konsequenzen für weitere zusätzliche Feststellungen tragen.
15. Nähergehende Hinweise zur Entsorgung, die bei Baumaßnahmen im Land Berlin anfallen, sind den 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 zuständige Abfallbehörde.

## **A.4.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

### **A.4.6.1 Vattenfall Wärme Berlin AG**

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Richtlinien zum Schutz der Vattenfall-Fernwärmeanlagen des Bereiches Wärme in der aktuellen Version beachtet und eingehalten werden.

### **A.4.6.2 Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Anlagen der Vodafone bei der Bauausführung geschützt bzw. gesichert werden, nicht überbaut und die vorhandene Überdeckung nicht verringert wird.
2. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin sich mindestens 3 Monate vor Baubeginn an folgende Adresse [TDRA-O-Schwerin@vodafone.com](mailto:TDRA-O-Schwerin@vodafone.com) zu wenden, um die Planung und Bauvorbereitung abzusprechen.
3. Die Kabelschutzanweisung Vodafone und Vodafone Kabel Deutschland hat die Vorhabenträgerin einzuhalten.

### **A.4.6.3 Stromnetz Berlin GmbH**

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Anlagen der Stromnetz Berlin GmbH im Rahmen der Bauausführung gesichert und der uneingeschränkte Betrieb jederzeit gewährleistet werden.
2. Die Richtlinie zum Schutz von 1 – 110kV Kabelanlagen der Stromnetz Berlin GmbH und die Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin der Stromnetz Berlin GmbH hat die Vorhabenträgerin einzuhalten.

### **A.4.6.4 Berliner Wasserbetriebe (BWB)**

1. Die Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB hat die Vorhabenträgerin einzuhalten. Die Baufirmen sind durch die Vorhabenträgerin entsprechend einzuweisen.
2. Schächte und Armaturen dürfen im Rahmen der Baumaßnahme nicht überbaut werden und müssen zu jeder Zeit zugänglich sein.
3. Sollten durch geplante Baustellenzufahrten zu Einrichtungsflächen Schächte oder Beobachtungsrohre der BWB betroffen sein, hat die Vorhabenträgerin

sicherzustellen, dass die geplanten Gehwegüberfahrten vor Baubeginn bei den  
BWB schriftlich beantragt werden.

4. Sollte die Vorhabenträgerin Eingriffe an den Anlagen der BWB vornehmen, ist dies rechtzeitig vor Baubeginn mit den BWB abzustimmen.

#### **A.4.7 Kampfmittel**

Die Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung) sowie die diesbezügliche Verwaltungsvorschrift zur Ermittlung und Bergung von Kampfmitteln des Landes Berlin sind zu beachten.

Da das Vorhaben in einem mit Kampfmitteln belasteten Gebiet liegt, wird der Vorhabenträgerin auferlegt eine baubegleitende Kampfmittelsondierung durch eine entsprechende Fachfirma im Rahmen von Tiefbauarbeiten vorzusehen.

Sollte sich bei Arbeiten der Verdacht auf Kampfmittelvorkommen ergeben, sind die Arbeiten sofort zu unterbrechen. Die Kampfmittel sind nicht zu berühren und in ihrer Lage nicht zu verändern. Die für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeidienststelle ist unter der Notrufnummer 110 umgehend zu verständigen. Der Fundort ist bis zum Eintreffen der Ordnungskräfte oder der Polizei zu sichern.

In den Ausschreibungsunterlagen sind die Bauunternehmen entsprechend anzuweisen.

#### **A.4.8 Unterrichtungspflichten**

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

#### **A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

#### **A.6 Gebühr und Auslagen**

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

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben hat die Ausrüstung des S-Bahn-Netzes mit dem Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin (ZBS) zum Gegenstand. Die Alttechnik wird auf ein Elektronisches Stellwerk umgerüstet, d.h. die Stellwerkstechnik wird ausgehend von Berlin-Schönholz bis Hennigsdorf abgelöst. Dafür werden zum größten Teil Kabelanlagen sowie neue Signalanlagen errichtet. Darüber hinaus wird die Abstellanlage des Bahnhofes Tegel erneuert. Ferner wird im Bahnhof Tegel die Anschlussweiche W 74 mit der dazugehörigen Schutzweiche W 75 zurückgebaut. Der Bahnhof Schönholz wird in einen Bahnhofsteil des Bahnhofes Gesundbrunnen umgewandelt. Hierfür werden die Zufahrten in die Bahnhofsgleise 9-13 zukünftig nur aus Richtung Wollankstraße vorgesehen. Aus Richtung Reinickendorf werden keine Einfahrten in den Bahnhof vorgesehen. Aus diesem Grund sollen die Weichen 67 und 66 zurückgebaut werden. Die Weiche 67 wird durch einen Lückenschluss ersetzt.

#### **B.1.2 Verfahren**

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 30.01.2017, Az. G.016111007.02.01.01/X40/5100, eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für das Vorhaben „ESTW Schönholz (a) – Hennigsdorf (e) bezogen auf die Strecke 6088 Berlin Gesundbrunnen – Neubrandenburg – Stralsund in Bahn-km 3,9 bis 4,0, Strecke 6182 Berlin Schönholz, W67 – Berlin Reinickendorf, W22 in Bahn-km 3,8 bis 6,5 und Strecke 6183 Berlin Schönholz, W693 – Kremmen, W1 in Bahn-km 4,0 bis 20,0“ beantragt. Der Antrag ist am 06.02.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 10.05.2017 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 13.09.2017 wieder vorgelegt. Nach Wiedervorlage der neu eingereichten Unterlagen war eine weitere Überarbeitung notwendig. Dies wurde der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 11.01.2018, 05.10.2018 und E-Mail vom 09.05.2018, 04.09.2018 mitgeteilt. Mit Schreiben vom 03.04.2018, 27.09.2018 und 25.10.2018 wurden die Unterlagen wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 29.10.2018, Az. 511ppc/031-2301#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 26.10.2018 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingeholt.

Die eingegangenen Stellungnahmen der u.g. Träger öffentlicher Belange wurden der Vorhabenträgerin durch die Planfeststellungsbehörde am 19.11.2018, 20.11.2018, 27.11.2018, 29.11.2018, 30.11.2018 und 03.12.2018 per E-Mail bzw. per Post übermittelt.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stromnetz Berlin Stellungnahme vom 27.11.2018, Az. DG-AOM
2.	Vattenfall Wärme Berlin AG Stellungnahme vom 12.11.2018, Az. TB-GCC
3.	Vodafone Kabel Deutschland Stellungnahme vom 19.11.2018, Az. S00712562
4.	Berliner Wasserbetriebe Stellungnahme vom 27.11.2018, Az. PB-N/M/Pa
5.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Stellungnahme vom 30.11.2018, Az. GR B 12
6.	Bezirksamt Reinickendorf von Berlin Stellungnahme vom 30.11.2018, Az. ohne

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen die Zustimmungen der in eigenen Rechten Betroffenen vor.

## B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

### B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 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 von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss.

## **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

Gemäß §§ 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sogenannten Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 5 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 29.10.2018, Az. 511ppc/031-2301#001, festgestellt dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Schutzgebiete oder geschützte Biotope befinden sich nicht innerhalb des Vorhabenbereichs.

Betroffen sind die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden und Mensch.

Es erfolgen bauzeitlich temporäre Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Tageszeitraum. Diese werden aufgrund der kurzzeitigen und begrenzten Durchführung lärmwirksamer Maßnahmen als nicht erheblich bewertet. Außerdem sieht die Vorhabenträgerin organisatorische Maßnahmen, wie eine zeitliche Bündelung lärmintensiver Maßnahmen, Sensibilisierung der Bauausführenden, Verwendung lärm- und erschütterungsarmer Pressverfahren und weitere Maßnahmen (rechtzeitige Information der Anwohner) vor, um potenzielle Beeinträchtigungen der Anwohner so gering wie möglich zu halten.

Durch die vorgesehenen Bauarbeiten kommt es weder zu erschütterungsbedingten Schäden an Gebäuden noch zu erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden.

Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m und einer Länge von 183 m im Bereich der Abstellanlage werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für die Abstellanlage an allen Immissionsorten eingehalten.

Anlagenbedingt kommt es zu einer Beeinträchtigung von Lebensräumen der Flora durch eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von Biotopen von 1.863 m<sup>2</sup>. Ferner kommt es aufgrund einer dauerhaften Versiegelung zu einem Verlust von 1.403 m<sup>2</sup> Bodenfunktion. Durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen kommt es zu einem Verlust von Lebensräumen der Zauneidechsen von 4.000 m<sup>2</sup>. Durch dauerhafte Flächeninanspruchnahmen von Biotopen ist mit einem Verlust von Lebensräumen der Zauneidechse in einer Höhe von 2.500 m<sup>2</sup> zu rechnen.

Die Vorhabenträgerin sieht Maßnahmen in Form von Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen, Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase, artgerechte Baufeldfreimachung, Schutz der Zauneidechse, Schutz von Ameisen, Kleintiergerechte Öffnungen in Lärmschutzwand-Fundament, Sicherung und Zwischenlagerung des Oberbodens, Schutz des Grundwassers, Schutz von Biotopen in der Bauphase, Umweltfachliche Bauüberwachung, Renaturierung des Südufers der Kleinen Malche, Schutz von Reptilien) vor.

Der Eingriff kann durch die aufgezeigten Maßnahmen vermieden, minimiert und ausgeglichen werden.

#### B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

##### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Gemäß § 15 Abs. 2 S. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind alle Strecken mit einer Zugbeeinflussung auszurüsten, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale überwacht werden kann. Auf der gegenständlichen S-Bahnstrecke wird als Zugbeeinflussungssystem die mechanische Fahrsperrung eingesetzt. Durch dieses wird nicht das unzulässige Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal überwacht bzw. verhindert. Demnach entspricht die mechanische Fahrsperrung nicht vollständig den Vorgaben des § 15 Abs. 2 S. 1 der EBO.

Nach § 65 S. 1 der EBO sind Strecken, die am 1. Dezember 2012 die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 2 EBO nicht erfüllen, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014 nachzurüsten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Schreiben vom 16.09.2014 (Az.: LA 15/5163.1/1/2277738) gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a) EBO eine Ausnahme von den Vorgaben der Übergangsregelung nach § 65 S. 1 EBO zugelassen. Die Ausnahmegenehmigung bezieht sich u.a. auf die Umrüstung der Strecken im Netz der S-Bahn Berlin vom System Fahrsperrung auf das Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin (ZBS). Die Umrüstung hat spätestens bis zum Jahr 2025 zu erfolgen. Durch das Zugbeeinflussungssystem ZBS wird das Sicherheitsniveau erhöht, denn die ZBS überwacht die Wirksamkeit des Triebfahrzeugführers am Vorsignal und die Geschwindigkeit bzw. eine erforderliche Geschwindigkeitsreduktion, um vor einem Halt zeigenden Signal rechtzeitig zum Stehen zu kommen.

Mit dem beantragten Vorhaben wird die technisch veraltete mechanische Fahrsperrung durch das der EBO und dem Stand der Technik entsprechende Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin (ZBS) ersetzt. Die nach § 15 Abs. 2 S. 1 EBO geforderte Funktionalität wird vollumfänglich erfüllt.

Durch das ESTW-Vorhaben erfolgt auch die Anpassung des Spurplans und der sich daraus ergebenden bahntechnischen Gewerke im Bahnhof Tegel. Es wird eine Verlängerung der Abstellanlage im Bf Tegel notwendig, um in Zukunft Vollzüge der

Berliner S-Bahn abstellen zu können. Darüber hinaus wird es aufgrund der a.R.d.T. in Bezug auf größere Gleisabstände sowie die Errichtung von Randwegen notwendig, die bestehenden Abstellgleise im Bf Tegel nach Westen zu verschieben. Darüber hinaus erfolgt als Zusammenhangsmaßnahme die Spurplananpassung im Bahnhof Schönholz, Fernbahn.

Die Realisierung des Vorhabens wird eine Erhöhung der Betriebssicherheit des S-Bahnverkehrs und eine Beschleunigung der Betriebsabwicklung durch den Einsatz moderner Technik zur Folge haben.

Das Vorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts und liegt im öffentlichen Interesse.

#### **B.4.2 VV BAU und VV BAU-STE**

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.3 und B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

#### **B.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Die Forderungen 2 bis 7 der Oberen Wasserbehörde wurden zum Gegenstand der Nebenbestimmung unter A.4.2 gemacht.

Umgang mit Starkregeneignissen

Die Obere Wasserbehörde bemängelt, dass die Planunterlagen keine Aussagen zum Umgang mit Starkregeneignissen enthalten. Durch die Vorhabenträgerin sei sicherzustellen, dass die Regenmenge, die die regelwerksgemäße Aufnahmekapazität der Versickerungsanlage übersteigt, schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten werde und somit ein Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben wäre. Das Regenwasser dürfe nicht in den Straßenraum oder in

angrenzende Grundstücke entlastet werden bzw. zu Schäden bei Dritten führen. Für Grundstücke > 800 m<sup>2</sup> abflusswirksame Fläche sei ein entsprechender Überflutungsnachweis gem. a.R.d.T. zu erbringen. Für Grundstücke < 800 m<sup>2</sup> abflusswirksame Fläche sei ein geeigneter Überflutungsnachweis in Anlehnung an das technische Regelwerk zu führen.

Ferner wird durch die Lärmschutzwand keine nennenswerte Erhöhung an Oberflächenabfluss angenommen, die eine Entwässerungsplanung erforderlich machen würden. Jedoch sei hier durch einen Überflutungsnachweis geprüft werden, ob durch die Lärmschutzwand ggf. ein für dritte schädlicher Aufstau von oberflächlich abfließenden Wasser erfolgen könnte.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin einen Überflutungsnachweis gem. DIN 1986-100 geführt, vgl. Ordner 7, Unterlage 14. Aufgrund des Ergebnisses wird die Sickermulde am ESTW-Gebäude auf rd. 5 m<sup>3</sup> vergrößert. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Einen Entscheidungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde nicht.

Zur Lärmschutzwand kann festgestellt werden, dass die Verringerung der Versickerung von Niederschlagswasser durch die Neuversiegelung sehr gering sein wird. Die von der Versiegelung betroffenen Flächen sind kleinteilig, schmal und über einen großen Raum verteilt. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand wird weiterhin die beidseitige Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser ermöglicht. Aufgrund der vorliegenden örtlichen Verhältnisse konnte auf einen Überflutungsnachweis verzichtet werden.

#### **B.4.4 Naturschutz, Landschaftspflege, Artenschutz und Gebietsschutz**

Insgesamt unterstützen diese Nebenbestimmungen eine sachgerechte und vollständige Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen und sind daher zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich.

##### **B.4.4.1 Gebietsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einschätzung der obersten Naturschutzbehörde des Landes Berlin, dass die temporär auftretenden baubedingten Auswirkungen hinsichtlich ihrer Beeinträchtigungen auf die maßgeblichen Bestandteile der Natura-2000-Gebiete, SPA- und FFH-Gebiet Tegeler Fließtal sowie des Naturschutzgebietes Tegeler Fließ und des Landschaftsschutzgebietes Tegeler Forst als unerheblich eingeschätzt werden können, da keine direkte Inanspruchnahme des Gebietes erfolgt und eine

Hineinwirkung durch baubedingte Auswirkungen in die Schutzgebiete als nicht absehbar eingeschätzt werden können. Da durch die Bautätigkeit die Gefahr einer Einbringung bzw. Ausbreitung invasiver Problemarten in die geschützten Lebensräume bestehen könnte, sah es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich an, die Nebenbestimmungen unter A.4.3.6 zu beauftragen, um diese Gefahr der Einbringung bzw. Ausbreitung invasiver Problemarten in die geschützten Lebensräume zu verhindern. Durch die Auflagen werden erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele und der für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des SPA- und FFH-Gebietes Tegeler Fließtal vermieden.

#### **B.4.4.2 Besonderer Artenschutz**

##### Künstliche Beleuchtung

Die oberste Naturschutzbehörde fordert in ihrer Stellungnahme vom 30.11.2018, dass nur LEDs mit warmweißem Licht (Farbtemperatur max. 2.700 Kelvin) einzusetzen seien. Begründet wird dies damit, dass viele dämmerungs- und nachtaktive Tiere (Insekten, Fledermäuse) stark auf künstliche Beleuchtung reagieren, d.h. manche Tiere werden durch das Licht angezogen und andere meiden nächtlich erhellte Gebiete weiträumig. Nachtaktive Insekten werden neben der Lichtstärke auch stark durch die Farbtemperatur des eingesetzten Lichtes beeinflusst.

Die Forderung LEDs mit warmweißem Licht mit einer Farbtemperatur von max. 2.700 Kelvin für die Abstellanlage und den dazugehörigen Dienstweg zu verwenden, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin sieht die Verwendung von LEDs vor, vgl. Beleuchtungsberechnung der Einhaltung des Mindestwertes der Dienstwegbeleuchtung und der Beleuchtung der Abstellanlagen (Ordner 1, Anlage 1, Anhang 1). Durch die Verwendung der LED-Leuchten wird das seitliche und rückwärtige Streulicht vermindert. Nach der DB-RIL 954.9103 „Elektrische Energieanlagen, Beleuchtungsanlagen im gleisnahen und / oder sicherheitsrelevanten Bereich“, Anhang 2 zu Pkt. 6.1.3.1 muss bei der Verwendung von LED die Lichtfarbe 4.000 K betragen. Diese Werte sind notwendig, damit die Mitarbeiter ohne Gefährdung ihren Arbeitsplatz erreichen können. Weiterhin soll die Gleisfeldbeleuchtung dem Triebfahrzeugführer ermöglichen, mindestens 200 m voraus die Strecke einzusehen zu können, da das Spitzenlicht des Triebfahrzeuges dafür nicht geeignet ist.

### Einzäunungen und Lärmschutzwände

Die oberste Naturschutzbehörde fordert, dass Einzäunungen und Lärmschutzwände mit Kleintierdurchlässen (Mindestgröße 20 cm breit und 10 cm hoch) so zu planen seien, dass beidseitig eine Anpassung an das Gelände erfolgt. Auch bei Zäunungen sei je Zaunfeld mindestens ein Durchlass in der o.g. Größe zu gewährleisten.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf das Maßnahmenblatt 009\_VA Kleintiergerechte Öffnungen in Lärmschutzwänden des Landschaftspflegerischen Begleitplans, vgl. Ordner 2, Anlage 10, 2. Baustufe. Die Vorhabenträgerin kommt den Forderungen der obersten Naturschutzbehörde nach.

### Amphibien

Die oberste Naturschutzbehörde legt dar, dass aus ihrer Sicht nicht nachvollziehbar sei, dass in den Planunterlagen eine Betroffenheit von Amphibien ausgeschlossen werden könne. Es wird darauf verwiesen, dass wandernde Arten auch ungeeignete Lebensräume überqueren würden, um zu den Lebensräumen bzw. Laichgewässern zu gelangen. Es werden Ergänzungen gefordert, die mögliche Laichgewässer und Landlebensräume beidseitig der Gleisanlagen mit in Betracht ziehen. Im Bereich der Gleisanlagen von Schönholz wären z.B. Vorkommen von Teichmolchen behördenbekannt, so dass mit Arten der Anhangs IV der FFH-Richtlinie gerechnet werden müsste.

Die Beurteilung anderer Bereiche entlang der Strecke erfolgte durch Auswertung von Standarddatenbögen der jeweiligen Natura-2000-Gebiete. Dies würde aus Sicht der obersten Naturschutzbehörde nicht für eine fachlich-konkrete Beurteilung ausreichen, da diese Standarddatenbögen keine Aufzählung sämtlicher vorkommender Arten enthalten, sondern nur als Indiz für das Vorkommen von bestimmten Arten herangezogen werden können.

Die Vorhabenträgerin verweist darauf, dass eine dokumentierte umfassende Untersuchung zu den Amphibienvorkommen stattgefunden hat, vgl. Planunterlage 10.1, Kap. 2, 1. und 2. Baustufe). Neben der Recherche vorhandener Daten wurden Daten der Stiftung Naturschutz Berlin ausgewertet sowie der Pflege- und Entwicklungsplan für das LSG Tegeler Fließ gesichtet.

Weiterhin fanden eigene Untersuchungen zum Vorkommen von Amphibien statt. Diese erfolgten im Frühjahr/Frühsummer 2017. Untersucht wurden 5 Gewässer im Umfeld der Bahnstrecke. Die Gewässer wurden optisch kontrolliert und verhört und umliegende Lebensräume dabei miteinbezogen. Untersucht wurden die Gewässer

bei km 3,8 bahnrechts, das Breitkopfbecken auf Höhe des km 5,3 bahnlinks, der Feldgrabenteich auf Höhe des km 6,4 bahnrechts, den Schwanenteich bei km 6,5 bahnlinks, den Koldischeich bei km 7,9 bahnrechts. Für die o.g. Gewässer und dessen Umfeld liegen die einzigen Nachweise von Amphibien im Untersuchungsgebiet vor. Die Vorhabenträgerin kommt zu der Einschätzung, dass die Bahnstrecke grundsätzlich zwar innerhalb der Wanderungsdistanzen der vorgefundenen Arten liege, jedoch eine Querung sehr unwahrscheinlich erscheint. Begründet wird dies damit, dass jenseits der Bahn nur sehr kleinräumige potentiell nutzbare Habitatstrukturen vorhanden sind, allerdings rund um die Gewässer gut geeignete Landlebensräume existieren. Darüber hinaus werden die Gewässer: Koldischeich und Schwanenteich von sehr wenigen Individuen genutzt (Koldischeich: Nachweis von 10 Paaren der Erdkröte sowie 5 rufenden Tieren; Schwanenteich: Teichfrösche, Erdkröte in vergleichbarer Menge). Aufgrund der Verteilung der Habitate wird eine Querung der Bahnstrecke als sehr unwahrscheinlich bewertet. Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kommen nicht vor, so dass ein Eintreten von Verbotstatbeständen ausgeschlossen werden kann.

Im Bereich der 1. Baustufe (Strecke 6182, km 4,216 – 9,690 und Strecke 6183, km 3,991 – 7,295) kann davon ausgegangen werden, dass Amphibienwanderungen von den nachgewiesenen/potenziell geeigneten Laichgewässern über die Bahntrasse nicht stattfinden. Grund dafür ist, dass in diesen Bereich Industrie- und Siedlungsgebiete ausgebildet sind, die eine starke Zerschneidungswirkung mit sich bringen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Tiere im Umfeld ihrer Laichgewässer ihre Lebensräume besitzen. Sommerlebensräume sind im direkten Umfeld der Bahntrasse nicht ausgebildet, da es zu trocken ist sowie keine Deckung vorhanden ist.

Die oberste Naturschutzbehörde verweist darauf, dass im Bereich der Gleisanlagen von Schönholz z.B. Vorkommen von Teichmolchen behördenbekannt seien. Dies würde zeigen, dass mit Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gerechnet werden müsste. Diese Folgerung kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden, da der Teichmolch nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet ist. Er ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz und der Bundesartenschutzverordnung „Besonders geschützt“. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Entscheidungsbedarf.

Im Bereich der 2. Baustufe (Strecke 6183, km 9,690 bis 19,300) wurden Untersuchungen auf das Vorkommen von Amphibien durchgeführt. Erfasst wurde das Tegeler Fließ beidseitig der Bahnstrecke, der Oder-Havel-Kanal beidseitig der Bahnstrecke sowie das Umfeld des Nieder-Neuendorfer-Sees. Die Fließgewässer wurden optisch kontrolliert und verhört und umliegende Landlebensräume in die Betrachtung mit einbezogen. Darüber hinaus wurden vorhandene Artdaten der Deutschen Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde in Form von Rasterdaten auf der Basis der Messtischblätter sowie die Angaben des Standard-Datenbogens des von der Bahnstrecke durchquerten SPA-FFH-Gebietes „Tegeler Fließtal“ im Rahmen des Bauvorhabens ausgewertet. Auch wurden durch die Stiftung Naturschutz Berlin punktgenaue Angaben zu Amphibienvorkommen im Bereich des Vorhabens zur Verfügung gestellt. Die letztgenannten Daten wurden vom Grüngutachter aufgrund ihres Alters lediglich als historische Hinweise gewertet, da diese aus den Jahren 1987 bis 2004 stammen und somit nur eine geringe Aussagekraft zum heutigen Ist-Zustand besitzen.

Der Gutachter legt im Landschaftspflegerischen Begleitplan dar, dass der Tegeler Fließ im km-Bereich 12,0- 12,1 eine deutliche Fließgeschwindigkeit, eine sandig bis grob kiesige Sohle mit sehr spärlicher Submersvegetation aufweist. Typische Uferpflanzen fehlen. Das Ufer wird durch Spundwände gesichert und weist eine relative steile Uferkante auf. Amphibien wurden in diesem Bereich nicht nachgewiesen. Das Potenzial als Laichhabitat für Amphibien wird aufgrund der Fließgewässereigenschaft als gering eingeschätzt. Im Bereich des Oder-Havel-Kanals kann eine direkte Gefährdung von Amphibien ausgeschlossen werden, da die Bahntrasse mittels einer Bahnbrücke über den Kanal führt. Der Kanal wird von Booten und Schiffen unterschiedlicher Größe befahren und stark genutzt. Somit liegt in diesem Bereich nur ein geringes Potenzial für Amphibien vor, insbesondere für die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie. Eine Nutzung des Kanals als Laichgewässer kann ausgeschlossen werden, da der Gutachter im Rahmen der Kartierung keine Vorkommen von Amphibien nachgewiesen hat. Im Bereich auf Höhe des Nieder-Neuendorfer Sees konnten im Rahmen der Kartierung keine Gewässer gefunden werden, so dass ein Vorkommen ausgeschlossen werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Entscheidungsbedarf.

## Reptilien

Die oberste Naturschutzbehörde legt dar, dass *„Aus Fangberichten der DB Netz ist eine Population von Mauereidechsen, Zauneidechsen (jeweils hohe Anzahl an Exemplaren) sowie Waldeidechsen im Bereich der Gleisanlagen von Schönholz behördenbekannt (Jahr 2017).*

*Vor Eingriffen in das Schotterbett, vor Erdbaumaßnahmen am Bahndamm und vor der Einrichtung von BE-Flächen einschließlich Zufahrtsstraße ist für einen gründlichen Abfang der Reptilien Sorge zu tragen. Je nach freizufangender Streckenlänge hat der Abfang Anfang Mai zu beginnen und dauert dann erfahrungsgemäß bis in den September hinein. Bei Baumaßnahmen im Frühjahr/ Sommer hat der Abfang bereits im Vorjahr stattzufinden. Ist eine genaue Kartierung stellenweise nicht tunlich, so muss vom worst-case ausgegangen werden und ein komplettes Freifangen der Fläche erfolgen.*

*In den Bereichen, wo in Erde/Schotter eingegriffen wird, hat vorab eine wesentlich gründlichere Kartierung zu erfolgen. Auch im Rahmen des § 44 Absatz 5 BNatSchG ist zu gewährleisten, dass sich das Tötungsrisiko für Individuen der Art nicht signifikant erhöht. Nur wenn das Risiko für das einzelne Individuum nicht signifikant erhöht ist und dennoch vorkommende Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, bedarf es keiner Ausnahme bezüglich § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG. Eine Wahlfreiheit zwischen Ausnahmebeantragung und Umsetzung der Maßgaben des § 44 Absatz 5 BNatSchG besteht nicht. Sind Tötungen bei geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Gleisanlagen durch Abfang vermeidbar, so besteht darin in aller Regel ein milderer Mittel und damit eine Alternative im Sinne des § 45 Absatz 7 BNatSchG.*

*Eine besetzte Fläche darf dann als freigestellt betrachtet werden, wenn an 10 aufeinander folgenden Tagen trotz geeigneter Jahreszeit und Witterung keine Tiere mehr gesichtet oder gefangen worden sind und zu späterer Zeit auch keine weiteren Tiere mehr zu erwarten sind (v.a. Schlüpflinge). Der Fang hat durch eine Kombination von Eimer- und Handfang stattzufinden. Eine mind. 1mal tägliche Leerung der Eimer ist bei Reptilien erforderlich. Die Fangeimer benötigen einen festen Prädatorenschutz und einen Sonnenschutz (z.B. feste Deckel auf Gewindeschrauben). Die Fangzahlen sind 14-tägig der obersten Naturschutzbehörde zu melden ([artenschutz@senuvk.berlin.de](mailto:artenschutz@senuvk.berlin.de)).*

*Werden zusätzlich Amphibien in den Eimern gefangen, so sind die Eimer im betreffenden Abschnitt unverzüglich mit nassen Schwämmen auszustatten; die Fangfrequenz ist dann auf mind. 2 mal täglich (morgens und abends) zu erhöhen. Die*

*oberste Naturschutzbehörde ist zu weiteren Abstimmungen zu kontaktieren (artenschutz@senuvk.berlin.de).*

*Bei starker Hitze und vor starkem oder langanhaltendem Regen sind Fangemeier sicher zu verschließen.*

*Für temporäre Umsetzungen („über den Zaun“) muss das neue Gebiet zuvor durch Aufwertungen und zusätzliche Strukturen (Winterquartiere, ggf. Eiablageplätz, Verstecke) gewährleisten können, dass die zeitweise Verdichtung des Besatzes nicht zu einem Mangel an Struktur und ggf. Nahrung führt.*

*Für Flächen, die dauerhaft in ihrer Funktion als Lebensraum für Zauneidechsen beeinträchtigt werden, ist eine CEF-Fläche zu benennen und entsprechend vorzubereiten, die ohne räumlichen Bruch und ohne zeitliche Verzögerung aufnahmebereit zur Verfügung steht (Ersatzfläche muss vor Beginn der Baumaßnahme wirksam sein und den Habitatansprüchen der Zauneidechsen entsprechen). Die Baumaßnahmen dürfen nicht zu einer Isolation von Tieren führen. Die als Lebensraum für die Zauneidechsen entwertete Fläche muss grundsätzlich in einem Verhältnis von 1:1 (ggf. unter Anrechnung von Äquivalenten) ausgeglichen werden. Bereits vorhandene Reptilien in den Ausgleichsflächen sind bei der Bedarfsberechnung zu berücksichtigen. Eine ggf. zur besseren Sicht geplante Mahd darf in besetzten Bereichen initial nicht unter 15 cm Bewuchs-Restlänge und nur händisch mit maschineller Unterstützung erfolgen; danach kann auf Sicht ggf. kürzer gemäht werden. Eine Mahd darf in diesen Bereichen nur mosaikartig erfolgen, da bei großflächigem Mähen die Echsen sonst ihre Verstecke längere Zeit wegen hoher Prädationsgefahr nicht verlassen oder durch Nahrungsmangel Schaden nehmen.*

*Zu den dauerhaft geschädigten und damit kompensationspflichtigen Flächen gehören insbes. auch die Bereiche von Lebensräumen der sog. Anhang-IV-Arten, die künftig durch die Lärmschutzwände so beschattet werden, dass die Habitateignung gemindert ist oder sogar entfällt. Eine Beschattung darf zudem nicht zu einer bisher nicht bestehenden Unterbrechung des Biotopverbundes führen. Eine Beschattungsstudie potentieller Echsenlebensräume liegt nicht zur Beurteilung vor; eine Abstimmung mit der obersten Naturschutzbehörde (artenschutz@senuvk.berlin.de) ist diesbezüglich erforderlich.“*

Die allgemeinen Hinweise zum Abfang von Reptilien nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis. Es wird auf die Maßnahmenblätter 004\_VA Schutz von Reptilien und 009\_CEF Schutz von Reptilien, vgl. Ordner 2, Unterlage 10,

Landschaftspflegerische Begleitplanung sowie auf die Nebenbestimmungen unter A.4.3.7 verwiesen.

Gemäß dem Maßnahmenblatt 009\_CEF: Schutz von Reptilien (Ersatzhabitate) stehen für die Schaffung von Lebensraumstrukturen drei Teilflächen von insgesamt ca. 12.000 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Für die Ermittlung der erforderlichen Ersatzlebensräume hat die Vorhabenträgerin die maximal an einem Begehungstag gesichteten Tiere innerhalb und im direkten Umfeld der BE-Fläche und Abstellanlage berücksichtigt (14 Tiere). In Anlehnung an die HVNL (2012) kann von maximal 140 Tieren, deren Lebensräume durch die BE-Fläche und Abstellanlage in Anspruch genommen werden, ausgegangen werden. Es wurde ein Aktionsraum von 70 bis 100 m<sup>2</sup> pro Tier angesetzt. Dies ergibt eine Lebensraumfläche von 9.800 bis 14.000 m<sup>2</sup>. Die oberste Naturschutzbehörde verweist in ihrer Stellungnahme darauf, dass die als Lebensraum für die Zauneidechsen entwertete Fläche grundsätzlich in einem Verhältnis von 1:1 ausgeglichen werden muss. Vorhandene Reptilien in den Ausgleichflächen sind bei der Bedarfsberechnung zu berücksichtigen. Im Rahmen des gegenständlichen Bauvorhabens wird ein dauerhafter Verlust von 2.500 m<sup>2</sup> und ein zeitweiliger Lebensraum von ca. 4.000 m<sup>2</sup> entzogen. Die vorgesehene Ersatzraumlebensfläche ist demnach deutlich größer, selbst wenn der zeitweilige Lebensraumverlust mit eingerechnet wird. Die detaillierte Beschreibung der CEF-Maßnahme kann dem entsprechenden Maßnahmenblatt der Unterlage 10 entnommen werden.

Ferner vertritt die oberste Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme die Auffassung, zu den dauerhaft geschädigten und damit kompensationspflichtigen Flächen gehörten auch die Bereiche von Lebensräumen der im Anhang IV der FFH-RL genannten Arten, die künftig durch die Lärmschutzwand so beschattet werden würden, dass die Habitateignung gemindert sei und sogar entfallen könnte. Eine Beschattung dürfe nicht zu einer bisher nicht bestehenden Unterbrechung des Biotopverbundes führen. Eine Beschattungsstudie liege den Antragsunterlagen nicht bei und weitere Abstimmungen seien mit der obersten Naturschutzbehörde erforderlich.

Die Lärmschutzwand wird mit einer Höhe von 4 m und einer Breite Sockel von 20 cm auf einer Länge von 183 m (Bahn-km ca. 10,3 bis 10,47) errichtet. Sie weist eine Nordnordwest-Südsüdost Ausrichtung auf. Somit ist von der Beschattung nur ein sehr geringer Teil der vorhandenen bzw. zukünftigen Lebensräume betroffen. Diese Betroffenheiten treten auch nur zeitweilig auf. Denn in den Sommermonaten tritt

durch den höheren Sonnenstand und der größeren Tageslänge nur eine unwesentliche Veränderung zum Ist-Zustand ein. Selbst im März, wenn die Zauneidechsen aus ihren Winterquartieren hervorkommen, ist der Sonnenstand schon höher als in den Wintermonaten. Im Herbst, wenn der Sonnenstand tiefer ist, ziehen sich die Tiere ab September bzw. Oktober in ihre Winterquartiere zurück. Darüber hinaus sind die Zauneidechsen mobil und haben ausreichend Ausweichflächen, da nur ein geringer Teil der Lebensräume betroffen ist. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu der Auffassung, dass die Besonnung der Flächen für die bestehende Population als ausreichend angesehen werden kann. Die Forderung eine Beschattungsstudie sei durch die Vorhabenträgerin vorzulegen, wird aus den o.g. Gründen zurückgewiesen.

## **B.4.5 Immissionsschutz**

### **B.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

#### **1. Allgemeine Regelungen**

Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Die Vorhabenträgerin wird hierzu ausdrücklich auf ihre Verpflichtung zur Beachtung der genannten Verwaltungsvorschrift zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm sowie die nach dem Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin und Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG BLN) erforderliche Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für die Durchführung von Bauarbeiten im Nachtzeitraum und an Sonn- und Feiertagen hingewiesen. Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen, die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen und deren Beurteilung sind nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung, da hierfür - wie vorstehend ausgeführt - Ausnahmegenehmigungen von der Immissionsschutzbehörde des Landes Berlin erforderlich sind.

#### **2. Schallschutzmaßnahmen**

Die Vorhabenträgerin hat in der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb – Strecke die Auswirkungen des Vorhabens auf die Nachbarschaft durch Baulärmimmissionen untersucht (vgl. Ordner 6, Unterlage 12). Im Ergebnis dieser Untersuchung werden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm prognostiziert. Das betrifft die Bereiche an denen Signale errichtet werden, die Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Herstellung von Kabelkanälen, -schächte

und die Errichtung des ESTW-Modulgebäudes. Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb – Strecke wurde festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in der Tageszeit nur an jeweils einem von vier Bautagen überschritten werden.

In der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb – Abstellanlage wurden die Baulärmimmissionen untersucht (vgl. Ordner 7, Unterlage 12). Im Ergebnis zum Baubetrieb – Abstellanlage wurden für alle Berechnungsfälle (Abbruch der Revisionsgrube der Abstellanlage; Antransport Schotter und Herstellung Schotterplanum Bereich Abstellanlage; Stopfen, Richten Schottern Bereich Abstellanlage; Stopfen, Richten Schottern Bereich Weiche 73) Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm prognostiziert.

Ogleich die Vorhabenträgerin Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor Baulärm in ihrer Planung einbezogen hat, sah es die Planfeststellungsbehörde dennoch für geeignet und erforderlich die Schallschutzmaßnahmen unter A.4.4.1 zu beauftragen.

### **3. Baulärm-/erschütterungsverantwortlicher**

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und insbesondere auch zur Vorbeugung bzw. Unterbindung vermeidbarer Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm und auch baubedingter Erschütterungen wurde der Vorhabenträgerin der Einsatz eines Baulärm-/erschütterungsverantwortlichen auferlegt. Weiterhin steht der Baulärmverantwortliche den Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann vor Ort mit den bauausführenden Firmen ggf. weitere Maßnahmen wie z.B. Standortverlegung von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in für Anwohner weniger sensible Zeitbereiche oder zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen abstimmen.

### **4. Information der Anlieger**

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend sowie 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.

## **Oberste Immissionsschutzbehörde**

1. Die oberste Immissionsschutzbehörde fordert in Ihrer Stellungnahme vom 30.11.2018, dass der Schalleistungspegel bezogen auf die schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb - Strecke nicht mit 114 dB(A) sondern besser mit 122 dB(A) anzusetzen wäre. Denn das Spektrum der Vibrationen weise deutliche Linien bei z.B. 40 Hz aus, die einen Lästigkeitszuschlag rechtfertigen würden. Nach Auffassung der obersten Immissionsschutzbehörde wäre demnach ein 11 dB höherer Beurteilungspegel zu rechnen. Dies sollte in den Unterlagen korrigiert werden.

Die Vorhabenträgerin legt dar, dass ihr Messprotokolle über Schalleistungspegel von 104 dB(A) und 114 dB(A) vorliegen würden, vgl. Anlagen 5.1 und 5.2 der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb - Strecke (Unterlage 12, Ordner 6). Zu einem weiteren Gerät der Vorhabenträgerin liegt ein Schalleistungspegel von 113 dB(A) vor. Der Wert der obersten Immissionsschutzbehörde von 122 dB(A) ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht weiter untersetzt und demnach für die Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar. Die Spitzen des Spektrums bei tiefen Frequenzen würden in die Berechnung miteinfließen und werden durch die A-Bewertung relativiert. Ein Lästigkeitszuschlag von 3 dB sei nicht begründet.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einschätzung der Obersten Immissionsschutzbehörde, dass die Schalleistungspegel von Vibrationsrammen einer gewissen Spannbreite unterliegen. Damit sind im realen Betrieb auch Schalleistungspegel von > 114 dB(A) möglich, die in Ansatz gebrachten Werte aber nicht generell unplausibel. Die genaue Angabe des Schalleistungspegels der einzusetzenden Vibrationsramme liegt erst im Rahmen der Ausführungsplanung vor. Die vorliegende schalltechnische Untersuchung wird der Anstoßwirkung voll umfänglich gerecht. Der Ansatz eines höheren Schalleistungspegels würde nicht zu weiteren umfangreicheren Schutzmaßnahmen führen, vgl. A.4.4.1. Dabei nimmt die Planfeststellungsbehörde auch in den Blick, dass es sich nur um kurzzeitige Einwirkungen der Vibrationsrammen handelt.

2. Die oberste Immissionsschutzbehörde verweist in ihrer Stellungnahme darauf, dass die Gründungen der Signalmaste im Zeitraum tagsüber eingeordnet worden sind. Es sei sicher zu stellen, dass die im Bauablauf so realisiert werden sollte.

Nach Auffassung der obersten Immissionsschutzbehörde sollte dies in die gegenständliche Plangenehmigung mit aufgenommen werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Gründungsarbeiten nur im Tageszeitraum geplant sind.

Die Forderung der obersten Immissionsschutzbehörde, dass die Gründung tagsüber in der Plangenehmigung mit aufgenommen werden soll, wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass wider Erwarten nachts auch Bauarbeiten stattfinden müssen, damit das Vorhaben rechtzeitig umgesetzt werden kann. Sollten Bauarbeiten in den besonders geschützten Zeiten und an Sonn- oder Feiertagen stattfinden, hat die Vorhabenträgerin die Nebenbestimmungen unter A.4.4.1 einzuhalten. Im Rahmen erforderlicher Ausnahmeanträge hat die Vorhabenträgerin ggf. die Notwendigkeit der Arbeiten in geschützten Zeiten darzulegen.

3. Die oberste Immissionsschutzbehörde verweist auf die schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb – Abstellanlage. Hierbei wurde der Rückbau der vorhandenen Gleise nicht betrachtet. Sollten diese Arbeiten nachts stattfinden, wäre diese Betrachtung nachzuholen.

Die Vorhabenträgerin legt in ihrer Erwiderng dar, dass der Rückbau der vorhandenen Gleise ausschließlich in der Tageszeit erfolgen wird. Die zu erwartenden Geräuschemissionen sind geringer als bei den betrachteten geräuschintensiven Berechnungsfällen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Entscheidungsbedarf.

4. Die oberste Immissionsschutzbehörde verweist darauf, dass als wirkungsvolle schallmindernde Maßnahme die Erstellung der Schallschutzwand vor den anderen Arbeiten betrachtet werden sollte. Dieser Vorschlag wäre zu untersuchen und ggf. in die Plangenehmigung mit aufzunehmen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Errichtung der Schallschutzwand vor den anderen Arbeiten aus Gründen der Technologie und der Bausicherheit (zu geringe Gleisabstände) nicht möglich sei. Das Vorziehen der Lärmschutzwand würde zu neuen Schutzmaßnahmen der neu zu errichtenden Lärmschutzwand führen, die wiederum zusätzlich den Arbeitsraum einschränken würden, die Bautechnologie über die Abstellanlage erschweren und die Oberbauarbeiten der Abstellgleise behindern würden. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Abstellanlage

nur am Tage umbauen zu wollen. Ferner sagt die Vorhabenträgerin zu, dass sie mit dem Auftragnehmer-Bau eine frühestmögliche Errichtung der Lärmschutzwand prüfen wolle.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Sichtweise der Vorhabenträgerin an. Die Forderung der obersten Immissionsschutzbehörde wird abgelehnt.

5. Zur schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb bezogen auf die Abstellanlage beanstandet die oberste Immissionsschutzbehörde in ihrer Stellungnahme, dass die geplante Schallschutzwand problematisch als zwischen der Wohnbebauung und der Abstellanlage die A100 verläuft und es wünschenswert gewesen wäre die Wand an einer Stelle zu errichten, die auch für den dort dominanten Autobahnlärm eine Minderung bewirkt. Die betroffenen Anwohner dürfen am Sinn der Wand zweifeln, so dass eine Untersuchung nach Nr. 3.2.1 der TA Lärm wünschenswert gewesen wäre, die evtl. dazu geführt hätte, dass die Wand entfallen könnte.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Minderung des Autobahnlärms nicht in ihre Zuständigkeit falle. Mit der für die Abstellanlage dimensionierten Lärmschutzwand hat die Vorhabenträgerin eine konservative Lösung gewählt, da u.a. das Vorhandensein der Lärmschutzwand der Autobahn vernachlässigt wurde.

Die Prüfung gemäß Nr. 3.2.1 der TA Lärm, ob ständig vorherrschende Fremdgeräusche durch die Autobahn A100 vorliegen, erscheint aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zielführend, da nach Recherchen durch die Vorhabenträgerin die anzusetzenden Verkehrszahlen der A100 für den Bemessungsfall der „leisesten Stunde“ zu niedrig seien, um ein „ständig vorherrschendes Fremdgeräusch“ ausweisen zu können. Daher wurde von einer Nachweisführung abgesehen.

Grundlage der Bemessung der Schallschutzmaßnahme sind die sich aus dem Betrieb ergebenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Die Bemessung der Schallschutzmaßnahme erfolgt ausschließlich auf der Grundlage des Betriebslärms. Eine Berücksichtigung des Verkehrslärms ist nicht erforderlich. Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu bemängeln, diese Schallschutzmaßnahme an der Quelle, wo sie am wirksamsten ist, zu realisieren.

Daneben folgt die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass der aus dem Wochentag mit der geringsten

Verkehrsbelastung in der leisesten Nachtstunde resultierende  $L_{95}$  der A100 den Mittelungspegel der Abstellanlage nicht überschreitet.

6. Ferner legt die oberste Immissionsschutzbehörde in ihrer Stellungnahme dar, dass in der schalltechnischen Untersuchung nach TA Lärm für das Modulgebäude die Frage offen ist, ob der Innenpegel nicht auch Einfluss auf die Emissionspegel der Ansaug- und Ausblasöffnungen der Ventilatoren hätte, da nicht zu erwarten sei, dass es sich um ein vollkommen geschlossenes System handele.

Die Vorhabenträgerin legt in ihrer Erwiderung dar, dass der Einfluss des Innenpegels auf die Emissionspegel der Ansaug- und Ausblasöffnungen der Ventilatoren minimal ist. Der Innenpegel verursacht bei einer Ventilatorenfläche von 30 cm x 30 cm einen Schalleistungspegel von 63,8 dB(A). Dabei wurde die Eigen-Schalldämmung des Ventilators vernachlässigt. Die Ventilatoren haben Schalleistungspegel von 68 dB(A) (Ansaugseite) und 76 dB(A) (Ausblasseite), sie dominieren also deutlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträgerin an. Einen Entscheidungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde nicht.

7. Die oberste Immissionsschutzbehörde verweist auf die Aussage in Kapitel 7 der schalltechnischen Untersuchung nach TA Lärm für das Modulgebäude, „In Anbetracht der konservativen Berücksichtigung der Wandventilatoren können Schwachstellen der Schalldämmung der Gebäudehülle (Türen) vernachlässigt werden.“ Diese Aussage sei dann richtig, wenn die Türen insbesondere im tieffrequenten Bereich eine ausreichende Schalldämmung aufweisen. Da die Türen jedoch anders als die Öffnungen zu den maßgeblichen Immissionsorten hin gerichtet sind, genüge dieser pauschale Ansatz nicht. Dies sollte nachvollziehbar ergänzt werden.

Die Vorhabenträgerin legt in ihrer Erwiderung dar, dass die Ausbreitungstabelle in der Anlage 3 der o.g. schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass auch am maßgeblichen Immissionsort Buddestraße 1, Nordfassade die an der Ostseite des Modulgebäudes geplanten Ventilatoren dominieren. An der Westseite des Modulgebäudes sind 3 Stahltüren von je 2,25 m x 1 m vorgesehen. Der genaue Aufbau ist noch nicht bekannt. Für eine zusätzliche Testrechnung wurden den Türen ein Schalldämm-Maß von 25 dB zugeordnet (Stahltür einflügelig mit Dichtung, T30 aus der SoundPLAN-Bibliothek). Im Ergebnis der Testrechnung

ergab sich ein Beurteilungspegel von 35,4 dB(A) gegenüber 35,1 dB(A) ohne Berücksichtigung der Türen.

Die Vorhabenträgerin hat erneut eine Testrechnung durchgeführt, bei der die drei Türen an der Westseite des Modulgebäudes berücksichtigt wurden. Dabei wurde von den Maßen  $B = 1 \text{ m}$  und  $H = 2 \text{ m}$  sowie einem Schalldämmmaß von 25 dB ausgegangen (Stahltür einflügelig mit Dichtung,  $T = 30$ ). Im Ergebnis dieser Testrechnung unter Berücksichtigung der Türen ergab sich eine geringe Erhöhung des Beurteilungspegels von 34,8 dB(A) ohne Türen auf 35,3 dB(A) mit Türen. Ferner legt die Vorhabenträgerin dar, dass bei Änderung der Türanordnung die gesamte Anlagendisposition im Modulgebäude sowie der am Gebäude heranführenden Kabelanlagen umgeplant werden müssten. Auch würden dadurch längere Kabelwege notwendig werden, die wiederum aus anlagentechnischer Sicht und aufgrund der Betreiberanforderungen nur begrenzt möglich wären. Aufgrund der technischen Abhängigkeiten sowie infolge der nur geringen Änderung des Beurteilungspegels, erscheint aus Sicht der Vorhabenträgerin eine Umverlegung der Türen auf die Ostseite des Modulgebäudes aus technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht sinnvoll.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträgerin an. Einen Entscheidungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde nicht.

#### **B.4.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung nach TA Lärm bezogen auf die Abstellanlage in Berlin-Tegel wurde festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm in der Nachtzeit an allen Immissionsorten überschritten werden, so dass die Errichtung einer Lärmschutzwand erforderlich wurde. Mit der vorgesehenen Lärmschutzwand von 4 m Höhe können die Immissionsrichtwerte sicher eingehalten werden.

#### **Bezirksamt Reinickendorf**

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin macht in seiner Stellungnahme vom 30.11.2018 geltend, dass von einer Verstärkung des Lärmpegels des regulären S-Bahnbetriebes durch Reflexion der Fahrgeräusche an der vorgesehenen Lärmschutzwand Richtung Osten auszugehen sei. Es bleibe offen, ob an den östlich der Anlage befindlichen Immissionsorten im Vergleich zur Ist-Situation erhöhte Pegel Berücksichtigung finden.

Die Vorhabenträgerin sieht eine beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand (Reflexionsverlust von 8 dB) vor. Mit dieser Ausführung werden Pegelerhöhungen durch Reflexion an den östlichen Immissionsorten minimiert. Einen Entscheidungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde nicht.

#### **B.4.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

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

##### **a. Einwirkung von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden**

Die Anhaltswerte der Tab. 2 der DIN 4150 Teil 2 gelten grundsätzlich nur für Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tagen (Abschnitt 6.5.4.2).

##### **b. Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude und Bauwerke**

Relevante Erschütterungsemissionen entstehen beim gegenständlichen Bauvorhaben beim Rammen der Signalfundamente; von Durchörterungen und der Lärmschutzwand. Ferner werden erschütterungsintensive Bauarbeiten durch den Einsatz von Abrisshämmern, Rüttelplatten, das Stopfen der Gleise sowie Verlade- und Verlegearbeiten hervorgerufen.

Die Auflagen sollen sicherstellen, dass durch baubedingte Erschütterungen keine Bauwerksschäden an Gebäuden sowie Bauwerken in der Nachbarschaft des Bauvorhabens auftreten.

#### **B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die Forderungen der Oberen Abfallbehörde wurden zum Gegenstand der Nebenbestimmung unter A.4.5 gemacht.

#### **B.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Nebenbestimmungen unter A.4.6 sind erforderlich, um eine Beeinträchtigung öffentlicher Ver- und Entsorgungsleitungen durch die Bauarbeiten zu vermeiden.

##### **B.4.7.1 Vattenfall Wärme Berlin AG**

Die Forderungen der Vattenfall Wärme Berlin AG wurden zum Gegenstand der Nebenbestimmung unter A.4.6.1 gemacht.

#### **B.4.7.2 Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Die Forderungen der Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH wurden zum Gegenstand der Nebenbestimmungen unter A.4.6.2 gemacht.

#### **B.4.7.3 Stromnetz Berlin GmbH**

Die Forderungen der Stromnetz Berlin GmbH wurden zum Gegenstand der Nebenbestimmungen unter A.4.6.3 gemacht.

#### **B.4.7.4 Berliner Wasserbetriebe**

Die Forderungen der Berliner Wasserbetriebe wurden zum Gegenstand der Nebenbestimmungen unter A.4.6.4 gemacht.

#### **B.4.7.5 Öffentliche Beleuchtung**

Die Forderungen der Abteilung V SenUVK – Tiefbau, Öffentliche Beleuchtung werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin sieht keine geplanten Maßnahmen an der öffentlichen Beleuchtung vor.

#### **B.4.8 ÖPNV-Planung/Integrative Verkehrsplanung**

Die Abteilung Verkehr der SenUVK verweist in ihrer Stellungnahme darauf, dass für den Bereich der Kremmener Bahn im Rahmen der Strategie i2030 Ausbauplanungen, welche Varianten mit einem zweigleisigen Ausbau vorsehen, aber auch Varianten mit zusätzlichem Gleis für den Regionalverkehr, wodurch insgesamt 3 Gleise vorgesehen sind, diskutiert werden. Hier könnte es zu Flächenkonflikten mit den Planungen des ESTW kommen. SenUVK hinterfragt, inwieweit Vorsorgen für die Ausbauplanung bei der vorliegenden Planung berücksichtigt werden:

1. ESTW-Gebäude nördlich des Bahnhofes Tegel: Es sei zu prüfen, inwiefern noch Platz zwischen den bestehenden zwei S-Bahn-Gleisen und dem ESTW-Gebäude verbleibt, um ein eventuelles drittes Gleis einzufügen.
2. Abstellanlage Tegel: Die Abstellgleise werden wegen erforderlicher Sicherheitsabstände vom bestehenden Streckengleis abgerückt. Es sei aus Sicht der SenUVK zu prüfen, wie die Platzverhältnisse für einen zwei- oder mehrgleisigen Ausbau sind.
3. Die Gleise des Güterbahnhofs Schönholz sollen nur noch von Süden erreichbar sein, die Weichenverbindungen im Norden fallen weg. Der Bahnhof sei damit nicht mehr als Kreuzungs- und Überholbahnhof nutzbar. Diese Kreuzungsmöglichkeit werde aber als Ausgleich für größere Verspätungen im

Regionalverkehr und für gelegentlich durchzuführende Güterzugfahrten der Firma Stadler Reinickendorf grundsätzlich benötigt.

Zu 1.

Die Vorhabenträgerin verweist in ihrer Erwiderung darauf, dass wie die SenUVK richtigerweise darlegte, es unterschiedliche Varianten zu den Ausbauplänen der Kremmener Bahn gibt. Bezüglich der Planungen des Landes Berlin können jedoch keine verbindlichen Planungsprämissen und belastbare Aufgabenstellungen angesetzt werden. Die Örtlichkeit der angrenzenden Infrastruktur der Gleise (zweigleisig ab ca. km 11,2+50), der Straße (Bahnübergang Gorkistraße) und der Bebauungen lassen keine grundsätzlich andere Trassenführung für zukünftige Ausbaupläne zu. Der ESTW-Standort wird als unkritisch angesehen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträgerin an. Ein Entscheidungsbedarf wird von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Zu 2.

Der perspektivische Wiederaufbau der Kremmener Bahn verläuft bahnrechts der Strecke 6183. Im südlichen Bereich des Bahnhofes Tegel werden umfangreiche Trassierungsanpassungen für die Linienführung eines zweigleisigen Ausbaus der S-Bahn zwischen Schönholz – Tegel unter Berücksichtigung der Trasse der Kremmener Bahn erforderlich. Im nördlichen Bereich des Bahnhofes Tegel verläuft die Trasse der S-Bahn dann wieder auf Höhe der Bestandanlage. Ferner weist die Vorhabenträgerin daraufhin, dass eine Machbarkeitsstudie für das Ausbauprojekt nicht Gegenstand des gegenständlichen Bauvorhabens sei. Auch liegen der Vorhabenträgerin keine belastbaren Planungen bzw. Bestellungen vor, die eine konkrete Betrachtung und Bewertung ermöglichen würden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Entscheidungsbedarf.

Zu 3.

Die Vorhabenträgerin legt folgendes vor:

Auf den Strecken 6088 zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Berlin-Schönholz, sowie auf der weiterführenden Strecke 6182 Berlin-Schönholz – Berlin Reinickendorf findet derzeit kein regelmäßiger Reise- und Güterverkehr statt. In unregelmäßigen Abständen verkehren Zuführungsfahrten von und zum Anschluss „Hansteen Holzhauser Markt S.a.r.l. Luxembourg“ nach Berlin-Reinickendorf (u.a.

Fahrzeuglackiererei Fa. Stadler) sowie gelegentlich Fahrten im Zusammenhang mit der Instandhaltung der DB Netz AG (ca. 1-2 Züge je Tag in sehr unregelmäßigen Abständen). Die Gleise 9-13 im Bahnhof Schönholz werden derzeit sehr unregelmäßig für Baulogistikzwecke genutzt. Für diese Zwecke ist die einseitige Anbindung der Gleise ausreichend, da die Fahrten in Richtung der Strecken 6182 sowie der S-Bahn-Strecken 6183 und 6030 in der Minderheit sind und im Bedarfsfall entsprechend gefahren werden können.

In Bezug auf den Fahrweg in Richtung Fa. Stadler führen die Fahrten von und nach Berlin-Reinickendorf vom Bft Berlin Bornholmer Straße des Bf Berlin-Gesundbrunnen (km 1,6) über das linke oder rechte Streckengleis der (in diesem Abschnitt zweigleisigen) Strecke 6088 bis zur Abzweigstelle Wollankstraße (km 2,6). Zwischen dem Abzw Wollankstraße und Berlin-Schönholz wird das verbleibende Streckengleis der Strecke 6088 genutzt. Im Bf Berlin-Schönholz (km 3,9) befahren die Züge das durchgehende Hauptgleis (Gleis 8, zukünftig Gleis 249). Zwischen Berlin-Schönholz und Berlin-Reinickendorf wird das Streckengleis der Strecke 6182 genutzt. Die Fahrten enden im Bf Berlin-Reinickendorf (km 6,8) auf Gleis 2 und gehen dort in die Rangierfahrt in das Anschlussgleis über. Für die Fahrten in Gegenrichtung (Berlin-Reinickendorf nach Berlin Bornholmer Straße) gelten die gleichen Gleisangaben. Durch die gegenständliche ESTW-Maßnahme bleibt diese Fahrstrecke unverändert.

Aufgrund der geringen Entfernung zwischen dem Beginn der eingleisigen Streckenführung (km 2,6) und dem Bf Berlin-Reinickendorf (km 6,8) in Verbindung mit der sehr geringen Verkehrsbelastung der Strecke ist für das aktuelle Betriebsprogramm keine Kreuzungs- und Überholmöglichkeit erforderlich. Auch stellte das Eisenbahn-Bundesamt (Referat 23 – Aktive Kapazitätsüberwachung) mit E-Mail vom 12.04.2017 fest, dass die Infrastrukturreduzierung, d.h. der Wegfall von einer Kreuzungsmöglichkeit, an einem Streckenende ist und dass das Streckengleis von den geplanten Rationalisierungsmaßnahmen im Bf Schönholz nicht betroffen ist. Planmäßig stattfindende Zugfahrten finden auch weiterhin auf der zu bewertenden Strecke nicht statt. Das Referat kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Vorhaltung der Serviceeinrichtungen im Bf Berlin-Schönholz nur für die Baustellenlogistik, ein Verfahren nach § 11 AEG nicht erforderlich erscheint.

Die derzeitigen Verkehrsprognosen für die Vorhaben aus dem Projekt i2030 sehen ohne Berücksichtigung der Nordbahn folgende Verkehrsleistungen auf der Strecke 6088 zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Berlin-Schönholz vor: PEX

(Prignitzexpress) – Grundtakt: 2 Zugpaare/Stunde im Tageszeitraum und NEB: 2 Zugpaare/Stunde im Tageszeitraum. Im Regionalverkehr besteht demnach eine maximale Auslastung von 4 Zügen/Richtung/Stunde im Tageszeitraum. Dies erfordert den Wiederaufbau des zweiten Streckengleises der Strecke 6088 bis zur Verzweigung der Strecken nördlich von Berlin-Schönholz. Somit wird aufgrund des Wiederaufbaus als zweigleisige Strecke die Vorhaltung eines Kreuzungsgleises im Bahnhof Schönholz nicht mehr erforderlich. Mit der Zweigleisigkeit werden die Abhängigkeiten beider Richtungen aufgehoben. Zusätzliche Standzeiten im Überholgleis würden die Fahrzeiten sowie durch Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge die Belegung der Strecke erhöhen.

Die Regionalzüge verkehren mit einem ähnlichen Geschwindigkeitsprofil, welches die Erfordernis von Überholungen ausschließt. Notwendige Dispositionen würden im Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen erfolgen.

Nach dem Prognose-Betriebsprogramm ist für den Güterverkehr ein tägliches Güterzugpaar im Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Reinickendorf zur Bedienung des dortigen Anschließers vorgesehen. Nach heutigem Stand erfolgt die Bedienung nur an einzelnen Wochentagen. Ein durchgehender Güterverkehr auf der Strecke Richtung Berlin-Tegel / Hennigsdorf ist auf Basis der Bundesprognose 2030 nicht vorgesehen. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit SGV-Fahrten im Tageszeitraum durchzuführen.

Bei einem zusätzlichen Wiederaufbau der Nordbahn zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Birkenwerder würde das o.g. Regionalverkehrs-Betriebsprogramm ergänzt um: RE 5: 1 Zugpaar/Stunde im Tageszeitraum; FV-Li17: 1 Zugpaar/2 Stunden im Tageszeitraum; ggf. einzelne SGV-Züge aus Ortsverkehr. Dies führt zu einer zusätzlichen Belastung um bis zu zwei zusätzlichen Zugpaaren/Stunde im Tageszeitraum. Aufgrund des Ausbauziels der Nordbahn als durchgehend zweigleisige Strecke der Streckenkategorie M160 ist der Wiederaufbau des zweiten Streckengleises auch nördlich von Berlin-Schönholz zwingend erforderlich.

Die derzeitige Trassenführung der Strecke 6088 lässt zwischen dem bestehenden Streckengleis und der S-Bahn Strecke 6030 die Wiedererrichtung des demontierten Streckengleises 6088-2 mit regelkonformen Gleisabstand zum bisherigen Gleis 8 und zum S-Bahn-Gleis zu. Darüber hinaus wird dem derzeit geplanten Ersatzneubau der EÜ Wollankstraße zudem die Voraussetzung für die Wiedererrichtung der Zweigleisigkeit zwischen dem Abzw. Wollankstraße und dem Bf Berlin-Schönholz gelegt. Mit diesen Maßnahmen wird die Durchlässigkeit der Strecke 6088 im

Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Schönholz gegenüber dem bestehenden Zustand der eingleisigen Strecke mit Kreuzungsmöglichkeit vervielfacht, da ein freizügiges Begegnen von Zügen zwischen Bornholmer Straße und Schönholz möglich wird.

Demnach ist aus den vorgenannten Gründen bei Herstellung der Zweigleisigkeit im Abschnitt Abzw Wollankstraße – Berlin-Schönholz die Vorhaltung eines zusätzlichen Überholgleises nicht erforderlich.

Auf den Gleisanlagen des derzeit ungenutzten Güterbahnhofs Berlin-Schönholz ist die Schaffung einer Abstell- und Behandlungsanlage (ABA) für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) vorgesehen. Diese soll eine zukünftige Angebotsausweitung im SPFV durch die Erhöhung der Abstellkapazitäten im Knoten Berlin ermöglichen und die Behandlung von im Nord-Süd-System endenden Zügen auch im Verspätungsfall zulassen. Zudem wird durch die Anlage der Berliner Innenring im Abschnitt Berlin-Gesundbrunnen – Berlin-Frankfurter Allee Bft von Leerfahrten entlastet. Das derzeitige Prognose-Betriebsprogramm sieht je Richtung 34 Fahrten in und aus der Anlage vor, die aber zu 30% nachts, also außerhalb der SPNV-Fahrzeiten abgewickelt werden sollen. Da diese Fahrten in Berlin-Schönholz enden werden und die Zuführung entweder aus dem Nord-Süd-System oder aus Berlin-Rummelsburg erfolgen werden, ist auch für die ABA keine nördliche Anbindung der Anlage erforderlich. Zur Inbetriebnahme der Nordbahn wäre die Nachrüstung einer nördlichen Ausfahrt aus der ABA mit geringem Aufwand möglich.

Aus den vorgenannten Gründen schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Auffassung der Vorhabenträgerin an. Eine Vorhaltung der Weichenverbindungen im Norden des Bahnhofes Schönholz ist damit nicht mehr erforderlich. Die Aufrechterhaltung des Bf Berlin-Schönholz als Kreuzungs- und Überholbahnhof ist demnach nicht gegeben.

#### **B.4.9 Kampfmittel**

Im Erläuterungsbericht, Pkt. 9.8 (Ordner 1, Unterlage 1) verweist die Vorhabenträgerin auf die Schreiben vom 12.04.2017 und 05.05.2017 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. In beiden Schreiben wird auf 3 Verdachtspunkte, die auf ein evtl. Vorkommen von Kampfmitteln hindeuten, im Bereich Tegel – Landesgrenze Brandenburg und 4 Verdachtspunkte im Bereich Schönholz – Tegel verwiesen. Daher ist entweder eine

Kampfmittelfreiheitsbescheinigung für die betroffenen Bereiche vor Baubeginn der Planfeststellungsbehörde vorzulegen oder eine baubegleitende Kampfmitteluntersuchung durchführen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung mit Stand vom 18.04.2019 gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt eine baubegleitende Kampfmitteluntersuchung durchführen zu wollen.

Mit Schreiben vom 10.05.2017 teilte der Zentraldienst der Polizei Brandenburg für den Bereich Landesgrenze Land Berlin – Hennigsdorf der Vorhabenträgerin mit, dass keine konkreten Anhaltspunkte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln hindeuten.

#### **B.4.10 Kapazität**

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die verkehrliche Entbehrlichkeit betroffener Anlagen. Dazu wurde das gegenständliche Verfahren am 26.10.2018, Az. 511ppc/031-2301#001, im Internet veröffentlicht, um Nutzer betroffener Anlagen und Dritten mit absehbarem Nutzungsinteresse Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Einwendungen gegen den Rückbau bzw. die Stilllegung der Eisenbahninfrastruktur wurden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgetragen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz legt in ihrer Stellungnahme vom 30.11.2018 dar, dass die Gleise des Güterbahnhofs Schönholz durch die vorgesehenen Rückbaumaßnahmen nur noch von Süden erreichbar wären, da die Weichenverbindungen im Norden wegfallen würden. Der Bahnhof Schönholz wäre als Kreuzungs- und Überholungsbahnhof nicht mehr nutzbar. Die Kreuzungsmöglichkeit würde jedoch für größere Verspätungen im Regionalverkehr und für gelegentlich durchgeführte Güterzugfahrten der Firma Stadler Reinickendorf grundsätzlich benötigt.

Es wird auf die Begründung unter B.4.8, Pkt. 3 verwiesen.

Für den Bereich des Bahnhofes Berlin-Tegel legte die Vorhabenträgerin eine E-Mail der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) vom 23.06.2017 vor. Darin erklärt diese, dass die NEB Eigentümerin der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde ist, die wegen des Baus der A111 in Tegel in den 1980er Jahren eine vom Land Berlin gebaute Ersatz-Einbindung über den landeseigenen Friedhof nahe Gorkistraße in die Kremmener Bahn und mithin in ihr Streckennetz hatte. Der Abschnitt von der Kremmener Bahn (DB) bis BÜ Eichhorster Weg (NEB) einschließlich der vorgenannten Ersatz-Anbindung (Verbindungskurve) wurde auf Antrag der NEB hin von der für die NEB zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, ehemals

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Landeseisenbahnbehörde, von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) frei gestellt (Freistellungsbescheid: Entwidmung eines Teilstücks der Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde zwischen BAB A111 und Eichhorster Weg in Berlin-Reinickendorf, Ortsteile Tegel, Wittenau vom 22.03.2005, Az.: VII E 316). Die NEB hat daraufhin den Großteil der Gleisanlagen zurückgebaut. Ferner verweist die NEB daraufhin, dass auch die DB Netz AG im Freistellungsverfahren angehört wurde sowie beide beteiligte Bahngesellschaften der NEB jeweils Erklärungen abgegeben haben, darunter eine Verzichtserklärung für die Weichen W74 und W75 sowie die Zustimmung zum ersatzlosen Rückbau.

#### B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Das Bauvorhaben dient der Erhöhung der Sicherheit und Beschleunigung der Betriebsabwicklung durch den Einsatz moderner Technik.

Die Planfeststellungsbehörde hat die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange untersucht und festgestellt, dass keine solchen Betroffenheiten entstehen, die einer Genehmigung entgegenstehen. Die Träger öffentlicher Belange haben Bedenken und Anregungen mitgeteilt. Die Planfeststellungsbehörde hat Auflagen zum Schutz der Belange erteilt. Das öffentliche Interesse an dem Vorhaben überwiegt. Deshalb war das Vorhaben wie beantragt mit den getroffenen Entscheidungen und erteilten Auflagen zu genehmigen.

Die Vorhabenträgerin hat mit allen Stellen, deren Grundeigentum zur Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens vorübergehend beansprucht wird, das Einverständnis hergestellt.

In die Rechte der Vorhabenträgerin wird auch durch die verfügten Auflagen 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.

Das Vorhaben ist zulässig und war mit den ergänzenden Nebenbestimmungen zu genehmigen.

#### B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

### C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg

Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin

erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Berlin, Steglitzer Damm 117, 12169 Berlin) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Berlin**

**Berlin, den 03.06.2019**

**Az. 511ppc/031-2301#001**

**VMS-Nr. 3360860**