

**SenStadt VII E - Planfeststellungsbehörde nach BerlStrG -**

**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

**für den Neubau der**

**Axel-Springer-Straße**

**von**

**Krausenstraße bis Leipziger Straße  
im Bezirk Mitte von Berlin**

**- Beschluss VII E – 2/2009 -**

**Berlin, den 11. Juni 2010**



## Inhaltsverzeichnis

|              | Seite   |
|--------------|---|
| <b>A</b>     | <b>Entscheidung..... 10</b>   |
| <b>A.I</b>   | <b>Feststellung des Plans..... 10</b>                                     |
| <b>A.II</b>  | <b>Planunterlagen..... 11</b>   |
| <b>A.III</b> | <b>Festsetzungen ..... 14</b>   |
| A.III.1      | Verpflichtungen, Vorbehalte und Nebenbestimmungen..... 14                 |
| A.III.2      | Widmung, Einziehung ..... 17  |
| <b>A.IV</b>  | <b>Wasserrechtliche Entscheidungen ..... 17</b>                           |
| <b>A.V</b>   | <b>Einwendungen ..... 18</b>  |
| <b>A.VI</b>  | <b>Entschädigungen ..... 18</b>   |
| <b>B</b>     | <b>Begründung ..... 19</b>  |
| <b>B.I</b>   | <b>Sachverhalt ..... 19</b>   |
| B.I.1        | Straßenbauvorhaben ..... 19   |
| B.I.1.1      | Ziel der Planung ..... 19   |
| B.I.1.2      | Planungsentwicklung..... 19   |
| B.I.1.3      | Beschreibung des Vorhabens ..... 20                                       |
| B.I.1.3.1    | Überblick ..... 20  |
| B.I.1.3.2    | Straßenbauliche Maßnahmen ..... 21  |
| B.I.1.3.3    | Abstimmung mit der Landesplanung Berlins..... 22                          |
| B.I.1.4      | Technische Gestaltung der Baumaßnahme..... 23                             |
| B.I.1.4.1    | Trassierung ..... 23  |
| B.I.1.4.1.1  | Allgemeines..... 23   |
| B.I.1.4.1.2  | Entwurfsgeschwindigkeit ..... 23  |
| B.I.1.4.1.3  | Planerische Vorgaben für die Linienführung im Grund- und Aufriss ..... 23 |
| B.I.1.4.2    | Querschnitt..... 24   |
| B.I.1.4.3    | Verknüpfungen mit dem Straßennetz ..... 25                                |
| B.I.1.4.4    | Entwässerung ..... 27   |
| B.I.1.4.5    | Ingenieurbauwerke..... 28   |
| B.I.1.4.6    | Straßenausstattung..... 28  |
| B.I.1.4.7    | Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs..... 29                         |
| B.I.1.4.8    | Leitungen ..... 30  |
| B.I.1.5      | Beschreibung der Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ..... 30        |
| B.I.1.5.1    | Lärmschutzmaßnahmen ..... 30  |
| B.I.1.5.1.1  | Allgemeines..... 30   |
| B.I.1.5.1.2  | Aktiver Schallschutz ..... 31   |
| B.I.1.5.1.3  | Passiver Schallschutz ..... 31  |

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| B.I.1.5.2    | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft..... | 32 |
| B.I.1.6      | Durchführung der Baumaßnahme .....                                       | 32 |
| B.I.1.7      | Grunderwerb.....   | 32 |
| B.I.2        | Vorgängige Verfahren .....   | 32 |
| B.I.2.1      | Bedarfsplanung .....   | 32 |
| B.I.2.2      | Flächennutzungsplanung/Stadtentwicklungsplan Verkehr .....               | 32 |
| B.I.2.3      | Bebauungspläne im Plangebiet.....  | 33 |
| B.I.3        | Verfahrensablauf .....   | 33 |
| B.I.3.1      | Vorbereitende und parallele Verfahren.....                               | 33 |
| B.I.3.1.1    | Abstimmung mit den Planungsträgern.....                                  | 34 |
| B.I.3.1.2    | Variantenuntersuchung .....  | 34 |
| B.I.3.1.2.1  | Nullvariante.....  | 35 |
| B.I.3.1.2.2  | Vierstreifiger Ausbau ohne Straßenbahnvorhaltetrasse .....               | 35 |
| B.I.3.1.2.3  | Vierstreifiger Ausbau mit Straßenbahnvorhaltetrasse .....                | 36 |
| B.I.3.2      | Anhörungsverfahren .....   | 36 |
| B.I.3.2.1    | Einleitung.....  | 36 |
| B.I.3.2.2    | Auslegung.....   | 37 |
| B.I.3.2.3    | Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....                        | 38 |
| B.I.3.2.4    | Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereine .....                     | 38 |
| B.I.3.2.5    | Erörterung.....  | 38 |
| B.I.4        | Planänderungen .....   | 39 |
| B.I.4.1      | Erläuterungsbericht (UL 1).....  | 39 |
| B.I.4.2      | Übersichtskarte (UL 2).....  | 40 |
| B.I.4.3      | Übersichtslageplan (UL 3) .....  | 40 |
| B.I.4.4      | Übersichtshöhenplan (UL 4).....  | 40 |
| B.I.4.5      | Kostenberechnung .....   | 40 |
| B.I.4.6      | Straßenquerschnitte (UL 6) .....   | 40 |
| B.I.4.7      | Lagepläne (UL 7).....  | 41 |
| B.I.4.7.1    | Lagepläne – Straße (UL 7.1) .....  | 41 |
| B.I.4.7.2    | Leitungsplan – Raumverteilungsplan (UL 7.2).....                         | 41 |
| B.I.4.7.3    | Bauwerksverzeichnis (UL 7.3) .....                                       | 41 |
| B.I.4.8      | Höhenpläne (UL 8) .....  | 42 |
| B.I.4.9      | Bodenuntersuchungen (UL 9) .....   | 42 |
| B.I.4.10     | Ingenieurbauwerke .....  | 42 |
| B.I.4.11     | Schalltechnische Untersuchung (UL 11) .....                              | 42 |
| B.I.4.12     | Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung.....              | 42 |
| B.I.4.12.1   | Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil) (UL 12.1) .....          | 42 |
| B.I.4.12.2   | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (UL 12.2) .....      | 43 |
| B.I.4.12.3   | Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (UL 12.3) .....          | 43 |
| B.I.4.13     | Wassertechnische Untersuchungen (UL 13).....                             | 43 |
| B.I.4.14.1   | Grunderwerbsplan (UL 14.1) .....   | 43 |
| B.I.4.14.2   | Grunderwerbsverzeichnis (UL 14.2) .....                                  | 43 |
| B.I.4.15.1   | Umweltverträglichkeitsstudie (UL 15.1) .....                             | 44 |
| B.I.4.15.1.1 | Umweltverträglichkeitsstudie Erläuterungsbericht (UL 15.1.1) .....       | 44 |
| B.I.4.15.1.2 | Umweltverträglichkeitsstudie Karten und Pläne (UL 15.1.2).....           | 44 |
| B.I.4.15.2   | Luftschadstoffgutachten (UL 15.2) .....                                  | 44 |
| B.I.4.16     | Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG (UL 16) .....       | 45 |
| B.I.5        | Beteiligung wegen Bestandsveränderung .....                              | 45 |

|                |   |           |
|----------------|---|-----------|
| <b>B.II</b>    | <b>Rechtliche Würdigung.....</b>  | <b>46</b> |
| B.II.1         | Rechtsgrundlage, Zuständigkeit, Verfahren .....                                       | 46        |
| B.II.1.1       | Allgemeines.....  | 46        |
| B.II.1.2       | Materielle Ermächtigung.....  | 46        |
| B.II.1.3       | Zuständigkeit.....  | 46        |
| B.II.1.4       | Verfahren/Planfeststellungsverfahren .....  | 46        |
| B.II.2         | Planrechtfertigung .....  | 47        |
| B.II.2.1       | Allgemeine Rechtfertigung .....   | 47        |
| B.II.2.2       | Geeignetheit und Notwendigkeit der Baumaßnahme.....                                   | 47        |
| B.II.2.2.1     | Gegenwärtige Verkehrsbelastungen .....  | 48        |
| B.II.2.2.2     | Gegenwärtige Unfallsituation .....  | 49        |
| B.II.2.2.3     | Künftige Entwicklung.....   | 49        |
| B.II.2.2.4     | Entlastungswirkung .....  | 50        |
| B.II.2.2.5     | Abschließende Würdigung .....   | 51        |
| B.II.3         | Abwägung .....  | 52        |
| B.II.3.1       | Allgemeines.....  | 52        |
| B.II.3.2       | Raumordnerische Entwicklungsziele.....  | 52        |
| B.II.3.3       | Trassenauswahl .....  | 53        |
| B.II.3.3.1     | Linienfindung.....  | 53        |
| B.II.3.3.2     | Prüfung von Alternativen.....   | 53        |
| B.II.3.3.3     | Trassenbeschreibung der Varianten .....   | 54        |
| B.II.3.3.4     | Bewertung der einzelnen Varianten .....   | 55        |
| B.II.3.4       | Verkehrliche Be- und Entlastung.....  | 59        |
| B.II.3.5       | Natur und Landschaft.....   | 59        |
| B.II.3.5.1     | Allgemeines.....  | 59        |
| B.II.3.5.2     | Beschreibung des Planungsraums.....   | 60        |
| B.II.3.5.3     | Bewertung der Eingriffs- und Konfliktpotentiale .....                                 | 61        |
| B.II.3.5.4     | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....   | 62        |
| B.II.3.6       | Folgerung .....   | 63        |
| B.II.3.7       | Umweltverträglichkeitsprüfung .....   | 64        |
| B.II.3.7.1     | Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG..... | 64        |
| B.II.3.7.1.1   | Ermittlungsgrundlage .....  | 64        |
| B.II.3.7.1.2   | Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum .....                                    | 64        |
| B.II.3.7.1.2.1 | Schutzgut Boden.....  | 66        |
| B.II.3.7.1.2.2 | Schutzgut Wasser .....  | 66        |
| B.II.3.7.1.2.3 | Schutzgut Klima .....   | 67        |
| B.II.3.7.1.2.4 | Schutzgut Luft .....  | 68        |
| B.II.3.7.1.2.5 | Schutzgut Biotope und Arten .....   | 69        |
| B.II.3.7.1.2.6 | Schutzgut Landschaftsbild (Stadt- und Kulturbild, Kultur- und Sachgüter) .....        | 70        |
| B.II.3.7.1.2.7 | Schutzgut Mensch.....   | 71        |
| B.II.3.7.1.2.8 | Wechselwirkungen .....  | 73        |
| B.II.3.7.1.2.9 | Schutzgebiete .....   | 73        |
| B.II.3.7.1.3   | Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen .....                         | 73        |
| B.II.3.7.1.3.1 | Schutzgut Boden.....  | 74        |
| B.II.3.7.1.3.2 | Schutzgut Wasser .....  | 74        |
| B.II.3.7.1.3.3 | Schutzgut Klima und Luft .....  | 75        |
| B.II.3.7.1.3.4 | Schutzgut Biotope und Arten .....   | 76        |
| B.II.3.7.1.3.5 | Schutzgut Landschaftsbild (Stadt- und Kulturbild, Kultur- und Sachgüter) .....        | 77        |

|                 | Seite  |
|-----------------|--|
| B.II.3.7.1.3.6  | Schutzgut Mensch ..... 77  |
| B.II.3.7.1.3.8  | Wechselwirkungen ..... 79  |
| B.II.3.7.1.4    | Kompensationsmaßnahmen ..... 80  |
| B.II.3.7.1.4.1  | Ausgleichsmaßnahmen ..... 80   |
| B.II.3.7.2      | Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG ..... 82  |
| B.II.3.7.2.1    | Ermittlungsgrundlagen ..... 82   |
| B.II.3.7.2.2    | Verhältnis von UVP und naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung ..... 82   |
| B.II.3.7.2.3    | Bewertung der Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/<br>Verminderungsmaßnahmen ..... 83  |
| B.II.3.7.2.3.1  | Schutzgut Mensch ..... 83  |
| B.II.3.7.2.3.2  | Schutzgut Boden ..... 85   |
| B.II.3.7.2.3.3  | Schutzgut Wasser ..... 86  |
| B.II.3.7.2.3.4  | Schutzgut Klima ..... 87   |
| B.II.3.7.2.3.5  | Schutzgut Luft ..... 87  |
| B.II.3.7.2.3.6  | Schutzgut Biotop / Pflanzen und Tiere ..... 88   |
| B.II.3.7.2.3.7  | Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild ..... 89  |
| B.II.3.7.2.3.8  | Schutzgut Sach- und Kulturgüter ..... 89   |
| B.II.3.7.2.3.9  | Wechselwirkungen ..... 89  |
| B.II.3.7.2.3.10 | Schutzgebiete ..... 90   |
| B.II.3.7.2.4    | Kompensationsmaßnahmen ..... 90  |
| B.II.3.7.2.4.1  | Kompensationsmaßnahmen (UVS) ..... 90  |
| B.II.3.7.2.4.2  | Ausgleichsmaßnahmen (LBP) ..... 90   |
| B.II.3.7.2.4.3  | Ersatzmaßnahmen (LBP) ..... 91   |
| B.II.3.7.2.5    | Lärmschutzmaßnahmen ..... 92   |
| B.II.3.7.3      | Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltaus-<br>wirkungen der Vorhabensvarianten nach § 11 und § 12 UVPG ..... 92 |
| B.II.3.7.3.1    | Variantenvergleich ..... 92  |
| B.II.3.7.3.2    | Kompatibilität der Varianten mit sektoralen/bezirklichen und<br>querschnittsorientierten Planungen ..... 94                    |
| B.II.3.7.3.3    | Entwicklungspotentiale ohne Vorhabensrealisierung (Trendszenario) ... 94   |
| B.II.3.7.3.4    | Entlastungswirkungen ..... 95  |
| B.II.3.7.3.5    | Gesamtbeurteilung der Varianten ..... 96   |
| B.II.3.7.4      | Folgerung ..... 96   |
| <b>B.III</b>    | <b>Verpflichtungen, Vorbehalte, Nebenbestimmungen ..... 98</b>   |
| B.III.1         | Allgemeines ..... 98   |
| B.III.2         | Begründung der einzelnen Regelungen ..... 98   |
| B.III.3         | Widmung, Einziehung ..... 100  |
| <b>B.IV</b>     | <b>Wasserrechtliche Entscheidungen ..... 100</b>   |
| <b>B.V</b>      | <b>Einwendungen und Stellungnahmen ..... 101</b>   |
| B.V.1           | Allgemeine Einwendungen ..... 101  |
| B.V.2           | Verfahren, Rechtsgrundlage ..... 102   |
| B.V.3           | Grundlagen der Planung ..... 104   |
| B.V.4           | Abstimmung mit anderen Planungen ..... 105   |
| B.V.4.1         | Straßenbahnplanung ..... 105   |
| B.V.4.2         | Planwerk Innenstadt / Stadtentwicklungsplan Verkehr ..... 105  |
| B.V.5           | Methodische Fragen ..... 106   |
| B.V.6           | Verkehrliche Notwendigkeit / Dringlichkeit ..... 108   |

|             | Seite  |
|-------------|--|
| B.V.7       | Prognosen / Netzberechnungen..... 108  |
| B.V.8       | Querschnittsgestaltung / Dimensionierung / Radverkehr ..... 110              |
| B.V.9       | Auswirkungen auf das Straßen- und Wegenetz..... 111                          |
| B.V.10      | Fußgängerverkehr ..... 112   |
| B.V.11      | Ruhender Verkehr ..... 112   |
| B.V.12      | Verkehrssicherheit ..... 113   |
| B.V.13      | Lärmschutz..... 114  |
| B.V.13.1    | Allgemeines..... 114   |
| B.V.13.2    | Lärmimmissionen / Gesundheitsgefährdung..... 115                             |
| B.V.13.3    | Aktiver Lärmschutz..... 116  |
| B.V.13.4    | Passiver Lärmschutz ..... 117  |
| B.V.14      | Schutzgut Klima, Lufthygiene, Gesundheit ..... 117                           |
| B.V.14.1    | Allgemeines..... 117   |
| B.V.15      | Erschütterungen, Gebäudeschäden ..... 121                                    |
| B.V.16      | Wohnqualität ..... 122   |
| B.V.17      | Wertminderung / Mietausfälle ..... 123                                       |
| B.V.18      | Landschaftspflegerischer Begleitplan / Umweltverträglichkeitsstudie .... 123 |
| B.V.18.1    | Allgemeines..... 123   |
| B.V.18.2    | Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ..... 124                            |
| B.V.18.3    | Landschaftsprogramm und Agenda 21 ..... 125                                  |
| <b>B.VI</b> | <b>Entschädigung..... 127</b>  |
| <b>C</b>    | <b>Anordnung der sofortigen Vollziehung ..... 128</b>                        |
| <b>D</b>    | <b>Rechtsbehelfsbelehrung ..... 129</b>                                      |
|             | <b>Abkürzungsverzeichnis ..... 130</b>                                       |



**SenStadt VII E - Planfeststellungsbehörde nach BerlStrG -**

**Auf Antrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abt. X  
ergeht folgender**

**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

**für den Neubau der**

**Axel-Springer-Straße**

**von**

**Krausenstraße bis Leipziger Straße  
im Bezirk Mitte von Berlin**

**- Beschluss VII E – 2/2009 -**

**Berlin, den 11. Juni 2010**

## **A Entscheidung**

### **A.I Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße im Bezirk Mitte von Berlin wird nach § 22 Abs. 1 und 6 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2008 (GVBl. S. 466) in Verbindung mit §§ 74ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz Berlin (VwVfG Bln) mit den nachfolgend unter A.II dargestellten Änderungen und den unter A.III aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Die für das Bauvorhaben erforderlichen behördlichen Entscheidungen, Erlaubnisse, Zustimmungen und Genehmigungen gelten im Rahmen der festgestellten Planunterlagen als erteilt. Zugleich wird unter A.V über die Einwendungen entschieden.

Gegenstand der Planfeststellung sind im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

1. Neubau der Axel-Springer-Straße zwischen Beuthstraße und Leipziger Straße mit zwei Fahrstreifen, einem Radverkehrsstreifen bzw. einer Busaufstellfläche sowie einem Baumstreifen und einem Gehweg/Haltestellenbereich auf der nordwestlichen Straßenseite und drei Fahrstreifen, einem Radverkehrsstreifen, einem Baumstreifen sowie einem Gehweg auf der südöstlichen Straßenseite und einem Mittelstreifen
2. Ausbau der Axel-Springer-Straße zwischen Krausenstraße und Beuthstraße mit 2x2 Fahrstreifen, beidseitigen Radverkehrsstreifen, beidseitigen Parkstreifen, beidseitigen Baumstreifen, beidseitigen Gehwegen und einem Mittelstreifen
3. Ausbau der Axel-Springer-Straße zwischen Schützenstraße und Krausenstraße mit 2x2 Fahrstreifen, beidseitigen Radverkehrsstreifen, beidseitigen Parkstreifen, beidseitigen Baumstreifen, beidseitigen Gehwegen und einem Mittelstreifen
4. Unterbrechung des Mittelstreifens der Leipziger Straße und Schaffung eines Fahrstreifens für Linksabbieger aus der Leipziger Straße in die Axel-Springer-Straße
5. Anlage einer Bushaltestelle in der Leipziger Straße östlich der Einmündung Seydelstraße
6. Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen zur Nutzung der östlichen Teilfläche des abgeräumten Konfektionshauses Ebbinghaus für den Straßenneubau
7. Festlegung von Anspruchsberechtigungen dem Grunde nach aufgrund von Immissionsbeeinträchtigungen durch den Neubau der Axel-Springer-Straße
8. straßenbegleitende Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

## **A.II Planunterlagen**

**Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen:**

**1 Erläuterungsbericht**

bestehend aus einem Vorblatt für Roteintragungen, 45 Seiten einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Vorblatt sowie den Seiten 2 bis 11, 13 bis 16, 18 bis 20, 22 - 24, 29, 29a, 31, 31a, 32 - 35, 37 - 40 und 43 bis 44

**2 Übersichtskarte**

Ohne Angabe eines Maßstabes bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan (Vergrößerung eines Stadtplanausschnittes)

**3 Übersichtslageplan**

(M 1 : 5 000) bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan mit einer Roteintragung

**4 Übersichtshöhenplan**

(M 1 : 1 000/100) bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan

**5 Kostenberechnung**

Die Unterlage 5 (Kostenberechnung) entfällt.

**6 Straßenquerschnitte**

(M 1 : 100) bestehend aus einem Deckblatt und drei Plänen

**7.1 Lageplan - Straße**

(M 1 : 500) bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

**7.2 Leitungsplan**

(M 1 : 500) bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

Die Unterlage 7.2 wird nicht planfestgestellt.

### **7.3 Bauwerksverzeichnis**

bestehend aus einem Deckblatt, zwei Blättern Erläuterungen und 21 Blättern einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt und den Blatt Nr. 1, 3, 5, 7 - 9 bis 11, 15 - 18a und 20

### **8 Höhenplan**

Die Unterlage 8 (Höhenplan) entfällt.

### **9 Bodenuntersuchungen**

bestehend aus einem Deckblatt, dem achtseitigen Prüfbericht Nr. 24063234 und den Anlagen 1 (1 Seite), 2 (4 Seiten), 3 (5 Seiten), 4 (2 Seiten), 5 (7 Seiten), 6 (13 Seiten) und 7 (5 Seiten) sowie dem Nachtrag mit 2 Seiten.

Die Unterlage 9 wird nicht planfestgestellt.

### **10 Ingenieurbauwerke**

Die Unterlage 10 Ingenieurbauwerke entfällt

### **11 Schalltechnische Untersuchung**

bestehend aus einem Vorblatt mit Roteintragungen, 14 Seiten Erläuterungsbericht (UL 11.1) mit Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 2 und 8, den tabellarischen Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung (UL 11.2) mit insgesamt 78 Seiten, einem Übersichtslageplan mit Gebietsnutzung mit Vorblatt (UL 11.3) sowie aus den Lageplänen der Immissionsorte (UL 11.4) mit einem Vorblatt, dem Lageplan innerhalb der Baugrenzen (M : 1.000) und dem Lageplan außerhalb der Baugrenzen (M : 1.000)

### **12.1 Erläuterungsbericht zum LBP**

Textteil bestehend aus einem Vorblatt mit Rotänderungen, einem Deckblatt, einem zweiseitigen Inhalts- und Planverzeichnis, 30 Seiten Textteil und zweiseitigem Anhang mit Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt, dem Inhaltsverzeichnis und den Seiten 3, 5, 5a, 6, 8, 10, 10a, 11 - 17, 17a, 18 - 19, 19a, 19b, 20, 20a, 21, 21a, 22 - 23, 26, 28, 30, 30a und 32

### **12.2 Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan**

(M 1 : 500) bestehend aus einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

**12.3 Landschaftspflegerischer Maßnahmeplan**

(M 1 : 500) bestehend aus einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

**13 Wassertechnische Untersuchungen**

bestehend aus einem Deckblatt und einem Lageplan (M : 1.000) mit Roteintragungen

**14.1 Grunderwerbsplan**

(M 1 : 500), bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

**14.2 Grunderwerbsverzeichnis**

bestehend aus einem Deckblatt und einer Seite

**15 Sonstige Unterlagen**

**15.1.1 Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie**

bestehend aus einem Deckblatt, einem Titelblatt, einem zweiseitigen Inhaltsverzeichnis und 30 Seiten Textteil einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 1, 2, 4, 6 - 8, 8a, 11 - 13, 15, 15a, 16, 19, 21 - 26 u. 30

Die UL 15.1.1 wird nicht planfestgestellt.

**15.1.2 Plan zur UVS**

(M 1 : 5 00), bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

Die UL 15.1.2 wird nicht planfestgestellt.

**15.2 Luftschadstoffgutachten**

bestehend aus einem Deckblatt, 32 Seiten Textteil und einem dreiteiligen Anhang mit den Rasterschadstoffkarten für Benzol (Blatt 1), PM10 (Blatt 2) und NO<sub>2</sub>(Blatt 3) jeweils im Maßstab (1 : 1.500)

**15.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG**

bestehend aus einem Vorblatt und zwei Seiten Text einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

## **A.III Festsetzungen**

### **A.III.1 Verpflichtungen, Vorbehalte und Nebenbestimmungen**

Der Planfeststellungsbeschluss enthält folgende Verpflichtungen, Vorbehalte und Nebenbestimmungen:

#### **1. Lärmschutz**

- a) Auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ von ISU Plan aus dem Juni 2007 haben die Eigentümer der in Unterlage 11 aufgeführten Gebäude gegenüber dem Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen zum Schutz von Räumen, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen (Tabelle 1, Spalte 1 der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) – 24. BImSchV). Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und Lüftungseinrichtungen in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen – insbesondere die Festlegung des Schalldämm-Maßes – hat nach den Regeln der 24. BImSchV i. V. m. der VDI-Richtlinie 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) zu erfolgen. Dies gilt auch, wenn Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, Schallschutzfenster der erforderlichen Güteklasse jedoch im Hinblick auf die Baumaßnahme bereits eingebaut worden sind. Falls passive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich oder untunlich sind, hat eine Entschädigung in Geld zu erfolgen (§ 74 Abs. 2 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln).

Darüber hinaus haben diejenigen Eigentümer, deren Immobilien weitere Pegelerhöhungen mit Grenzwertüberschreitungen aufgrund des Vorhandenseins des neuen Hotels „Motel One“ in der Leipziger Straße 50 erfahren, gegenüber dem für den Neubau der Axel-Springer-Straße zuständigen Vorhabenträger Anspruch auf Erstattung weiterer Aufwendungen zum Schutz von Räumen, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Diese weitere Pegelerhöhung um 1 dB(A) betrifft die folgenden Fassadenpunkte.

| Punktname                      | lfd. Nr. | Hausfront | Stockwerk   | Tag dB(A)   | Nacht dB(A) |
|--------------------------------|----------|-----------|---|-------------|-------------|
| 014 Axel-Springer-Str. 54a     | 34       | NW        | EG  | 0           | 1           |
| 015 Axel-Springer-Str. 54b     | 41       | N         | EG, 5.<br>3., 4.  | 0<br>1      | 1<br>0      |
| 015 Axel-Springer-Str. 54b     | 42       | NO        | 1., 3.<br>2.  | 1<br>1      | 0<br>1      |
| 015 Axel-Springer-Str. 54b     | 43       | NW        | 5.  | 0           | 1           |
| 017 Beuthstr. 8                | 55       | SW        | 2.<br>3.<br>4. bis 7.   | 0<br>1<br>1 | 1<br>0<br>1 |
| 017 Beuthstr. 8                | 56       | W         | 2., 4., 5.<br>6., 7.  | 1<br>1      | 0<br>1      |
| 020 Beuthstr. 9                | 69       | W         | EG, 6., 10., 15., 19.<br>4., 7., 11., 12., 16.<br>5., 8., 9., 13., 14.,<br>17., 18. | 0<br>1<br>1 | 1<br>0<br>1 |
| 020 Beuthstr. 9                | 70       | W         | 1., 3., 5., 7., 11.,<br>14., 17.<br>4., 6., 8., 9., 12.,<br>16., 19.<br>10., 13.    | 0<br>1<br>1 | 1<br>0<br>1 |
| 025 Gewerbe                    | 93       | N         | EG<br>1.  | 1<br>1      | 1<br>0      |
| 026 Leipziger Str. 48          | 112      | N         | 3., 4., 9. bis 12,<br>19., 20.<br>18.<br>5.   | 0<br>1<br>1 | 1<br>0<br>1 |
| 027 Leipziger Str. 49          | 130      | S         | 9.<br>10.   | 1<br>0      | 0<br>1      |
| 050 Leipziger Str. 54          | 114      | SO        | 10.   | 0           | 1           |
|                                |          |           |   |             |             |
| Außenwohnbereiche              |          |           | Höhe (m)  |             |             |
| 026 Leipziger Str. 48, Balkone | 105      |           | 13,0 18,6 55,0 57,8<br>27,0 29,8 32,6 35,4<br>38,2                                  | 1<br>-      | -<br>1      |
| 026 Leipziger Str. 48, Balkone | 106      |           | 15,8<br>13,0 21,4<br>24,2 27,0 29,8 32,6  | 1<br>-<br>1 | -<br>1<br>1 |
| 027 Leipziger Str. 49, Balkon  | 121      |           | 47,1  | 1           | -           |

Ferner ist den Eigentümern, bei deren Grundstücken im Lärmgutachten Überschreitungen der Lärmgrenzwerte im Außenwohnbereich ermittelt wurden, nach Maßgabe der VLärmSchR 97 eine verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches in Geld auszugleichen.

Dies gilt auch für Balkone, die sich im Bereich der Fassadenberechnungspunkte befinden und deren Taglärmgrenzwerte überschritten werden.

Die Einzelheiten sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Eigentümer und dem Vorhabenträger zu klären. Der Grundstückseigentümer ist vom Vorhabenträger auf seine Anspruchsberechtigung hinzuweisen. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass sich auf dem in der schalltechnischen Untersu-

chung geprüften Anwesen weitere für Wohnzwecke genutzte Stockwerke befinden, die bislang nicht bekannt waren oder wo zwischenzeitlich Grundrissänderungen vorgenommen worden sind. In diesem Fall sind ebenfalls passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den o. g. Grundsätzen vorzusehen, sofern die zulässigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

- b) Für die Ermittlung des Lärmschutzes durch Planung und als Grundlage zur Ermittlung der Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ ohne Teil D zu Grunde zu legen.
- c) Der Vorhabenträger der Straßenbaumaßnahme hat mindestens die zum Zeitpunkt der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen schallgünstigste Regelbauweise des Landes Berlin (schallmindernder Straßenbelag) einzubauen.

## **2. Vereinbarungen**

Vor Inanspruchnahme der für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendigen Flächen sind, sofern nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen gemäß den geplanten Regelungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem jeweiligen Partner zu schließen.

## **3. Auflagen zur Baudurchführung**

- a) Der Beginn und der Abschluss der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Obersten Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.
- b) Der Träger des Vorhabens hat die erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung einer ausreichenden Tragfähigkeit auf dem Planum der Straße zu treffen und regelmäßige Beweissicherungsverfahren für möglicherweise entstehende Setzungsschäden an benachbarten Häusern durchzuführen.

## **4. Straßenbegrenzungslinien**

Die Straßenbegrenzungslinien sind die äußeren Abgrenzungen der Verkehrsflächen, die sich aus den Straßenbestandteilen gemäß § 2 BerlStrG zusammensetzen. Sie werden mit diesem Beschluss festgestellt, wie sie in der Unterlage 7.1 dargestellt sind.

## **5. Leitungen**

Der Träger des Vorhabens hat dafür Sorge zu tragen, dass die Neu- und Umverlegung der unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen lagemäßig richtig koordiniert und alle erforderlichen Anschlüsse gewährleistet werden. Dabei ist die räumliche Lage der in UL 7.2 dargestellten Leitungskorridore einzuhalten.

### **A.III.2 Widmung, Einziehung**

Als öffentliches Straßenland gemäß § 3 Abs. 1 u. 5 BerlStrG werden der Ausbauabschnitt der Axel-Spriner-Straße zwischen Schützenstraße und Beuthstraße und der Neubauabschnitt zwischen der Beuthstraße und der Leipziger Straße innerhalb der Straßenbegrenzungslinien gewidmet, soweit die Flächen nicht schon im Zuge des Deutschen Einigungsvertrags zu öffentlichem Straßenland geworden sind.

Die Widmung wird mit der Verkehrsübergabe wirksam.

Der Träger der Straßenbaulast hat den Zeitpunkt der Verkehrsübergabe öffentlich bekannt zu machen und der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

Eine Einziehung von öffentlichem Straßenland ist nicht erforderlich.

### **A.IV Wasserrechtliche Entscheidungen**

Da zum Leitungsbestand - einschließlich Wasserhaltungsanlagen - im Planfeststellungsgebiet nicht nur gesicherte Erkenntnisse vorliegen (Leistungsplan – UL 7.2 – wird nicht planfestgestellt) und da bedarfsgemäß mit Abweichungen der Ausführungsplanung von diesem Leistungsplan (Raumverteilungsplan) zu rechnen ist, wird folgende Auflage formuliert.

Die Ausführungsplanung Vorhaben bezogener wassertechnischer Anlagen im Planfeststellungsgebiet ist regelmäßig im Einvernehmen mit der Wasserbehörde des Landes Berlin bei der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz II D zu erstellen. Insofern gelten Planungen von Wasserhaltungsanlagen innerhalb der Planfeststellungsgrenze zum Vorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ erst dann als genehmigt, wenn die Berliner Wasserbehörde gegenüber dem Vorhabenträger bzw. gegenüber den für diesen tätigen Betrieben ihre Zustimmung erteilt hat.

## **A.V            Einwendungen**

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

## **A.VI            Entschädigungen**

Für eventuelle Entschädigungsansprüche wird auf das gesonderte Entschädigungsverfahren verwiesen.

## **B Begründung**

### **B.I Sachverhalt**

#### **B.I.1 Straßenbauvorhaben**

##### **B.I.1.1 Ziel der Planung**

Der mit diesem Beschluss planfestgestellte Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße bildet die Durchbindung des bereits vorhandenen Straßenzuges Lindenstraße – südliche Axel-Springer-Straße bis zur Leipziger Straße.

Die Axel-Springer-Straße übernimmt durch ihre Lage im übergeordneten Straßennetz im planfestgestellten Abschnitt folgende Funktionen:

- Durch die Schließung einer bedeutenden Lücke im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz werden die Bedingungen für den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr erheblich verbessert. Umwegfahrten werden vermieden und Belastungen in angrenzenden Erschließungsstraßen werden reduziert.

Die gesamte Axel-Springer-Straße wird zukünftig mit der Verbindungsfunktionsstufe III (örtliche Straßenverbindung) eingestuft. Die Krausenstraße und die Jerusalemer Straße sind mit Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nicht mehr Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes. Verkehrsplanerisch kommt der Axel-Springer-Straße damit die Funktion zu, die hier noch unzureichende Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen Mitte und Kreuzberg sowohl im öffentlichen Personennahverkehr wie auch im Individualverkehr entscheidend zu verbessern.

- Anbindung des bestehenden Abschnitts der Axel-Springer-Straße an die Leipziger Straße

Der Neubauabschnitt der Axel-Springer-Straße ist Bestandteil der Planungen zum „Planwerk Innenstadt“ und bildet im Zusammenhang mit den späteren Umgestaltungen der Leipziger Straße sowie des Spittelmarktes und des Molkenmarktes eine wichtige Maßnahme zur innerstädtischen Stadtgestaltung

- Erschließungsfunktion der anliegenden Grundstücke

Straßenrechtlich ist die künftige Axel-Springer-Straße gemäß Berliner Straßengesetz in ihrer gesamten Länge eine Hauptverkehrsstraße II. Ordnung. Nach § 22 Abs. 1 BerlStrG unterliegt die Veränderung der bestehenden Axel-Springer-Straße der Planfeststellung.

##### **B.I.1.2 Planungsentwicklung**

Die Durchbindung der Axel-Springer-Straße orientiert sich an historischen Straßenverläufen in Berlin.

Da die Axel-Springer-Straße nach Errichtung der Berliner Mauer durch das DDR-Regime aufgrund der entstandenen Teilung in getrennte Abschnitte auf West-Berliner und einen Ost-Berliner Territorium ihrer wesentlichen Verkehrsfunktion beraubt worden war, hat man im Zuge des großzügigen Ausbaus des östlichen Abschnitts der Leipziger Straße in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts den nördlichsten Teil der Axel-Springer-Straße für Hochbauzwecke genutzt und die Einmündung gekappt. Eine Tankstelle und später ein Textilkaufhaus nahmen die ehemalige Straßenfläche ein.

Durch den Deutschen Einigungsvertrag vom 3. Oktober 1990 wurden auch verkehrlich genutzte Flächen in den zuvor zum Ostteil Berlins gehörenden Bezirken zu öffentlichem Straßenland.

Im Zuge der Entwicklung zeitgemäßer Planungen nach der Deutschen Wiedervereinigung wurden mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr und dem Planwerk Innenstadt sowie dem Flächennutzungsplan mit entsprechend untersetzenden Bebauungsplänen die Grundlagen für die planerische Umsetzung angemessener verkehrlicher Strukturen in der Berliner Innenstadt geschaffen.

Im Zuge des geplanten Stadtumbaus in Berlin Mitte ist die direkte Anbindung der Axel-Springer-Straße an den westlichen Bereich des Spittelmarktes vorgesehen. Dazu soll die Leipziger Straße derart umgestaltet werden, dass der Spittelmarkt als Platz wieder wahrnehmbar sein wird.

Zur Umsetzung der Planung wurde der ursprünglich den gesamten Bereich Spittelmarkt umfassende Bebauungsplan 1-2 „Spittelmarkt“ geteilt. Das Verfahren für den Teilbepbauungsplan 1-2aa „Axel-Springer-Straße“ wird nicht mehr weitergeführt. Nach § 34 BauGB ist für den westlichen Teil des ehemaligen Ebbinghausgrundstückes eine Genehmigung zur Errichtung eines Hotelneubaus erteilt worden. Mit dem Hotelneubau ist im August 2009 begonnen worden.

Der sich östlich anschließende Bebauungsplan I-38 ruht. Ursprünglich umfasste sein Geltungsbereich auch die Fläche mit dem Geschäftsgebäude Ebbinghaus, welche jetzt zum Teil-Bebauungsplan 1-2aa „Axel-Springer-Straße“ gehört. Die Gebäude an der Beuthstraße sind als Kerngebiet (MK) bzw. gemischte Baufläche (MI) dargestellt.

### **B.I.1.3 Beschreibung des Vorhabens**

#### **B.I.1.3.1 Überblick**

Die Axel-Springer-Straße ist eine Verbindungsstraße mit gleichzeitiger Erschließungsfunktion und erstreckt sich als Bestandteil des Straßenzuges Lindenstraße / Axel-Springer-Straße zwischen Waterlooouer (Kreuzberg) und Spittelmarkt (Mitte). Sie ist derzeit zwischen Krausenstraße und Spittelmarkt unterbrochen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin plant, die derzeit an der Krausenstraße endende Axel-Springer-Straße zukünftig an die Leipziger Straße im Bereich Spittelmarkt anzubinden.

Die Verkehrsplanung für den Bereich Spittelmarkt / Gertraudenstraße ist Teil einer den gesamten Straßenzug zwischen Alexanderplatz im Nordosten und Kulturforum im Westen umfassenden Neukonzeption für den Individualverkehr und den öffentlichen Nahverkehr. Wesentlicher Bestandteil der Verkehrsplanung für den Spittelmarkt als das zentrale Gelenk des gesamten Straßenzuges ist die Neuordnung der Verkehrsströme und der Umbau der Anlagen auf das verkehrlich notwendige und städtebaulich verträgliche Maß. Hierzu gehört auch die erneute Anbindung des Straßenzuges Axel-Springer-Straße / Lindenstraße an den Spittelmarkt, um die jahrzehntelang unterbrochenen gebietsübergreifenden Zusammenhänge wieder herzustellen.

Nach den Leitlinien des am 18. Mai 1999 vom Senat beschlossenen Planwerkes Innenstadt sollen die gegenwärtig durch Verkehrsflächen geprägten Räume in Anlehnung an den historischen Stadtgrundriss umgebaut werden. Dadurch sollen die räumlichen Qualitäten und ein lebendiges zentrales Stadtgebiet wieder entstehen.

Der geplante Neu- und Ausbaubereich umfasst die Axel-Springer-Straße von der Einmündung Schützenstraße bis zur Anbindung an die Leipziger Straße und erstreckt sich über ca. 300 m.

Die geplante Veränderung der Axel-Springer-Straße als Hauptverkehrsstraße II. Ordnung ist mit der Anbindung an die Leipziger Straße als Straßenneubau im Sinne des Berliner Straßengesetzes § 22 (1) anzusehen.

Der StEP Verkehr weist für den Straßenzug Axel-Springer-Straße / Lindenstraße im langfristigen Planungshorizont 2030 eine Trassenfreihaltung für eine Straßenbahnneubaustrecke aus (Relation Spittelmarkt – Hallesches Tor). Aus diesem Grund sind die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zur Axel-Springer-Straße derart konzipiert, dass die spätere Realisierbarkeit einer Straßenbahntrasse technisch möglich sein wird.

### **B.I.1.3.2 Straßenbauliche Maßnahmen**

Der mit diesem Beschluss planfestgestellte Abschnitt der Axel-Springer-Straße soll als vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit einem Mittelstreifen ( $b=3,00$  m) als Querungshilfe ausgebaut werden. Die Straße wird mit zwei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von je 6,00 m angelegt.

Die östliche Richtungsfahrbahn wird zwischen der Einmündung Beuthstraße und der Anbindung Leipziger Straße auf drei Fahrstreifen aufgeweitet, um zum Einbiegen in die Leipziger Straße einen eigenen Fahrstreifen für Rechtsabbieger zu schaffen. Der in den übrigen Abschnitten zum Parken genutzte rechte Streifen entfällt dafür. In entgegen gesetzter Richtung entfällt der Parkstreifen zugunsten des Mittelstreifens.

Der Konstruktionsaufbau der Fahrbahn erfolgt entsprechend der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen. Der Deckenschluss soll in Asphaltbauweise erfolgen. Die Oberflächenbefestigung des Gehweges ist mit Betongehwegplatten vorgesehen. Die angrenzenden Ober- und Unterstreifen sollen mit Mosaikpflaster aus Naturstein ausgebildet werden.

### **B.I.1.3.3 Abstimmung mit der Landesplanung Berlins**

Aufbauend auf der vorbereitenden Bauleitplanung (FNP) wurden Bebauungsplanverfahren eingeleitet, welche teilweise die Straße im Planungsbereich beinhalten. Bei der zukünftigen Bearbeitung der betreffenden Bebauungspläne ist die Straßenplanung zu berücksichtigen oder die Bebauungsgrenzen sind bis an die Grenzen des Planfeststellungsbereiches Axel-Springer-Straße zurück zu ziehen.

#### **Bebauungsplan 1-2 „Spittelmarkt“**

Im Zuge des geplanten Stadtumbaus in Berlin Mitte ist die direkte Anbindung der Axel-Springer-Straße an den Spittelmarkt vorgesehen. Zur Umsetzung der Planung wurde der ursprünglich den gesamten Bereich Spittelmarkt umfassende Bebauungsplan 1-2 „Spittelmarkt“ geteilt. Das Verfahren für den Teilbebauungsplan **1-2aa** „Axel-Springer-Straße“ wird nicht weitergeführt. Auf der durch den Abriss des ehemaligen Ebbinghausgebäudes freiwerdenden Fläche, die nicht als Straßenverkehrsfläche entwickelt wird, entsteht ein Hotelneubau (Baugenehmigung nach § 34 BauGB vom 18.07.2008).

Das Verfahren zum Teilbebauungsplan **1-2ab** „Spittelmarkt“ (Aufstellungsbeschluss vom 15.07.2005) ruht gegenwärtig.

#### **Bebauungsplan I-9**

Dieser Bebauungsplan umfasst das Gebiet zwischen Schützenstraße, der Grenze zwischen den Bezirken Mitte und Kreuzberg und Jerusalemstraße im Bezirk Mitte.

Der Bebauungsplan I-9 Schützenstraße (festgesetzt am 21.12.1999) ragt im Abschnitt zwischen der Zimmer- und der Schützenstraße in den Planfeststellungsbereich der Axel-Springer-Straße hinein. Er wird mit diesem Beschluss überplant.

#### **Bebauungsplan I-38**

Dieser Bebauungsplan umfasst das Gelände zwischen südlicher Begrenzung Leipziger Straße, Einmündung Seydelstraße, Wallstraße, östliche Begrenzung der Flurstücke 122 und 131, nördliche Begrenzung Flurstück 354, Neue Grünstraße, südliche Straßenbegrenzung Kommandantenstraße, Beuthstraße im Bezirk Mitte.

Der Bebauungsplan I-38 grenzt an den Planfeststellungsbereich der Axel-Springer-Straße. Das Verfahren zum Bebauungsplan I-38 ruht (Aufstellungsbeschluss vom 03.12.1996). Ursprünglich umfasste sein Geltungsbereich auch die Fläche mit dem ehemaligen Geschäftsgebäude Leipziger Straße 50 („Ebbinghaus“), welche jetzt zum Teil-Bebauungsplan 1-2aa „Axel-Springer-Straße“ gehört.

## **B.I.1.4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **B.I.1.4.1 Trassierung**

#### **B.I.1.4.1.1 Allgemeines**

Für die Trassierung sind in erster Linie die vorhandene Bebauung sowie die geplante Bebauung im B-Planbereich 1-2aa bestimmend.

Im Wesentlichen wird sich die Verkehrsanlage zwischen Schützenstraße und Krausenstraße mit dem Umbau sowohl in der Linienführung als auch im Höhenverlauf, jedoch mit verändertem Querschnitt dem angrenzenden Bestand anpassen.

Zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße wird die Axel-Springer-Straße in abknickender Linienführung neu und weitestgehend recht-winkelig an die Leipziger Straße angebunden.

Im zukünftigen Knotenpunktbereich wird der bestehende Mittelstreifen in der Leipziger Straße für den abbiegenden Fahrzeugverkehr geöffnet und beidseitig Fußgängerquerungen mit LSA eingerichtet. Im Gegenzug dazu wird der Mittelstreifen im Bereich der Einmündung Seydelstraße aus Gründen der Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit geschlossen.

#### **B.I.1.4.1.2 Entwurfsgeschwindigkeit**

Durch die Entwurfsgeschwindigkeit werden die maßgeblichen Entwurfsgrößen, die Streckencharakteristik sowie die Stetigkeit und damit die Sicherheit und Qualität des Verkehrsablaufs auf der Straße bestimmt.

Für den planfestgestellten Abschnitt wurde die Entwurfsgeschwindigkeit mit  $v_e = 50$  km/h angesetzt.

#### **B.I.1.4.1.3 Planerische Vorgaben für die Linienführung im Grund- und Aufriss**

Gegenwärtig erfolgt die Planung der Straßeneinmündung auf den Bestand der Leipziger Straße. Die Anbindung an die Zielplanung der Leipziger Straße wurde jedoch in den einzelnen Planungsphasen ebenfalls hinsichtlich ihrer Machbarkeit untersucht.

In der aktuellen Planung für den Neubau der Axel-Springer-Straße bleibt die zukünftige Straßenbahnführung aufgrund des sehr weitgesteckten Zeitrahmens für deren Planung unberücksichtigt. Im Raumverteilungsplan der unterirdischen Versorgungsleitungen ist der Planungskorridor für die Straßenbahn dargestellt, um eine weitestgehende Freihaltung dieses Raumes von Versorgungsleitungen zu sichern. Somit kann eine Straßenbahntrasse in Mittellage später nach einer Umgestaltung des Straßenquerschnitts realisiert werden.

Die Bordausrundungen in den Einmündungsbereichen wurden für das Bemessungsfahrzeug Lastzug bei teilweiser Mitbenutzung der

Gegenfahrspur in den Nebenstraßen (Abbiegen) bzw. bei teilweiser Mitbenutzung der zweiten Fahrspur in der Axel-Springer-Straße (Einbiegen) ausgelegt.

Die Querungsbereiche des Mittelstreifens in der Axel-Springer-Straße wurden in Abstimmung mit dem Referat VII B der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung so weit wie möglich minimiert, so dass das Bemessungsfahrzeug (Lastzug) auch beim Linksabbiegen die rechte Fahrspur zum Teil mitbenutzen muss.

Im Zuge der Trassierung erfolgte die Überprüfung auf Einhaltung der notwendigen Sichtweiten bei  $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$  ( $V_{zul.} = V_E$ ) nach der EAHV 93.

- erforderliche Haltesichtweite  $S_h = 40,00 \text{ m}$
- erforderliche Anfahrtsichtweite  $S_a = \text{Schenkellänge } l$
- Schenkellänge  $l$  auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge  $l = 70,00 \text{ m}$
- Schenkellänge  $l_R$  auf bevorrechtigte Radfahrer  $l_R = 20,00 \text{ m bis } 30,00 \text{ m}$

Die notwendigen Sichtfelder werden von Bäumen oder anderen Sichthindernissen freigehalten.

#### **B.I.1.4.2 Querschnitt**

Auf Grund der Bedeutung der Axel-Springer-Straße als Hauptverkehrsstraße und der prognostizierten Verkehrsbelastung von  $DTV_w = 39.100 \text{ Kfz/24h}$  wurde ein vierstreifiger Querschnitt mit Mittelstreifen als Querungshilfe für Fußgänger gewählt.

Die Fahrstreifenbreiten wurden nach EAHV 93 unter Berücksichtigung der geplanten Verkehrsmischung, der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit auf Grund angrenzender Bebauung und der geplanten Entwurfsgeschwindigkeit festgelegt (je Richtungsfahrbahn zwei Fahrstreifen je 3,00 m).

Auf Grund des bestehenden Parkraumbedarfes ist die Berücksichtigung von Parkmöglichkeiten als Parkstreifen / Parktaschen beidseitig der Fahrbahn vorgesehen.

Um eine visuelle Gliederung, eine durchgängige Gestaltung des Straßenbildes und gleichzeitig eine Kompensation der Umweltbelastung aus dem Verkehr zu erreichen, werden im Gesamtquerschnitt zwei Baumreihen angeordnet.

Auf der Grundlage der EAHV 93 bzw. AV Geh- und Radwege ist im Planungsbereich beidseitig die Anlage von Radfahrstreifen zwischen äußerem Fahrstreifen und Parktaschen vorgesehen.

Die geplante Axel-Springer-Straße wird durch einen zweibahnigen Fahrbahnquerschnitt ( $2 \times 6,00 \text{ m}$ ) mit durchgehendem Mittelstreifen ( $b = 3,00 \text{ m}$ ), beidseitigem Radfahrstreifen ( $b = 2,00 \text{ m}$ ) und Parkstreifen/Parktaschen ( $2,00 \text{ m}$ ) sowie Nebenanlagen mit Baumscheiden ( $b = 1,50 \text{ m}$ ) und Gehweg ( $b > 3,00 \text{ m}$ ) bestimmt.

Im Bereich der Fußgängerquerungen werden die Gehwege bis an den Radfahrstreifen bzw. in den Nebenstraßen bis an die Fahrbahn vorgestreckt.

Der Parkstreifen vor dem Hotel „*Courtyard by Marriott*“ ist mit einer Breite von 3,00 m geplant, um das Halten von Bussen ohne Behinderung des durchgehenden Verkehrs zu ermöglichen.

Die Anordnung der Leuchten ist beidseitig zwischen den Bäumen vorgesehen.

Die detaillierte Querschnittsgestaltung ist dem Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (UL 1, Kap. 4.2, Seite 20) zu entnehmen.

#### **B.I.1.4.3 Verknüpfungen mit dem Straßennetz**

Mit dem Ausbau der Axel-Springer-Straße in verändertem Querschnitt werden die bisher einmündenden Straßen entsprechend ihrer Bedeutung und geplanten Nutzung wieder angebunden. Der Einmündungsbereich der Axel-Springer-Straße zur Leipziger Straße entsteht neu.

Die Darstellung aller Kreuzungen und Einmündungen im Planfeststellungsbereich sind dem Lageplan der Unterlage 7.1 zu entnehmen.

##### Einmündungen: Schützenstraße, Kommandantenstraße, Krausenstraße

Die Fahrbahnen der einmündenden Straßen werden in vorhandener Lage und bisher genutzter Querschnittsbreite an die jeweiligen Richtungsfahrbahnen der ausgebauten Axel-Springer-Straße mit entsprechender Mittelstreifenquerung angebunden. In Anpassung an die bestehende Parkordnung in den Nebenstraßen werden Gehwegvorstreckungen im Zuge der Axel-Springer-Straße vorgesehen.

Der Mittelstreifen wird jeweils unterbrochen, so dass auch zukünftig alle Fahrbeziehungen möglich sind.

Diese Straßeneinmündungen erhalten beidseitig Fußgängerfurten.

Die Einmündungen erhalten keine Lichtsignalanlagen. Zum Ein- bzw. Abbiegen können die Zeitlücken genutzt werden, welche durch die Rotphasen der LSA an der Leipziger Straße und an der Rudi-Dutschke-Straße entstehen.

Die bestehenden Parkflächen in den Nebenstraßen werden durch Gehwegvorstreckungen baulich abgesetzt.

### Einmündung: Beuthstraße

Die Lage des Einmündungsbereiches wird aufgrund des Neubaus der Axel-Springer-Straße in diesem Bereich verändert.

Die Fahrbahn der einmündenden Beuthstraße wird in vorhandener Lage und bisher genutzter Querschnittsbreite an die Richtungsfahrbahn der ausgebauten Axel-Springer-Straße mit entsprechender Mittelstreifenquerung angebunden. In Anpassung an die bestehende Parkordnung in der Beuthstraße werden Gehwegvorstreckungen im Zuge der Axel-Springer-Straße vorgesehen.

Der Mittelstreifen wird unterbrochen, so dass auch zukünftig alle Fahrbeziehungen möglich sind.

Die Straßeneinmündung erhält beidseitig Fußgängerfurten.

Die Einmündung erhält keine Lichtsignalanlage. Zum Ein- bzw. Abbiegen können die Zeitlücken genutzt werden, welche durch die Rotphasen der LSA Leipziger Straße und Rudi-Dutschke-Straße entstehen.

Die bestehenden Parkflächen in den Nebenstraßen werden durch Gehwegvorstreckungen baulich abgesetzt.

### Einmündung: Leipziger Straße

Diese Straßeneinmündung wird mit dem Neubau der Axel-Springer-Straße neu hergestellt.

Die einmündende Axel-Springer-Straße wird annähernd rechtwinklig an die bestehende südliche Richtungsfahrbahn der bestehenden Leipziger Straße mit entsprechender Mittelstreifenquerung angebunden. Bezogen auf die Zielplanung zum Umbau der Leipziger Straße ergibt sich eine rechtwinklige Straßeneinmündung.

Der Mittelstreifen wird unterbrochen, so dass zukünftig alle Fahrbeziehungen möglich sind.

Die bisherige Mittelstreifenquerung Seydelstraße wird mit der Neuansbindung der Axel-Springer-Straße an die Leipziger Straße geschlossen.

Die Straßeneinmündung erhält beidseitig Fußgängerfurten und Radfahrerfurten in Weiterführung der Radfahrstreifen der Axel-Springer-Straße mit Anbindung des nördlichen Radfahrstreifens in der Leipziger Straße.

Die Einmündung erhält eine neue Lichtsignalanlage. Die bestehende Fußgänger-LSA wird zurückgebaut.

### Grundstückszufahrten

Alle bisher vorhandenen Grundstückszufahrten werden mit der Umbaumaßnahme wiederhergestellt und an den neuen Straßenquerschnitt der Axel-Springer-Straße bzw. Beuthstraße angepasst.

Einzige Ausnahme bildet die bestehende Vorfahrt des Hotels „*Courtyard by Marriott*“.

Sie wird mit dem veränderten Querschnitt der Axel-Springer-Straße nicht wiederhergestellt werden. Für das Halten der Reisebusse des Hotels kann eine Parktasche unmittelbar vor dem Hotel genutzt werden. Diese ist in einer Breite von 3,00 m geplant, um der Nutzung durch Reisebusse gerecht zu werden.

Das geplante Hotel Leipziger Straße 50 erhält eine Tiefgaragenzufahrt in der Axel-Springer-Straße zwischen Leipziger Straße und Krausenstraße.

### Zugänge

Alle bisher vorhandenen Zugänge werden mit der Umbaumaßnahme wiederhergestellt und an den neuen Straßenquerschnitt der Axel-Springer-Straße angepasst.

## **B.I.1.4.4 Entwässerung**

Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt über das Mischwassernetz, das in Folge der Straßenbaumaßnahme teilweise erweitert bzw. erneuert werden muss.

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird über eine dachförmige oder einseitige Querneigung zu den Fahrbahnaußenrändern geführt und über Straßenabläufe und vorhandene bzw. neu zu bauende Sammelleitungen abgeleitet.

Bei einer Längsneigung der Fahrbahn von weniger als 0,5% muss jeweils im betroffenen Bereich der Fahrbahn eine Pendelrinne angeordnet werden.

Die Nebenanlagen entwässern zur Fahrbahn, wobei ein Teil des Oberflächenwassers den geplanten Baumscheiben zugeführt wird.

Im Bereich zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße müssen aufgrund der vollständigen Neugestaltung des Straßenraumes neue Regen- und Mischwasserkanäle für den Anschluss der Regenentwässerung in den beiden Richtungsfahrbahnen verlegt werden. Im Zuge der unterirdischen Freihaltung der zukünftigen Straßenbahntrasse werden zwischen Leipziger Straße und Schützenstraße vor-

handene Mischwasserkanäle außer Betrieb genommen und im Fahrbahnbereich zurückgebaut.

Die Berliner Wasserbetriebe (BWB) sind für die Schmutzwasserentsorgung der Grundstücke und für die Regenentwässerung der öffentlichen Straßen und Plätze verantwortlich. Insofern wurde das Entwässerungskonzept auf der Grundlage der bestehenden und geplanten Bebauung sowie der Straßenbauplanung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erstellt.

#### Erforderlicher Ausbau der Regenwasserkanalisation

In Folge des Straßenumbaus sind auch die Straßenentwässerungsanlagen umzubauen. Das anfallende Regenwasser in den vorhandenen und geplanten Straßen wird über die Mischwasserkanalisation abgeführt. Für den vorhandenen Regenüberlaufkanal im Bereich der Spittelkolonnaden ist eine optionale Ersatztrasse DN 1000 in der geplanten Axel-Springer-Straße freizuhalten.

#### Maßnahmen des Gewässerschutzes

Nach dem vorgesehenen Umbau des Kanalnetzes wird das gesamte Niederschlagswasser der öffentlichen Straßen dem Mischwassernetz zugeführt. Da dies zur Zeit zum Teil nicht der Fall ist, reduziert sich grundsätzlich die Schmutzfrachtbelastung der Spree in diesem Bereich.

Die Maßnahmen im Regen- und Mischwassernetz sind in den Plänen der Unterlage 13 dargestellt.

#### **B.I.1.4.5 Ingenieurbauwerke**

Für die planfestgestellte Baumaßnahme werden keine neuen Ingenieurbauwerke erforderlich.

Im Planungsbereich der Leipziger Straße / Gertraudenstraße liegt jedoch im Zuge der Gertraudenstraße die Spittelmarktbrücke, welche auf gesamter Straßenbreite den darunter liegenden U-Bahntunnel überdeckelt. Die geringe Überdeckung des Bauwerkes wird bei der Planung der Anpassungsbereiche (Mittelstreifen, Bushaltestelle) berücksichtigt. Die geplante Treppe zur Bushaltestelle am U-Bahnhof Spittelmarkt liegt außerhalb des Brückenbauwerkes. Da sie jedoch über dem U-Bahntunnel liegt, ist im Überdeckungsbereich die Tunnelabdichtung im Rahmen des Treppenbaus zu erneuern.

#### **B.I.1.4.6 Straßenausstattung**

Auf Grund der Anforderungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich und der Einpassung der Straße in das Stadtbild ist eine Beleuchtung im Unterstreifen des Gehweges

zwischen den Baumscheiben vorgesehen. Die Anordnung der Beleuchtung ist in den Querschnitten der Unterlage 6 dargestellt.

Die Einmündung der Axel-Springer-Straße in die Leipziger Straße wird aus Gründen der abzuwickelnden Verkehrsmengen und aus Gründen der Verkehrssicherheit mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Die Lichtsignalanlage Leipziger Straße / Seydelstraße wird im Zuge der Umgestaltung des Einmündungsbereiches zurückgebaut, da der Mittelstreifen in der Leipziger Straße zugunsten der Öffnung an der Axel-Springer-Straße an der Einmündung der Seydelstraße geschlossen wird und somit Linksabbiegevorgänge an dieser Einmündung nicht mehr möglich sein werden.

Die Lichtsignalanlage an der Einmündung der Jerusalemer Straße in die Leipziger Straße wird zu einer Fußgänger-LSA umgebaut.

Im Baubereich befindet sich südlich der Kommandantenstraße im Verlauf der östlichen Fahrbahnbegrenzung der Gedenkplasterstreifen „Berliner Mauer“. Hier wird der frühere Mauerverlauf symbolisch durch eine Großpflasterstrecke kenntlich gemacht.

Dieser Pflasterstreifen wird mit dem Neubau der Axel-Springer-Straße beibehalten bzw. in gleicher Lage wieder hergestellt.

Über die Planfeststellung hinaus ist eine Grundausstattung mit Markierungen, Beschilderungen sowie Wegweisung vorgesehen.

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen in der Leipziger Straße und in der Lindenstraße werden in der Koordinierung der veränderten Verkehrssituation angepasst.

#### **B.I.1.4.7 Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs**

Die Lindenstraße wird gegenwärtig nur bis zur Oranienstraße von einer Buslinie (Nr. 248) befahren.

Bis zur Einrichtung eines Straßenbahnverkehrs bleibt der Busverkehr dieser Linie bestehen. Die Linienführung soll nach Abschluss der Baumaßnahme über die Axel-Springer-Straße bis zur Leipziger Straße erfolgen.

Da vor der Einmündung der Axel-Springer-Straße in die Leipziger Straße im Rahmen der vorgegebenen Querschnittsbreite nur auf der westlichen Seite (aus Richtung Alexanderplatz) eine Haltestelle/Wartefläche eingeordnet wird, ist die Haltestelle in der Gegenrichtung (in Richtung Alexanderplatz) in der Leipziger Straße an der U-Bahn-Station Spittelmarkt vorgesehen.

Die vorhandene Haltestelle in der Leipziger Straße (Linien 347, M 48) in Richtung Alexanderplatz wird aufgrund der neu zu gestalten-

den Einmündung Axel-Springer-Straße ebenfalls an die oben genannte Stelle (U-Bahn-Station) verschoben.

Mit der Zielplanung für die Axel-Springer-Straße ist für den Zeithorizont 2030 der Bau einer Straßenbahntrasse im besonderen Bahnkörper in Mittellage vorgesehen, für die zu gegebener Zeit ein eigenes Genehmigungsverfahren durchzuführen sein wird.

#### **B.I.1.4.8 Leitungen**

Im Rahmen des Straßenbauvorhabens sind auf Grund des veränderten Fahrbahnquerschnittes Leitungsumverlegungen notwendig. Im Vorgriff zur später geplanten Straßenbahnlinie mit besonderem Bahnkörper und beidseitig umgebenden Baumreihen werden im Rahmen des Straßenbaus teilweise schon Leitungen aus dem zukünftigen Gleisbereich umverlegt. Darüber hinaus werden soweit erforderlich, Auswechselungen und Instandsetzungen vorhandener Leitungen vorgenommen.

Die bisher bekannten Details sind der Unterlage 7.2 (Leistungsplan) zu entnehmen.

#### **B.I.1.5 Beschreibung der Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

##### **B.I.1.5.1 Lärmschutzmaßnahmen**

###### **B.I.1.5.1.1 Allgemeines**

Die Schallimmissionen und der Umfang der Schallschutzmaßnahmen sind unter Anwendung der maßgeblichen Vorschriften des Immissionsschutzrechts, insbesondere der 16. BImSchV ermittelt worden.

Beim Lärmschutz wird zwischen aktiven und passiven Maßnahmen unterschieden. Vorrang haben die aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie es der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber in der VLärmSchR 97 festgelegt hat. Dies sind lärmindernde Maßnahmen, die unmittelbar am Verursacher des Lärms, der Straße vorgenommen werden. Zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen zählen beispielsweise eine geeignete Trassenführung, Tunnel, Einschnitts- oder Troglagen, das Errichten von Lärmschutzwällen oder -wänden oder das Aufbringen von lärmindernden Straßendeckschichten. Passive Lärmschutzmaßnahmen kommen nur in Frage, wenn die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichenden Schutz geben oder außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Passive Maßnahmen sind insbesondere bauliche Veränderungen am betroffenen Gebäude, wie zum Beispiel der Einbau von Lärmschutzfenstern oder Verstärkungen an den Außenwänden, Außentüren und Dächern. Sie können im Gegensatz zu den aktiven Maßnahmen keinen Lärm-

schutz für den Außenbereich erbringen. In diesen Fällen ist nur eine Entschädigung möglich.

#### **B.I.1.5.1.2 Aktiver Schallschutz**

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Immissionsorte scheiden aus, da der notwendige Raum zur Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht gegeben ist.

Für Schallschutzwände oder -wälle ergibt sich dies aus den beengten räumlichen Verhältnissen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf zu verweisen, dass sich aufgrund der erheblichen Höhen der angrenzenden Bebauung durch eine Installation von Lärmschutzwänden nur äußerst unzureichende Schutzwirkungen erzielen ließen. Darüber hinaus verhindern notwendige Grundstückszufahrten die Errichtung durchgängiger Lärmschutzwände, sodass diese hier an der Axel-Springer-Straße als absolut ungeeignet zum Schallschutz bezeichnet werden müssen. Auch eine städtebauliche Integration in den Straßenraum ist hier nicht möglich.

Für die Hochhäuser Beuthstraße 9 und Leipziger Straße 49 ergeben sich Immissionsorte, die bis zu 60 bzw. 70 m über der Verkehrsachse liegen. Die übrige angrenzende Bebauung weist Immissionsorte bis zu 20 m über der Verkehrsachse auf. Dabei beträgt der minimale Abstand zwischen Gebäudefront und Fahrbahn nur ca. sieben Meter.

Somit scheidet hier die Installation von Lärmschutzwänden als aktive Schallschutzmaßnahme nicht nur aufgrund der physikalischen Gegebenheiten der Schallausbreitung definitiv aus.

Da ein den Straßenlärm mindernder offenporiger Asphalt bei innerstädtischen Straße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 60 km/h gemäß RLS 90 ungeeignet ist, wird auf die entsprechende Aussage von Kapitel A.III. 1 Abs. c) verwiesen.

#### **B.I.1.5.1.3 Passiver Schallschutz**

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sind, wurden die Betroffenen ermittelt, bei denen die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Diese haben Anspruch auf passiven Schallschutz bzw. auf Entschädigung für Außenwohnbereiche, wie Terrassen die sich auf Freiflächen von Grundstücken befinden können und für Balkone (siehe auch A.III).

Die entsprechend zu schützenden Gebäude sind in den Tabellen des Lärmgutachtens, in denen auch die Etagen gekennzeichnet sind, sowie den Lageplänen der Lärmschutzmaßnahmen – Unterlage 11 – aufgeführt. Soweit Balkone betroffen sind, besteht für diese der Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach.

Die Schalltechnische Untersuchung (UL 11) vom Juni 2007 ist im Juli 2009 durch weitere Berechnungen der Immissionspegel untersetzt worden, die das Vorhandensein des Hotelneubaus „Motel One“ in

der Leipziger Straße 50 berücksichtigen. Da der Hotelneubau bei einigen Betroffenen zu veränderten Schallausbreitungsverhältnissen führt und noch in der ersten Hälfte des Jahres 2010 mit der Fertigstellung des Hotel-Rohbaus zu rechnen ist, sind im Kapitel A.III.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses diejenigen Fassadenpunkte, die, bedingt durch den Hotelneubau, eine Erhöhung des Schallpegels erfahren (einschließlich der entstehenden Anspruchsberechtigungen dem Grunde nach), aufgelistet.

Die sich danach ergebenden höheren Anspruchsberechtigungen auf passiven Schallschutz sind im Rahmen der Entschädigung durch den Vorhabenträger explizit zu berücksichtigen.

#### **B.I.1.5.2      Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf den LBP (UL 12) verwiesen. Insbesondere auf den Maßnahmeblättern werden alle aus der Bilanzierung resultierenden Maßnahmen vollständig beschrieben.

#### **B.I.1.6      Durchführung der Baumaßnahme**

Hinsichtlich der Durchführung der Baumaßnahmen wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Kapitel 8 der UL 1) verwiesen.

#### **B.I.1.7      Grunderwerb**

Gemäß Grunderwerbsplan (UL 14.1) und Grunderwerbsverzeichnis (UL 14.2) sind keine Flächen für den Straßenbau zu erwerben oder dauerhaft zu beschränken. Lediglich die ausgewiesene Fläche von 13 m<sup>2</sup> eines privaten Eigentümers ist baubedingt vorübergehend in Anspruch zu nehmen.

#### **B.I.2      Vorgängige Verfahren**

##### **B.I.2.1      Bedarfsplanung**

Die Baumaßnahme der Axel-Springer-Straße ist in der Investitionsplanung des Landes Berlin (Kapitel 1255, Titel 72001, Unterkonto 185) finanziell gesichert. Sämtliche erforderlichen Aufwendungen werden aus Landesmitteln finanziert.

##### **B.I.2.2      Flächennutzungsplanung/Stadtentwicklungsplan Verkehr**

Die Durchbindung der Axel-Springer-Straße als geplante Hauptverkehrsstraße zwischen Leipziger Straße und Rudi-Dutschke-Straße ist im FNP Berlin 2004 entsprechend der Darstellungssystematik des FNP im Zentralen Bereich nicht explizit dargestellt. Jedoch weist die

Darstellung der Einzelhandelskonzentration, die sich von der Leipziger Straße in die Axel-Springer-Straße hineinzieht, im Bereich des Spittelmarktes die Einmündung der Axel-Springer-Straße aus.

Eine Straßenverkehrsfläche wird aber schon im aus dem FNP entwickelten Bebauungsplan 1-2 ausgewiesen.

Somit besteht kein Widerspruch zwischen der Flächennutzungsplanung für den Bereich Spittelmarkt und dem hier planfestgestellten Neubau der Axel-Springer-Straße.

Die gesamte Axel-Springer-Straße ist Bestandteil des Stadtentwicklungsplans Verkehr und wird zukünftig mit der Verbindungsfunktionsstufe III (örtliche Straßenverbindung) dort eingestuft. Die Krausenstraße und die Jerusalemer Straße sind mit Realisierung des planfestgestellten Vorhabens gemäß StEP-Verkehr nicht mehr Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes.

### **B.I.2.3      Bebauungspläne im Plangebiet**

Der Planfeststellungsbereich der Axel-Springer-Straße überplant in Teilbereichen folgende Bebauungspläne:

- B-Plan 1-2aa, Verfahren wird nicht weitergeführt
- B-Plan 1-2ab, Verfahren ruht
- B-Plan I-9, festgesetzt 1999
- B-Plan I-38, Verfahren ruht

Eine Darstellung der entlang der Baumaßnahme betroffenen B-Pläne enthält die UL 3.

### **B.I.3      Verfahrensablauf**

#### **B.I.3.1      Vorbereitende und parallele Verfahren**

Gemäß Senatsbeschluss vom 18. Mai 1999 zum Planwerk Innenstadt als vorbereitende konzeptionelle Planung in der Berliner Stadtmitte wird ausgesagt, dass mit der mit der Umgestaltung des Spittelmarktes vorgesehen ist, neue Flächen für Wohn- und Geschäftshäuser zu erhalten. In diesem Zusammenhang heißt es: „So können auch Ersatzflächen für ein heute südlich gelegenes Kaufhaus angeboten werden. Damit könnte endlich die Axel-Springer-Straße (ehem. Lindenstraße) wieder in den Spittelmarkt eingeführt werden.“

Durch diesen Senatsbeschluss ist das Planwerk Innenstadt als überbezirkliche Planungsvorgabe zu verstehen und in den weiteren Planungen gemäß § 1 BauGB zu berücksichtigen.

Im dazugehörigen Verkehrsgutachten der GRI mbH ist die Einbindung der Axel-Springer-Straße in den südwestlichen Bereich des Spittelmarktes explizit enthalten.

Weiterhin hat auch das Abgeordnetenhaus von Berlin am 27. Mai 1999 (Drucksache 13/3776) den Bericht über das Planwerk Innenstadt zur Kenntnis genommen.

Auch in der Bereichsentwicklungsplanung (BEP) des Bezirks Mitte von Berlin ist die Durchbindung der Axel-Springer-Straße enthalten.

Der Hauptausschuss des Berliner Abgeordnetenhaus hat die Grundlagen der Planung gemäß § 22 Abs. 1 BerlStrG im Februar 2005 zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus hat sich der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr des Berliner Abgeordnetenhauses am 26. Mai 2008 intensiv mit den Planungen zur Axel-Springer-Straße auseinander gesetzt.

Mit der Neufassung des Berliner Straßengesetzes im Juli 1999 wurde die Durchführung von Planfeststellungsverfahren für übergeordnete Straßenbauvorhaben vorgeschrieben. Zur besseren Beurteilung und Lösung aller durch die Planung verursachten Konflikte wurde für die Schaffung des Planungsrechts zum Ausbau dieses Teilstücks gemäß § 22 BerlStrG ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. In der Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 (GVBl. S. 337) ist die Durchbindung der Axel-Springer-Straße als Straße II. Ordnung enthalten.

#### **B.I.3.1.1 Abstimmung mit den Planungsträgern**

Die Planungen für den Neubau der Axel-Springer-Straße sind mit allen Planungsträgern und Fachplanungsvertretern eingehend besprochen und abgestimmt worden. Die im Einzelnen erzielten Ergebnisse und Abstimmungen wurden bei der Bearbeitung der Planunterlagen berücksichtigt.

#### **B.I.3.1.2 Variantenuntersuchung**

Die im Rahmen der Vorplanung durchgeführte Variantenuntersuchung der Querschnittslösung basiert auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung der Planungsgruppe Nord im Vorfeld zum Planfeststellungsverfahren und beinhaltet einerseits unterschiedliche Möglichkeiten der Radweg- und Fußgängerführung und andererseits die mögliche Einordnung einer Straßenbahntrasse für die Zukunft.

Die verkehrstechnische Untersuchung befasst sich in der Variantenfindung für den Querschnitt mit zwei Zeithorizonten. Zunächst soll eine vierstreifige Straßenverbindung zwischen Leipziger Straße und Lindenstraße geschaffen werden, nach dem Jahr 2030 soll eine Neuaufteilung des Querschnitts mit Einordnung einer Straßenbahntrasse im besonderen Bahnkörper erfolgen. Aus diesem Grund wurden auch Querschnittslösungen mit Straßenbahnführung auf ihre Machbarkeit untersucht.

Die Aufteilung des Querschnitts richtet sich maßgeblich nach dem zur Verfügung stehenden Platz im Straßenraum (vorhandene und geplante Bebauung). Deshalb teilt sich der Straßenzug in drei wesentliche Abschnitte. Im südlichen Bereich, zwischen den Einmündungen Schützen- und Krausenstraße, stehen für die Zielplanung 38 m zur Verfügung. Der gesamte nördliche Bereich zwischen der Einmündung Krausenstraße bis zur Leipziger Straße bietet eine maximale Breite von 33 m. Der letzte Abschnitt unterteilt sich in einen regulären Streckenabschnitt und direkt anschließend in die Aufweitung vor der Anbindung an die Leipziger Straße. Alle untersuchten Varianten weisen folgende Gemeinsamkeiten auf:

- zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn,
- separate Radwegführung,
- Längsparken am Fahrbahnrand.

Im letzten Abschnitt des nördlichen Bereichs wird die östliche Richtungsfahrbahn nach der Einmündung Beuthstraße auf drei Spuren zum Einbiegen in die Leipziger Straße aufgeweitet, die Parkspur entfällt dafür. In entgegengesetzter Richtung entfällt die Parkspur zugunsten eines Mittelstreifens.

#### **B.I.3.1.2.1 Nullvariante**

In diesem Fall erfolgt kein Ausbau bzw. Neubau der Verkehrsanlage.

#### **B.I.3.1.2.2 Vierstreifiger Ausbau ohne Straßenbahnvorhaltetrasse**

- **Variante 1:**
  - vierstreifige Fahrbahn ohne Mittelstreifen
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse
  - Radwege in den Nebenanlagen
  - Längsparkspur neben der Fahrbahn
  - Baumstreifen zwischen Geh- und Radweg
- **Variante 2a:**
  - vierstreifige Fahrbahn ohne Mittelstreifen
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse
  - Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
  - Längsparkspur neben dem Radfahrstreifen
  - Baumstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg
- **Variante 2b:**
  - vierstreifige Fahrbahn mit Mittelinseln an den Einmündungen Schützen- und Krausenstraße
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse

- Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
- Längsparkspur neben dem Radfahrstreifen
- Baumstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg

- **Variante 2c:**

- vierstreifige Fahrbahn mit Mittelstreifen (b = 3,0 m, westlich der Straßenachse) über gesamte Ausbaulänge
- keine Straßenbahnvorhaltetrasse
- Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
- Längsparktaschen neben dem Radfahrstreifen
- Baumstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg

### **B.I.3.1.2.3 Vierstreifiger Ausbau mit Straßenbahnvorhaltetrasse**

- **Variante 3:**

- vierstreifige Fahrbahn mit besonderem Bahnkörper
- Straßenbahnvorhaltetrasse (mittig, b = 8,0 m)
- Radweg in den Nebenanlagen
- Längsparkspur/-taschen neben der Fahrbahn
- Baumstreifen zwischen Geh- und Radweg

- **Variante 4:**

- vierstreifige Fahrbahn mit besonderem Bahnkörper
- Straßenbahnvorhaltetrasse b = 12,0 m (6,0 m Gleisbereich mittig mit beidseitig anschließenden, je 3,0 m breiten Baumstreifen)
- Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
- Längsparktaschen zwischen den Bäumen
- Gehweg neben den Parktaschen

- **Variante 5:**

- vierstreifige Fahrbahn mit besonderem Bahnkörper
- Straßenbahntrasse in Seitenlage
- Geh- und Radwege in den Nebenanlagen
- Längsparkspuren neben der Fahrbahn

## **B.I.3.2 Anhörungsverfahren**

### **B.I.3.2.1 Einleitung**

Der Träger des Straßenbauvorhabens, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. Tiefbau, hat mit Schreiben vom 2. Juli 2007 bei der Anhörungsbehörde für das Straßenbauvorhaben -Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße im Bezirk Mitte von Berlin- die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach §§ 22 Abs. 1 BerlStrG und 73 VwVfG beantragt.

Am 14. August 2007 hat die Anhörungsbehörde, die Oberste Baubehörde und das zuständige Bau- und Wohnungsaufsichtsamt darüber informiert, das beantragte Straßenbauvorhaben bei eventuellen

Bauanträgen zu berücksichtigen und auf die nunmehr wirksame Veränderungssperre nach § 23 Abs. 1 BerlStrG hingewiesen.

Der zum Zweck der Auslegung eingereichte Plan bestand aus den unter A.II Nr. 1 bis Nr. 15 aufgeführten Unterlagen.

#### **B.I.3.2.2 Auslegung**

Die Planunterlagen für die Planfeststellung haben im Zeitraum vom 27. August bis 27. September 2007 im Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt, Karl-Marx-Allee 31, 10178 Berlin, montags bis mittwochs von 8 - 16 Uhr, donnerstags von 8 - 18 Uhr und freitags von 8 - 14 Uhr zur Einsicht ausgelegt. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, Termine außerhalb dieser Zeiten telefonisch zu vereinbaren.

Eine fachliche Betreuung war während des Auslegungszeitraumes dienstags 8 - 12 Uhr und donnerstags 14 - 18 Uhr vor Ort, so dass bei Bedarf Erläuterungen vorgenommen oder Fragen beantwortet werden konnten. Für Betroffene und sonstige Interessenten bestand die Möglichkeit, Kopien (schwarz-weiß und farbig) gegen Gebühren anfertigen zu lassen.

Bürger, die Einwendungen erheben wollten, hatten die Möglichkeit, dafür die im Auslegungsraum vorhandenen Formulare zu nutzen.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin Nr. 36 am 17. August 2007 sowie in den drei Berliner Tageszeitungen „Der Tagesspiegel“, „Berliner Zeitung“ und „Berliner Morgenpost“. In der Bekanntmachung wurden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Auslegungsort benannt, wo innerhalb der gesetzlichen Frist, hier bis zum 11. Oktober 2007, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift vorgebracht werden konnten. Zur Erörterung möglicher Einwendungen wurde ein Erörterungstermin angekündigt. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass bei Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter, gleichlautender Texte eingereicht werden, ein Unterzeichner mit Namen und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu benennen ist.

Die geltenden Rechtsgrundlagen wurden in der Bekanntmachung aufgeführt.

Die Planfeststellungsunterlagen haben in zweifacher Ausfertigung im Bezirksamt Mitte von Berlin (Ausfertigung Nr. 2 und 3) ausgelegt.

Zusätzlich konnten alle angefertigten planfeststellungsrelevanten Gutachten in der Auslegung eingesehen werden.

Die Auslegung wurde von ca. 30 Bürgern besucht.

Zur Planfeststellungsunterlage sind fristgerecht 26 Einwendungen von privaten Einwendern und den anerkannten Naturschutzvereinen eingegangen.

#### **B.I.3.2.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange wurden unter Beifügung der entsprechenden Planunterlagen gemäß Liste mit Schreiben vom 2. August 2007 aufgefordert, bis zum 31. Oktober 2007 zu den Planfeststellungsunterlagen Stellung zu nehmen.

#### **B.I.3.2.4 Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereine**

Die gemäß § 60 BNatSchG und der entsprechend der landesrechtlichen Vorschriften (§ 39 NatSchGBIn) anerkannten Naturschutzvereine Berlins sind beteiligt worden. Der Dachverein - Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. (BLN) - erhielt für seine nachgeordneten Vereine mit Schreiben vom 2. August 2007 Planunterlagen übersandt und wurde gleichzeitig auf die Auslegung hingewiesen. Zusätzlich wurden die dem Dachverein zugehörigen Vereine jeweils mit Schreiben vom 14. August 2007 über den Versand der Unterlagen an den Dachverein und über die Auslegung einzeln informiert.

Die drei Vereine, die nicht dem Dachverein BLN angehören, erhielten ebenfalls mit Schreiben vom 2. und 14. August 2007 Planunterlagen und eine Information über die Auslegung zugesandt.

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. hat mit Schreiben vom 10. Oktober 2007 eine gemeinsame Stellungnahme der BLN - Mitgliedsvereine zu dem Straßenbauvorhaben abgegeben. Der BUND Berlin hat mit Schreiben vom 7. Oktober 2007 eine zusätzliche Stellungnahme übersandt.

#### **B.I.3.2.5 Erörterung**

Die Bekanntmachung des Erörterungstermins für die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie für die übrigen Einwender, Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereine erfolgte ortsüblich im Amtsblatt für Berlin Nr. 37 vom 8. August 2008 sowie in den Berliner Tageszeitungen „Der Tagesspiegel“, „Berliner Morgenpost“ und „Berliner Zeitung“.

Die Einladung der Behörden und Stellen zum Erörterungstermin erfolgte mit Schreiben vom 29. Juli 2008, dem die Erwiderungen des Vorhabenträgers zu den übersandten Stellungnahmen als Anlage beigefügt waren.

Auch die Privaten und anerkannten Naturschutzvereine wurden mit Schreiben vom 29. Juli 2009 zum Erörterungstermin eingeladen. Sie erhielten jeweils die Erwiderungen des Vorhabenträgers zu ihren Einwendungen mit der Einladung zugeschickt.

Die Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie mit den privaten Einwendern wurde im Dienstgebäude der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Württembergische Straße 6 in 10707 Berlin, Raum 101, am 20. August 2008 durchgeführt.

Über die Erörterung wurde ein Wortprotokoll erstellt, welches der Planfeststellungsbehörde vorliegt.

Die Anhörungsbehörde übergab das Wortprotokoll zusammen mit ihrer zusammenfassenden Stellungnahme zu den aufrecht erhaltenen Einwendungen und zu den Stellungnahmen der TÖB, den Planunterlagen und der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG mit Schreiben vom 31. März 2009 an die Planfeststellungsbehörde.

#### **B.I.4 Planänderungen**

In den Planunterlagen wurden die im folgenden aufgeführten Änderungen, Korrekturen und Ergänzungen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde bzw. bedingt durch Veränderungen während des Planfeststellungsverfahrens (Roteinträge) vorgenommen.

##### **B.I.4.1 Erläuterungsbericht (UL 1)**

| Seite Nr.                                | Änderungen  |
|--|---|
| Deckblatt                                | Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen   |
| 2  | Aktualisierung Inhaltsverzeichnis   |
| 3-11, 16, 18-20, 22-23, 29, 33-34, 37-39 | Redaktionelle Änderungen im Erläuterungsbericht (wie nachfolgend näher beschrieben)                       |
| 3  | Korrigierte Aussagen der planerischen Beschreibung  |
| 3, 6, 11, 19                             | Korrigierte Aussagen zu einer späteren Straßenbahntrasse  |
| 4  | Korrigierte Aussagen zum Fußgängerverkehr   |
| 5  | Korrigierte Aussagen zur Festsetzung der Verkehrsfläche   |
| 5-8, 13-14, 23-24, 29, 31-35, 37-40      | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus) |
| 6-7, 29                                  | Aktualisierung der Planungsstände tangierter B-Pläne  |
| 6, 9-10, 22-23, 29, 33-34, 37            | Namenskorrektur wegen Umbenennung: Rudi-Dutschke-Straße statt Kochstraße                                  |
| 7-8                                      | Ergänzend Aussagen zum Radverkehr und zum MIV   |

| Seite Nr.   | Änderungen  |
|-------------|---|
| 8           | Konkretisierende Angaben zu den zukünftigen Verkehrsverhältnissen |
| 14-15, 38   | Aktualisierung Planungsstand B-Pläne                              |
| 16, 18      | Ergänzungen im Variantenvergleich                                 |
| 20          | korrigierte Bezeichnung im Hause SenStadt                         |
| 23          | Textliche Ergänzung zur Radverkehrsführung                        |
| 31          | konkretisierende Aussagen zu einer Trinkwasserleitung             |
| 31, 31a, 35 | Kein Neubau eines Regenwasserkanals DN 1000                       |
| 33          | Ergänzung Leitungsbestand Telekom                                 |
| 33-34       | Namenskorrektur: Stadtlicht GmbH statt NUON Stadtlicht GmbH       |
| 38          | Redaktionelle Änderung zu A+E-Maßnahmen,                          |
| 38          | Korrektur der Anzahl der Ausgleichspflanzungen                    |
| 39          | Redaktionelle Änderung zur Abschnittsbildung                      |

**B.I.4.2 Übersichtskarte (UL 2)**

Keine Änderung

**B.I.4.3 Übersichtslageplan (UL 3)**

| Blatt Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| 1         | Aktualisierung der Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungslinie |

**B.I.4.4 Übersichtshöhenplan (UL 4)**

Keine Änderung

**B.I.4.5 Kostenberechnung**

Entfällt

**B.I.4.6 Straßenquerschnitte (UL 6)**

| Blatt Nr. | Änderungen                              |
|-----------|---|
| Vorblatt  | Angabe der korrekten Zeichnungsmaßstäbe |

**B.I.4.7 Lagepläne (UL 7)**

**B.I.4.7.1 Lagepläne – Straße (UL 7.1)**

| Blatt Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| 1         | Redaktionelle Änderung zum Grundstück Leipziger Straße 50: „Abriss Ebbinghaus im Vorlauf des Straßenbauvorhabens“ |
| 1         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |
| 1         | Nachrichtliche Darstellung der Zielplanung Leipziger Straße / Niederwallstraße                                    |
| 1         | Darstellung einer unterirdischen Freihaltetrasse für eine zukünftige Straßenbahn                                  |
| 1         | Vervollständigung der Radwegeführung  |
| 1         | Aktualisierte Planung der BWB   |
| 1         | Aktualisierung einer Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungsgrenze                                      |

**B.I.4.7.2 Leitungsplan – Raumverteilungsplan (UL 7.2)**

| Blatt Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| 1         | Redaktionelle Änderung zum Grundstück Leipziger Straße 50: „Abriss Ebbinghaus im Vorlauf des Straßenbauvorhabens“ |
| 1         | Ergänzung Leitungsbestand Telekom   |
| 1         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |
| 1         | Darstellung einer unterirdischen Freihaltetrasse für eine zukünftige Straßenbahn                                  |
| 1         | Aktualisierte Planung der BWB   |
| 1         | Aktualisierung einer Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungsgrenze                                      |

**B.I.4.7.3 Bauwerksverzeichnis (UL 7.3)**

Änderungen an den Lageplänen, die sich aus den durchgeführten Roteintragungen ergeben, wurden in das Bauwerksverzeichnis übernommen.

| Blatt Nr.  | Änderungen   |
|------------|--|
| Deckblatt  | Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen                              |
| 1, 5 15-18 | Redaktionelle Änderung zum Grundstück Leipziger Straße 50                |
| 3, 16      | Namenskorrektur wegen Umbenennung: Rudi-Dutschke-Straße statt Kochstraße |
| 7-11, 18a  | Aktualisierte Planung der BWB  |
| 20         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen                                       |

**B.I.4.8 Höhenpläne (UL 8)**

Entfällt

**B.I.4.9 Bodenuntersuchungen (UL 9)**

Keine Änderung

**B.I.4.10 Ingenieurbauwerke**

Entfällt

**B.I.4.11 Schalltechnische Untersuchung (UL 11)**

| Seite Nr. | Änderungen   |
|-----------|--|
| Deckblatt | Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (UL 11.1)        |
| 2         | Korrigierte Aussagen der planerischen Beschreibung im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (UL 11.1) |
| 2, 8      | Redaktionelle Änderungen im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (UL 11.1)                           |

**B.I.4.12 Unterlagen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung**

**B.I.4.12.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil) (UL 12.1)**

| Seite Nr.               | Änderungen  |
|-------------------------|---|
| Deckblatt               | Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen   |
| Inhaltsverzeichnis      | Rotdarstellung der Nummern zusätzlicher Seiten  |
| 3, 5-6, 8, 10-11, 15-16 | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus)                               |
| 5a, 10, 10a, 12-22, 30  | Textliche Ergänzung bezüglich der Darstellung und Begründung der Zuordnung der in Ansatz zu bringenden Flächen für einzelne Schutzgüter |
| 15-17, 19b, 23, 28, 32  | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |

#### **B.I.4.12.2      Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (UL 12.2)**

| Blatt Nr. | Änderungen   |
|-----------|--|
| 1         | Redaktionelle Änderung zum Grundstück Leipziger Straße 50: „Abriss Ebbinghaus im Vorlauf des Straßenbauvorhabens |
| 1         | Vervollständigung der Radwegführung  |
| 1         | Aktualisierung der Planfeststellungsgrenze   |

#### **B.I.4.12.3      Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (UL 12.3)**

| Blatt Nr. | Änderungen   |
|-----------|--|
| 1         | Redaktionelle Änderung zum Grundstück Leipziger Straße 50: „Abriss Ebbinghaus im Vorlauf des Straßenbauvorhabens |
| 1         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen   |
| 1         | Vervollständigung der Radwegführung  |
| 1         | Aktualisierung einer Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungsgrenze                                     |
| 1         | Korrektur zu Schutzmaßnahmen wegen Hotelneubau   |

#### **B.I.4.13      Wassertechnische Untersuchungen (UL 13)**

| Blatt Nr. | Änderungen   |
|-----------|--|
| 1         | Aktualisierte Planung der BWB  |
| 1         | Aktualisierung einer Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungsgrenze |

#### **B.I.4.14.1      Grunderwerbsplan (UL 14.1)**

| Blatt Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| 1         | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus) |
| 1         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |
| 1         | Darstellung einer unterirdischen Freihaltetrasse für eine zukünftige Straßenbahn                          |
| 1         | Vervollständigung der Radwegführung   |
| 1         | Aktualisierung einer Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungsgrenze                              |

#### **B.I.4.14.2      Grunderwerbsverzeichnis (UL 14.2)**

Keine Änderungen

**B.I.4.15.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UL 15.1)**

**B.I.4.15.1.1 Umweltverträglichkeitsstudie Erläuterungsbericht (UL 15.1.1)**

| Seite Nr.                              | Änderungen  |
|--|---|
| Deckblatt                              | Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen   |
| Inhaltsverzeichnis                     | Rotdarstellung der Nummern zusätzlicher Seiten  |
| 1, 4, 8, 15, 21, 23-26                 | Anpassung der Werträger in den Bewertungsstufen und des Zwischenergebnisses der errechneten Wertpunkte    |
| 2, 4, 6-8, 11-13, 15-16, 19, 21-23, 25 | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus) |
| 19, 21, 24, 30                         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |

**B.I.4.15.1.2 Umweltverträglichkeitsstudie Karten und Pläne (UL 15.1.2)**

| Blatt-Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| 1         | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus) |
| 1         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |
| 1         | Vervollständigung der Radwegeführung  |
| 1         | Aktualisierung einer Straßenbegrenzungslinie und der Planfeststellungsgrenze                              |

**B.I.4.15.2 Luftschadstoffgutachten (UL 15.2)**

| Seite Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| Deckblatt | Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen   |
| 10        | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus) |
| 10        | Namenskorrektur wegen Umbenennung: Rudi-Dutschke-Straße statt Kochstraße                                  |

**B.I.4.16 Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG (UL 16)**

| Seite Nr. | Änderungen  |
|-----------|---|
| Deckblatt | Ergänzung der vorgenommenen Rotänderungen   |
| 1         | Ergänzende Aussagen zum inzwischen abgerissenen Geschäftshaus Leipziger Straße 50 (ehemaliges Ebbinghaus) |
| 1         | Korrektur zu Ausgleichspflanzungen  |
| 1         | Redaktionelle Änderungen zur Bestandserfassung und -bewertung   |

**B.I.5 Beteiligung wegen Bestandsveränderung**

Am 18. Juli 2008 ist vom Bezirksamt Mitte von Berlin eine rechtskräftige Baugenehmigung zur Errichtung eines Hotelneubaus auf der westlich der durchgebundenen Axel-Springer-Straße verbleibenden Restfläche des Grundstücks Leipziger Straße 50 erteilt worden.

Ein Investor hat im August 2009 mit dem Hotelneubau begonnen. Die Fertigstellung des Rohbaus wird vor der Umsetzung des Straßenbauvorhabens erfolgen.

Aufgrund der durch den Neubau in der Leipziger Straße 50 verursachten Veränderungen der Schallausbreitung, die von der durchgebundenen Axel-Springer-Straße ausgehen werden, wird es an einigen der umliegenden schutzbedürftigen baulichen Anlagen zu Pegelerhöhungen kommen.

Alle von derart bedingten Pegelerhöhungen betroffenen Eigentümer sind im August 2009 von der Planfeststellungsbehörde schriftlich über die veränderten schalltechnischen Gegebenheiten und die ggf. daraus resultierenden veränderten Anspruchsberechtigungen dem Grunde nach auf passiven Schallschutz informiert worden. Es wurde ihnen die Gelegenheit eingeräumt, diesbezügliche Einwendungen vorzubringen.

Fristgerecht sind drei Stellungnahmen von erhöht Betroffenen eingegangen. In diesen Stellungnahmen werden bestehende Ansprüche seitens der erhöht Betroffenen aus deren Sicht geltend gemacht.

In einer verfristeten Stellungnahme wird ein Einwand gegen das Straßenbauvorhaben geltend gemacht.

Darüber hinaus haben sich zwei nicht erhöht Betroffene zu den ergänzenden Schallpegelberechnungen, von denen diese über andere Quellen als von der Planfeststellungsbehörde Kenntnis erlangt haben müssen, geäußert.

## **B.II            Rechtliche Würdigung**

### **B.II.1           Rechtsgrundlage, Zuständigkeit, Verfahren**

#### **B.II.1.1        Allgemeines**

Rechtsgrundlage des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind § 22 BerlStrG und §§ 74 ff. VwVfG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 VwVfG Bln.

Durch den Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße kommt das Land Berlin als zuständiger Träger der Straßenbaulast für öffentliche Straßen gemäß § 7 BerlStrG seiner Verpflichtung nach, die Straße so zu bauen, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügt. Dabei sind die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild, die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt worden.

Die Verwirklichung des Ausbaus dieses Straßenabschnitts obliegt gemäß § 22 Abs.1 Satz 3 BerlStrG der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als zuständigem Träger des Vorhabens für den Neubau von Straßen II. Ordnung.

#### **B.II.1.2        Materielle Ermächtigung**

Materielle Ermächtigung für die Planfeststellung ist § 22 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG. Danach ist für den Neubau von Straßen II. Ordnung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

#### **B.II.1.3        Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 22 Abs. 1 Satz 8 BerlStrG.

#### **B.II.1.4        Verfahren/Planfeststellungsverfahren**

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben nach Maßgabe des § 22 Abs. 1 BerlStrG sowie §§ 72 ff. VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln durchgeführt.

Die ortsübliche Bekanntmachung des auszulegenden Planes im Amtsblatt für Berlin und in den einschlägigen Berliner Tageszeitungen erfolgte fristgemäß rechtzeitig vor Beginn der Auslegung. Die Auslegung des Planes erfolgte vom 27. August bis 27. September 2007 im Bezirksamt Mitte von Berlin.

Die gemäß § 60 BNatSchG und der entsprechend der landesrechtlichen Vorschriften (§ 39 NatSchGBln) anerkannten Naturschutzvereine Berlins sind beteiligt worden. Über die öffentliche Bekanntmachung hinaus erhielt der Dachverein - Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. (BLN) - für seine nachgeordneten Vereine Planunterlagen übersandt und wurde gleichzeitig auf die Auslegung hingewiesen. Zusätzlich wurden die dem Dachverein zugehörigen Vereine über den Versand der Unterlagen an den Dachverein und über die Auslegung einzeln informiert. Die drei Vereine, die nicht dem Dachverein BLN angehören, erhielten ebenfalls Planunterlagen und eine Information über die Auslegung zugesandt. Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. hat eine gemeinsame Stellungnahme der BLN-Mitgliedsvereine zu dem Straßenbauvorhaben abgegeben und der BUND Berlin hat eine zusätzliche Stellungnahme übersandt.

Damit ist eine umfassende Beteiligung aller anerkannten Naturschutzvereine im Sinne von § 60 BNatSchG i.V.m. § 39 BNatSchG Bln erfolgt.

## **B.II.2 Planrechtfertigung**

### **B.II.2.1 Allgemeine Rechtfertigung**

Nach § 20 Nr. 2 BerlStrG sind Straßen II. Ordnung „Straßen, die dem überbezirklichen Verkehr, dem Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dienen oder zu dienen bestimmt sind.“ Die planfestgestellte Baumaßnahme Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße soll sowohl den örtlichen Verkehr (Verbindungsfunktionsstufe III gemäß StEP Verkehr) als auch den Verkehr von und zur Bundesstraße B 1 aufnehmen und ist damit ein Abschnitt einer Straße II. Ordnung und entsprechend in der „Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin“ (Straßenplan des Landes Berlin) – bekanntgemacht am 6. Oktober 2007 – dargestellt.

### **B.II.2.2 Geeignetheit und Notwendigkeit der Baumaßnahme**

Gemessen an den vom BerlStrG verfolgten Zielen ist das planfestgestellte Vorhaben im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteil vom 8.7.1998 – BVerwG 11 A 53.97 –, BVerwGE 107, 142, 145; Urteil vom 27.10.2000 – BVerwG 4 A. 18.99 –, BVerwGE 112, 140, 147) „vernünftigerweise geboten“.

Das planfestgestellte Vorhaben soll eine durch die jahrzehntelange Teilung Berlins bedingte Unterbrechung im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz wiederherstellen und damit Umwegfahrten über angrenzende weniger leistungsfähige Straßen vermeiden.

Ziele des Vorhabens sind im Einzelnen:

- Herstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen Rudi-Dutschke-Straße und Leipziger Straße (Engpassbeseitigung) in Verlängerung der Lindenstraße
- Entlastung der Seydelstraße, der Beuthstraße, der Jerusalemer Straße und der Krausenstraße vom Durchgangsverkehr
- Städtebauliche Aufwertung der Axel-Springer-Straße durch gebietsadäquate Neugestaltung des Straßenraumes mit Berücksichtigung des ÖPNV
- Schaffung einer den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Ortsteilen Kreuzberg und Mitte für alle Verkehrsarten
- Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Einmündungssituation am Spittelmarkt fügt sich die Durchbindung der Axel-Springer-Straße gemäß dem Planwerk Innenstadt in ein Gesamtkonzept ein, welches eine Reurbanisierung im Bereich des Straßenzuges Leipziger Straße – Gertraudenstraße vorsieht
- Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr
- Förderung des Radverkehrs durch Schaffung einer direkten und kurzen Wegeverbindung zwischen Kreuzberg und Mitte
- verbesserte Erschließungsfunktion für bestehende und neue Anlieger
- Schaffung erster Voraussetzungen, um später einen Straßenbahnbetrieb zwischen Halleschem Tor und Spittelmarkt zu ermöglichen; unterirdische Trassenfreihaltung für eine zukünftige Straßenbahn

Zur Erreichung dieser Ziele ist das planfestgestellte Vorhaben geeignet und geboten.

#### **B.II.2.2.1 Gegenwärtige Verkehrsbelastungen**

Die Axel-Springer-Straße wird bisher mit jeweils einem sehr breiten Fahrstreifen pro Richtung befahren. Abschnittsweise besteht auch die Möglichkeit, dass zwei Fahrzeuge nebeneinander fahren können, obwohl entsprechende Markierungen fehlen. Die Axel-Springer-Straße endet gegenwärtig an der Krausenstraße. Die Anbindung des Verkehrs an die Leipziger Straße erfolgt über die Krausenstraße und Jerusalemer Straße oder andere anschließende Nebennetzstraßen. Eine direkte Anbindung war aufgrund der vorhandenen Bebauung (ehemaliges Geschäftshaus Leipziger Straße 50 („*Ebbinghaus*“)) nicht möglich.

Gegenwärtig ist die Axel-Springer-Straße zwischen Rudi-Dutschke-Straße und Krausenstraße mit ca. 12.600 Kfz/24h im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr ( $DTV_w$ ) belastet (Stand 2005). Der durchschnittliche tägliche Verkehr über alle Wochentage ( $DTV$ ) be-

trägt 11.860 Kfz/24h (Stand 2007). Mit 5.930 Kfz/24h sind beide Fahrtrichtungen gleich stark belastet. Der Anteil von Lkw mit über 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht beträgt 4,4%.

Die Leipziger Straße weist zwischen Jerusalemer Straße und Seydelstraße eine DTV-Belastung von 59.000 Kfz/24h auf (Stand 2007). Mit 29.500 Kfz/ 24h sind beide Fahrtrichtungen gleich stark belastet. Der Lkw-Anteil beträgt 3,1%.

### **B.II.2.2.2 Gegenwärtige Unfallsituation**

Die gegenwärtige Unfallsituation zeigt keine besonderen Auffälligkeiten. Jedoch entstehen Konflikte durch fehlende Querungshilfen für Fußgänger und eine fehlende gesonderte Radverkehrsführung.

### **B.II.2.2.3 Künftige Entwicklung**

Die in den Planfeststellungsunterlagen verwendeten Prognosezahlen (vgl. auch UL 15.2) beruhen auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Netzberechnungen sind ein gebräuchliches und anerkanntes ingenieurtechnisches Mittel zur Belegungseinschätzung und -ermittlung hinsichtlich Größenordnung, Be- und Entlastungen sowie Verkehrsverteilungen. Den Berechnungen liegt ein mit dem Land Brandenburg abgestimmtes Straßennetz einschließlich der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Straßenplanungen zu Grunde. Als Prognosezeithorizont wird das Jahr 2015 betrachtet. Das zwischenzeitlich erarbeitete Material „Die Berliner Verkehrsprognose 2015, Erläuterungen zu den Grundlagen von Verkehrsprognosen, Teil Straßenverkehr“ gibt umfassend Aufschluss über verwendete Grundlagendaten und Methoden der Verkehrsnetzberechnungen.

Die zugrunde gelegte Verkehrsprognose wurde im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes Verkehr auf der Basis der aktuellen Einwohner-, Beschäftigten- und Flächenentwicklung für das Jahr 2015 erarbeitet. Die zukünftige Verkehrsbelastung wird sich für den planfestgestellten Straßenabschnitt im Prognose-Planfall des Jahres 2015 in der durchgebundenen Axel-Springer-Straße folgendermaßen darstellen:

- rd. 29.500 Kfz/24h DTV zwischen Rudi-Dutschke-Straße und Zimmerstraße
- rd. 36.900 Kfz/24h DTV zwischen Zimmerstraße und Kommandantenstraße
- rd. 32.600 Kfz/24h DTV zwischen Kommandantenstraße und Krausenstraße
- rd. 32.300 Kfz/24h DTV zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße

Der zukünftige Lkw-Anteil wird im DTV sechs Prozent betragen.

Der Prognose-Nullfall (ohne Realisierung des Vorhabens) würde für das Jahr 2015 Steigerungen in der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung auf bis zu 17.410 Kfz/24h in der Axel-Springer-Straße aufweisen.

So würde z. B. in der Leipziger Straße schon die Kapazitätsgrenze erreicht und die Knotenpunkte Leipziger Straße / Jerusalemmer Straße sowie Axel-Springer-Straße / Lindenstraße / Kochstraße / Oranienstraße wären deutlich überlastet. Im Prognose Nullfall wäre eine ausreichende Verkehrsqualität nicht mehr gegeben.

Die zusätzlichen Verkehre müssten dann über die angrenzenden und für diese Belastung unzureichenden Straßen abgewickelt werden. Auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit (siehe B.II.2.2.2) kann ein Verzicht auf die Realisierung der Durchbindung der Axel-Springer-Straße nicht empfohlen werden.

Mittlerweile liegt die Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg 2025 vor. Im Zuge der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr wurden bereits weitergehende Qualifizierungen des Modells vorgenommen. Vergleichsbasis für die nachfolgende Einschätzung stellt damit das Berlin-Brandenburg-Szenario auf einem qualifizierten Netz dar.

Die Verkehrsbelastungen, die sich aus der Gesamtverkehrsprognose „Basisszenario 2025, kalibrierte Version VMZ“ ergeben, liegen für die Straßen Getraudenstraße, Leipziger Straße und Axel-Springer-Straße im DTV<sub>w</sub> geringfügig unter denjenigen, welche sich aufgrund der Verkehrsprognose 2015 ergeben. Sie sind jedoch weiterhin derart hoch, dass die zugrunde gelegte Dimensionierung des Querschnitts keinesfalls in Frage zu stellen ist.

Aufgrund der Tatsache, dass die Aussagen der Gesamtverkehrsprognose „Basisszenario 2025“ die Erkenntnisse der objektkonkreten verkehrsplanerischen Untersuchung für das Jahr 2015 zweifelsfrei bestätigen, ist zu betonen, dass die in den folgenden Kapiteln für 2015 gemachten Aussagen auch für den Zeithorizont 2025 Gültigkeit haben.

#### **B.II.2.2.4 Entlastungswirkung**

In der Leipziger Straße wird die DTV-Belastung zwischen Spittelmarkt und Jerusalemmer Straße aufgrund der neuen Abflusssituation über die Axel-Springer-Straße auf 33.210 Kfz/24h sinken.

Auch die Krausenstraße, die Jerusalemmer Straße, die Kommandantenstraße und die Seydelstraße erfahren deutliche Entlastungen, was ebenfalls durch die begleitenden Umgestaltungen am Spittelmarkt und die veränderte Verkehrsorganisation am Knotenpunkt „Leipziger Straße / Jerusalemmer Straße“ unterstützt wird.

Durch die Verkehrsreduzierungen in diesen Straßen werden Anwohner von Immissionen entlastet.

Von grundsätzlicher Bedeutung zur Steigerung der urbanen Lebensqualität sind darüber hinaus die großflächigen Entlastungswirkungen in der westlich gelegenen Friedrichstadt. Diese Reduzierungen der verkehrsbedingten Belastungen werten den attraktiven Bereich zwischen Wilhelmstraße und Charlottenstraße weiter auf.

#### **B.II.2.2.5 Abschließende Würdigung**

Verkehrspolitische Ziele für die Entwicklung von Berlin sind:

- Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs,
- Steigerung der Effizienz des Verkehrs,
- die weitgehende Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr,
- Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs,
- verstärkte Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs auf die Schiene,
- Anpassung und Verbesserung der bestehenden Verkehrsnetze und -systeme.

Unter Berücksichtigung dieser Ziele bei der Verkehrsprognose, ist festzustellen, dass nur durch die Durchbindung der Axel-Springer-Straße die verkehrlichen Anforderungen erfüllt werden können, die speziell im Wirtschaftsverkehr gestellt werden.

Bisher ist die Gesamtsituation im Bereich des Spittelmarktes stadtgestalterisch äußerst unbefriedigend. Die Leipziger Straße stellt heute in diesem Abschnitt nur eine relativ leistungsfähige Ost-West-Verbindung dar. Urbane Akzente, Platzcharakter zur Ermöglichung einer gewissen Aufenthaltsqualität und Angebote für den nichtmotorisierten Verkehr sind hier bisher ebenfalls unzureichend.

Deshalb wird mit der Umgestaltung und Anbindung der Axel-Springer-Straße an die Leipziger Straße im Vorfeld zur Neugestaltung des ganzen Spittelmarktes bereits neben der erheblich verbesserten Verkehrsqualität auch eine attraktive urbane Situation geschaffen, die dem Anspruch innerstädtischer Stadtgestaltung wesentlich besser gerecht wird als das bisherige uneinheitliche Erscheinungsbild der Axel-Springer-Straße.

Die prognostizierten Verkehrsmengen lassen sich mit den heute vorhandenen Versatzverkehren von der Axel-Springer-Straße über die Krausenstraße und Jerusalemer Straße zur Leipziger Straße bzw. von der Axel-Springer-Straße über die Kommandantenstraße, Neue Grünstraße und Seydelstraße zur Leipziger Straße nicht mehr adäquat abwickeln. Nur durch den Neubau der Axel-Springer-Straße zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße sowie durch den angemessenen Ausbau der südlichen Abschnitte der Axel-Springer-Straße kann die notwendige Verkehrsqualität erzielt werden.

Mit dem Straßenbauvorhaben Axel-Springer-Straße wird es ferner möglich, öffentlichen Personennahverkehr in den Straßenraum zu in-

tegrieren. Die BVG wird nach Fertigstellung des Bauvorhabens Busverkehr in der Axel-Springer-Straße zur Verfügung stellen. Langfristig kann die geplante Straßenbahntrasse in Mittellage zum Hallischen Tor nach Umgestaltung des Straßenquerschnitts realisiert werden.

Auch für den Radverkehr verbessert sich das Verkehrsangebot entsprechend der verkehrspolitischen Zielvorgaben in Berlin erheblich. Bessere und sichere Querungsmöglichkeiten der Leipziger Straße sowie Angebotsstreifen für den Radverkehr in der Axel-Springer-Straße setzen diese Zielvorgaben konsequent um.

Somit ist dringend und nachweislich geboten, die Maßnahme „Neubau der Axel-Springer-Straße zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße“ umzusetzen.

### **B.II.3 Abwägung**

#### **B.II.3.1 Allgemeines**

Die Vorschriften des § 20 Nr. 2 und des § 22 Abs. 1 Satz 2 BerlStrG sind beachtet. Den Planungsleitsätzen wurde entsprochen. Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden vermieden, für unvermeidbare Eingriffe sind fristgerechte Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vorgesehen (§ 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG i. V. m. § 14 Abs. 4 f. NatSchG Bln).

Die Planfeststellungsbehörde hat sämtliche nach Lage der Dinge relevanten öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung eingestellt und unter Beachtung der Planungsleitlinien und Optimierungsgebote gewichtet und untereinander abgewogen.

Hierzu zählen auch die abwägungserheblichen Belange, die sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens ergeben haben. Soweit diese bei der Planfeststellung Berücksichtigung gefunden haben, werden sie im Folgenden dargestellt. Soweit ihnen nicht oder nur zum Teil gefolgt werden konnte, sind die dafür ausschlaggebenden Gründe unter B.V "Einwendungen und Stellungnahmen" ausgeführt.

#### **B.II.3.2 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den raumordnerischen Entwicklungszielen in Berlin, die im Erläuterungsbericht (siehe Kap. 2.3) beschrieben sind. Aus den raumordnerischen Entwicklungszielen ergeben sich Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur. Unter Beachtung der Leitvorstellungen der Raumordnung ist das gegenwärtige Hauptstraßennetz gezielt zu ergänzen bzw. auszubauen und sinnvoll umzustrukturieren, da es den zukünftigen Anforderungen nicht in allen Verkehrsrelationen gerecht werden kann. Darüber hinaus werden die Entwicklungsziele des FNP Berlin durch das festgestellte Bauvorhaben umgesetzt.

Die raumordnerisch angestrebte Reduzierung des Verkehrsaufkommens erfolgt nicht im Rahmen der Planung von einzelnen Verkehrsanlagen, sondern durch die gesamte Stadt- und Verkehrsplanung.

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr für Berlin stellt die Axel-Springer-Straße in Verlängerung der Lindenstraße eine wichtige Straßenverbindung im Konzept zur Entlastung der Innenstadt dar.

Neben der Entlastung im unmittelbaren Umfeld (Krausenstraße / Jerusalemer Straße) werden die Nebennetzstraßen im westlich angrenzenden Bereich bis Friedrichstraße und südlich des Spittelmarktes, aber auch angrenzende Hauptverkehrsstraßenzüge wie Wilhelmstraße und Stresemannstraße entlastet.

Von hoher Bedeutung ist die Entlastung des wichtigen Innenstadtbereiches der Friedrichstadt, die flächenhaft im Straßennetz zwischen Glinkastraße und Axel-Springer-Straße / Niederwallstraße erreicht werden kann.

### **B.II.3.3 Trassenauswahl**

#### **B.II.3.3.1 Linienfindung**

Auf Grund der gegebenen Begrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche der Axel-Springer-Straße durch die vorhandene und geplante Bebauung bzw. durch vorhandene Grundstücksgrenzen bietet sich eine sinnvolle Variantenuntersuchung nur dahingehend an, dass unterschiedliche Querschnittsaufteilungen untersucht werden.

Die Linienführung der Axel-Springer-Straße wird größtenteils durch die vorhandene Straße vorgegeben. Die Lage der Einmündung in die Leipziger Straße wird durch die Planungen zur Umgestaltung des Spittelmarktes, die durch das Planwerk Innenstadt und durch den Flächennutzungsplan Berlin bestimmt sind, und durch die Nutzung der westlichen Teilfläche des ehemaligen Geschäftshauses „Ebbinghaus“ als Fläche für einen Hotelneubau gemäß Bebauungsplan 1-2aa ebenfalls vorgegeben.

Somit scheidet eine andere Linienführung der Axel-Springer-Straße als hier planfestgestellt aus.

#### **B.II.3.3.2 Prüfung von Alternativen**

Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurden Trassen- und Ausbau- bzw. Gestaltungsalternativen geprüft.

Die im Rahmen der Vorplanung durchgeführte Variantenuntersuchung der Querschnittslösung basiert auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung der Planungsgruppe Nord im Vorfeld zum Planfeststellungsverfahren und beinhaltet einerseits unterschiedliche Möglichkeiten der Radweg- und Fußgängerführung und

andererseits die mögliche Einordnung einer Straßenbahntrasse für die Zukunft.

Die verkehrstechnische Untersuchung befasst sich in der Variantenfindung für den Querschnitt mit zwei Zeithorizonten. Zunächst soll eine vierstreifige Straßenverbindung zwischen Leipziger Straße und Lindenstraße geschaffen werden, nach dem Jahr 2030 soll eine Neuaufteilung des Querschnitts mit Einordnung einer Straßenbahntrasse im besonderen Bahnkörper erfolgen. Aus diesem Grund wurden auch Querschnittslösungen mit Straßenbahnführung auf ihre Machbarkeit untersucht.

Alle untersuchten Varianten weisen folgende Gemeinsamkeiten auf:

- zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn,
- separate Radwegführung,
- Längsparken am Fahrbahnrand

Im letzten Abschnitt des nördlichen Bereichs wird die östliche Richtungsfahrbahn nach der Einmündung Beuthstraße auf drei Spuren zum Einbiegen in die Leipziger Straße aufgeweitet, die Parkspur entfällt dafür. In entgegengesetzter Richtung entfällt die Parkspur zugunsten eines Mittelstreifens.

### **B.II.3.3.3 Trassenbeschreibung der Varianten**

- **Variante 1: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn ohne Mittelstreifen
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse
  - Radwege in den Nebenanlagen
  - Längsparkspur neben der Fahrbahn
  - Baumstreifen zwischen Geh- und Radweg
- **Variante 2a: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn ohne Mittelstreifen
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse
  - Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
  - Längsparkspur neben dem Radfahrstreifen
  - Baumstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg
- **Variante 2b: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn mit Mittelinseln an den Einmündungen Schützen- und Krausenstraße
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse
  - Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
  - Längsparkspur neben dem Radfahrstreifen
  - Baumstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg

- **Variante 2c: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn mit Mittelstreifen (b = 3,0 m, westlich der Straßenachse) über gesamte Ausbaulänge
  - keine Straßenbahnvorhaltetrasse
  - Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
  - Längsparktaschen neben dem Radfahrstreifen
  - Baumstreifen zwischen Parkstreifen und Gehweg
  
- **Variante 3: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn mit besonderem Bahnkörper
  - Straßenbahnvorhaltetrasse (mittig, b = 8,0 m)
  - Radweg in den Nebenanlagen
  - Längsparkspur/-taschen neben der Fahrbahn
  - Baumstreifen zwischen Geh- und Radweg
  
- **Variante 4: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn mit besonderem Bahnkörper
  - Straßenbahnvorhaltetrasse b = 12,0 m (6,0 m Gleisbereich mittig mit beidseitig anschließenden, je 3,0 m breiten Baumstreifen)
  - Radfahrstreifen neben der Fahrbahn
  - Längsparktaschen zwischen den Bäumen
  - Gehweg neben den Parktaschen
  
- **Variante 5: Wesentliche Merkmale:**
  - vierstreifige Fahrbahn mit besonderem Bahnkörper
  - Straßenbahntrasse in Seitenlage
  - Geh- und Radwege in den Nebenanlagen
  - Längsparkspuren neben der Fahrbahn

### B.II.3.3.4 Bewertung der einzelnen Varianten

#### Variante Vierstreifiger Ausbau ohne Straßenbahnvorhaltetrasse

| Thema              | Variante 1   |  |
|--------------------|--|--|
|                    | Vorteil  | Nachteil   |
| Linienführung      | - ruhige und gestreckte Linienführung<br>- keine Einschränkungen bei den Abbiegebeziehungen      |  |
| Ruhender Verkehr   | - Parkstreifen mit ca. 57 Stellplätzen   |  |
| Radwegführung      | - separate Radwege<br>- kein Konfliktpotenzial mit Kfz-Verkehr außerhalb der Einmündungsbereiche | - unruhige Radwegführung durch Vorziehen an Einmündungen<br>- eingeschränkte Sichtbeziehung zum motorisierten Verkehr an Einmündungen                      |
| Fußgänger          | - stellenweise Minimierung der Querungslängen durch Gehwegvorstreckungen                         | - Konfliktpotenzial mit Radfahrern<br>- Querungsmöglichkeiten nur einseitig und nicht an allen Einmündungen<br>- keine Querungshilfen über vier Fahrspuren |
| Straßenbegleitgrün | - geringe Anzahl Baumfällungen   |  |

| Thema              | Variante 2a  |   |
|--------------------|--|---|
|                    | Vorteil  | Nachteil  |
| Linienführung      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ruhige und gestreckte Linienführung</li> <li>- keine Einschränkungen bei den Abbiegebeziehungen</li> </ul>  |   |
| Ruhender Verkehr   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkstreifen mit ca. 56 Stellplätzen</li> </ul>   |   |
| Radwegführung      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen bieten die besten Sichtbeziehungen zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr</li> <li>- minimierte Konflikte mit Fußgängern</li> <li>- ruhige &amp; gestreckte Linienführung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr (Ein-/Ausparken, Autotüren etc.)</li> </ul>   |
| Fußgänger          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- stellenweise Minimierung der Querungslängen durch Gehwegvorstreckungen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Querungsmöglichkeiten mit Gehwegvorstreckungen nur einseitig und nicht an allen Einmündungen</li> <li>- keine Querungshilfen über 4 Fahrspuren und beidseitigem Radfahrstreifen</li> </ul> |
| Straßenbegleitgrün | <ul style="list-style-type: none"> <li>- geringe Anzahl Baumfällungen</li> <li>- große Anzahl Baumneupflanzungen</li> </ul>  |   |

| Thema              | Variante 2b  |   |
|--------------------|--|---|
|                    | Vorteil  | Nachteil  |
| Linienführung      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine Einschränkungen bei den Abbiegebeziehungen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- unruhige Linienführung durch Verziehung der Fahrbahnen an Mittelinseln</li> </ul>  |
| Ruhender Verkehr   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- reduziertes Parkplatzangebot durch Gehwegvorstreckungen (ca. 31 Stellplätze)</li> </ul>  |
| Radwegführung      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen bieten die besten Sichtbeziehungen zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr</li> <li>- minimierte Konflikte mit Fußgängern</li> <li>- ruhige &amp; gestreckte Linienführung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- unruhige Linienführung durch Verziehung der Fahrbahnen an Mittelinseln</li> <li>- Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr (Ein-/Ausparken, Autotüren etc.)</li> </ul> |
| Fußgänger          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittelinseln als Querungshilfen beidseitig</li> <li>- Minimierung der Querungslängen durch Gehwegvorstreckungen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Querungsmöglichkeiten nicht an allen Einmündungen</li> </ul>   |
| Straßenbegleitgrün | <ul style="list-style-type: none"> <li>- geringe Anzahl Baumfällungen</li> <li>- große Anzahl Baumneupflanzungen</li> </ul>  |   |

| Thema              | Variante 2c  |   |
|--------------------|--|---|
|                    | Vorteil  | Nachteil  |
| Linienführung      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ruhige &amp; gestreckte Linienführung</li> <li>- keine Einschränkungen bei den Abbiegebeziehungen</li> </ul>  |   |
| Ruhender Verkehr   |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- reduziertes Parkplatzangebot durch Gehwegvorstreckungen (ca. 34 Stellplätze)</li> </ul>                |
| Radwegführung      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen bieten die besten Sichtbeziehungen zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr</li> <li>- minimierte Konflikte mit Fußgängern</li> <li>- ruhige &amp; gestreckte Linienführung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr (Ein-/Ausparken, Autotüren etc.)</li> </ul> |
| Fußgänger          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittelstreifen als Querungshilfen beidseitig aller Einmündungen</li> <li>- Minimierung der Querungslängen durch Gehwegvorstreckungen</li> </ul>   |   |
| Straßenbegleitgrün | <ul style="list-style-type: none"> <li>- geringe Anzahl Baumfällungen</li> <li>- große Anzahl Baumneupflanzungen</li> <li>- begrünter Mittelstreifen</li> </ul>  |   |

### Variante Vierstreifiger Ausbau mit Straßenbahnvohaltetrasse

| Thema              | Variante 3   |   |
|--------------------|--|---|
|                    | Vorteil  | Nachteil  |
| Linienführung      | - ruhige & gestreckte Linienführung  | - starke Verziehung bei Querschnittswechsel an der Einmündung Schützenstraße<br>- durch Straßenbahntrasse eingeschränkte Abbiegebeziehungen   |
| Ruhender Verkehr   | - Parkstreifen mit ca. 31 Stellplätzen   |   |
| Radwegführung      | - separate Radwege<br>- kein Konfliktpotenzial mit Kfz-Verkehr außerhalb der Einmündungsbereiche | - unruhige Radwegführung durch Vorziehen an Einmündungen<br>- eingeschränkte Sichtbeziehung zum motorisierten Verkehr an Einmündungen   |
| Fußgänger          | - stellenweise Minimierung der Querungslängen durch Gehwegvorstreckungen                         | - durch Straßenbahntrasse eingeschränkte Querungsmöglichkeiten<br>- an Überwegen Konflikte mit Radfahrern<br>- 1m-Streifen neben Gleisbereich zu schmal für sichere Fußgängerquerung, mind. 2,5 m |
| Straßenbegleitgrün |  | - größte Anzahl Baumfällungen<br>- geringste Anzahl Baumneupflanzungen  |

| Thema              | Variante 4   |  |
|--------------------|--|--|
|                    | Vorteil  | Nachteil   |
| Linienführung      | - ruhige & gestreckte Linienführung vorrangig für die östliche Richtungsfahrbahn   | - starke Verziehungen bei Querschnittswechseln an den Einmündungen Krausen- und Schützenstraße<br>- durch Straßenbahntrasse eingeschränkte Abbiegebeziehungen  |
| Ruhender Verkehr   |  | - durch den Wechsel Parktasche / Baumscheibe nur ca. 18 Stellplätze  |
| Radwegführung      | - Radfahrstreifen bieten die besten Sichtbeziehungen zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr<br>- minimierte Konflikte mit Fußgängern                                | - Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr (Ein-/Ausparken, Autotüren etc.)  |
| Fußgänger          | - keine Konflikte mit Radfahrern<br>- Minimierung der Querungslängen durch Gehwegvorstreckungen<br>- Mittelstreifen als Querungshilfen beidseitig aller Einmündungen | - durch Straßenbahntrasse eingeschränkte Querungsmöglichkeiten<br>- im vorgegebenen Straßenraum ist kein Platz für westlichen Gehweg im Bereich des B-Plans 1-2aa (Hotelneubau) vor der Einmündung in die Leipziger Straße – Integration in die geplante Bebauung notwendig! |
| Straßenbegleitgrün | - stadtgestalterisch attraktive vierreihige Baumallee<br>- größte Anzahl Baumneupflanzungen<br>- begrünter Mittelstreifen  | - große Anzahl Baumfällungen   |

| <b>Variante 5</b> |  |
|-------------------|--|
|                   | <p>Diese Variante wurde entsprechend der verkehrstechnischen Untersuchung in Ergänzung zu den untersuchten Varianten 1 – 4, jedoch nur im Querschnitt und nur für den südlichen Bereich mit 38 m verfügbarer Breite betrachtet. Eine Vielzahl von Argumenten spricht schon bei dieser eingeschränkten Betrachtung gegen eine Straßenbahnführung in Seitenlage:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- keine sichere Anbindung der einmündenden Straßen ohne LSA</li><li>- keine sichere Erschließungsmöglichkeit für die Grundstücke westlich der Straße (z. B. Hotel „Courtyard by Marriott“)</li><li>- eingeschränkte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer</li><li>- schwierige Anbindung der Straßenbahntrasse an Bauanfang und Bauende, insbesondere durch die notwendige Querung einer Richtungsfahrbahn durch die Straßenbahn und die Trennung des westlichen Geh- und Radwegs von der Fahrbahn</li><li>- durch die Vielzahl von Einmündungen und Fußgängerquerungen auf kurzer Strecke keine unterbrechungsfreie Straßenbahntrasse</li></ul> <p>- Aus den vorgenannten Gründen wird diese Variante nicht weiter verfolgt.</p> |

Üblicherweise gibt es zwei Möglichkeiten, den Radverkehr auf einer separaten Verkehrsfläche zu führen: einen baulich angelegten Radweg in den Nebenanlagen oder einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Beide Varianten stellen in der Axel-Springer-Straße eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar. Derzeit gibt es keine gesonderte Radverkehrsführung. Die Nachteile einer Lösung mit Radweg sind bekannt. Um eine sichere Querung an Einmündungen zu gewährleisten, ist es nötig, den Radweg davor und dahinter zu verziehen. Dies bewirkt eine sehr unstete Linienführung und schränkt den Platz für Parktaschen und Baum- / Grünstreifen ein.

Die Führung des Radverkehrs auf einem auf der Fahrbahn markierten Radfahrstreifen bietet aus Gründen der Verkehrssicherheit viele Vorteile. Die Unmittelbarkeit der Lage gewährt eine ständige Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern, die dem Radverkehr insbesondere an Gehwegüberfahrten und Einmündungen zu sicherer Nutzbarkeit verhilft. Gute Erfahrungen mit dieser Form der Radverkehrsführung in Berlin, ein klares Votum der Radfahrverbände für Radfahrstreifen und eine deutlich geringere Schwere bei Verkehrsunfällen belegen die Vorteile. Dem Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr ist dabei eine deutlich geringere Bedeutung zuzumessen.

Daraus folgend wurde den Varianten mit Radfahrstreifen (2 und 4) gegenüber denen mit Radweg in den Nebenanlagen der Vorzug gegeben.

Der Ausbau der Straße mit einer Straßenbahntrasse ist erst für das Jahr 2030 vorgesehen. Die Notwendigkeit eines Vorhaltens dieser Fläche bei gleichzeitiger Minimierung der Nebenanlagen ist über diesen langen Zeitraum für den derzeitigen Ausbau nicht vermittelbar. Daraus folgend wurden für die Erarbeitung der vorliegenden Planfeststellungsunterlage nur Varianten ohne Straßenbahnvorhaltetrasse weiter verfolgt. Im Rahmen der Variantenuntersuchung (Variante 4) wurde lediglich die grundsätzliche Machbarkeit eines Straßenquerschnitts mit Straßenbahntrasse untersucht.

Die Planung des Querschnitts ohne Straßenbahnvorhaltetrasse erfolgte jedoch unter der Maßgabe, dass mit der aktuellen Baumaßnahme der Bereich der künftigen Straßenbahntrasse (s. Variante 4) soweit wie möglich von unterirdischen Versorgungsleitungen freigehalten wird bzw. vorhandene Leitungen verlegt werden.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile aller Varianten und unter Zugrundelegung der zusammenfassenden Prämissen wurde insgesamt in der Variantenuntersuchung der Vorplanung der Variante 2 der Vorzug gegeben.

Innerhalb dieser Variante stellt die Variante 2c die Vorzugslösung dar. Sie vereint durch den geplanten durchgehenden Mittelstreifen und die Gehwegvorstreckungen einerseits die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn für die Fußgängerquerung und andererseits eine ruhige gestreckte Linienführung für Fahrbahn und Radwege.

Die Variante 2c bildet deshalb die Grundlage für die Planfeststellungsunterlage. Somit ist die ausgewählte Variante eindeutig diejenige, die unter Berücksichtigung aller erkennbaren Aspekte insgesamt zu bevorzugen ist.

#### **B.II.3.4 Verkehrsliche Be- und Entlastung**

Der Bau des planfestgestellten Abschnitts der Axel-Springer-Straße führt nach der Verkehrsfreigabe einerseits zu wesentlich höheren Belastungen (Verkehrsmenge sowie Schall- und Schadstoffimmissionen) in der Axel-Springer-Straße selbst und zu leicht erhöhten Belastungen in der Lindenstraße, andererseits aber auch zu erheblichen Entlastungswirkungen im westlich des Spittelmarktes gelegenen Abschnitts der Leipziger Straße, in den die Axel-Springer-Straße kreuzenden Straßen des Nebennetzes und in weiten Teilen der Friedrichstadt zwischen Wilhelmstraße und Charlottenstraße.

Durch die verkehrsbündelnde Wirkung der hier planfestgestellten Axel-Springer-Straße überwiegen die Entlastungen gegenüber den zusätzlichen Belastungen eindeutig.

Dies lässt sich unter anderem damit begründen, dass Entlastungen überwiegend in Wohngebieten auftreten (Leipziger Straße, Krausenstraße, Jerusalemer Straße, Seydelstraße), während sich die Axel-Springer-Straße in einem Mischgebiet mit einem hohen Anteil gewerblicher Nutzung befindet.

#### **B.II.3.5 Natur und Landschaft**

##### **B.II.3.5.1 Allgemeines**

Durch die geplante Maßnahme des Neubaus der Axel-Springer-Straße wird in Natur und Landschaft eingegriffen. Nach § 18 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG in Verbindung mit § 14 Abs. 1 NatSchG Bln sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können. Vermeidbare Eingriffe sind strikt verboten. Das Vermeidungsverbot ist indessen nicht in einem absoluten Sinne zu verstehen in der Weise, dass Vermeidung stets Vorrang hätte. Es setzt die Ent-

schließungsfreiheit der planenden Behörde, sich – unter Beachtung des Abwägungsgebots und sonstiger gesetzlicher Bindungen – für ein bestimmtes Vorhaben trotz der von ihm zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu entscheiden, voraus und verlangt lediglich, dass das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt wird (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – BVerwG 4 C 19.94 –, BVerwGE 100, 370, 381 f.) Eingriffe sind daher nur zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden und nicht in erforderlichem Maße ausgeglichen werden können und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller an Naturschutz und Landschaftspflege zu stellenden Anforderungen im Range vorgehen. Das Abwägungsgebot erstreckt sich somit insoweit auch auf die Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Der Schutz von Natur und Landschaft ist ein wichtiger Belang im Rahmen der planerischen Gesamt-Abwägung bei der anstehenden Zulassung eines Vorhabens. Je nach dem Gewicht der für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Belange kann den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sehr unterschiedliche Bedeutung zukommen. Davon abgesehen richtet sich die Bedeutung dieses Belangs nach den Gegebenheiten des Planungsraumes.

#### **B.II.3.5.2 Beschreibung des Planungsraums**

Der Planungsraum der Axel-Springer-Straße liegt naturräumlich betrachtet im Berliner Urstromtal, einem weichseleiszeitlichen Schmelzwasserabflussgebiet. Es ist weitgehend eben und weist eine mittlere Höhenlage von 34,5 - 35 m ü. NN. auf.

Der Planungsraum besteht überwiegend aus Straßenverkehrsflächen, die von Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden flankiert werden. In Verlängerung der Axel-Springer-Straße, im Einmündungsbereich zur Leipziger Straße, befand sich zum Planungsbeginn ein leerstehendes, zweigeschossiges Geschäftshaus Leipziger Straße 50 („Ebbinghaus“). Die umgebenden Freiflächen sind durch Pflanzflächen mit Sträuchern und wenigen Bäumen im geringen Umfang gegliedert. Vor dem Eingangsbereich eines Hotelkomplexes („Courtyard by Marriott“) ist eine Rasenfläche mit einer lockeren Allee aus neu gepflanztem Spitzahorn angelegt.

Die Axel-Springer-Straße ist beidseitig durch Büro- und Verwaltungsgebäude sowie vereinzelte Baulücken geprägt. Der 17 m breite Straßenraum weist im südöstlichen Bereich bis zur Schützenstraße einen nicht geschlossenen Baumbestand aus Linden auf, die aufgrund ihres geringen Alters derzeit als stadtbildprägende Baumreihe noch kaum in Erscheinung treten.

Das ehemalige zweigeschossige Geschäftshaus Leipziger Straße 50 („Ebbinghaus“) in Verlängerung der jetzigen Axel-Springer-Straße wirkte gegenüber den benachbarten Hochhäusern unmaßstäblich. Der Planungsraum zeigt insgesamt ein heterogenes, gestörtes Ortsbild.

Der Untersuchungsraum wird überwiegend von versiegelten Erschließungs- und Verkehrsflächen sowie Gebäudeflächen eingenommen. Nur kleinflächig tritt städtisches Abstandsgrün in Form von Zierrasen oder Pflanzflächen mit Ziersträuchern und vereinzelt Bäumen auf. Entlang der Axel-Springer-Straße und der Schützenstraße wachsen Linden und in der Beuthstraße Spitzahorn. Die Leipziger Straße wird auf der Südseite abschnittsweise von straßenbegleitenden Pflanzstreifen gesäumt.

Aufgrund der Lage im verdichteten Innenstadtbereich sowie der geringen Größe und Strukturarmut der vorhandenen Biotopstrukturen hat der Planungsraum nur eine untergeordnete Bedeutung als Lebens- und Nahrungsraum für die Pflanzen- und Tierwelt.

Die vorhandenen Grünflächen und Baumbestände besitzen aufgrund ihres geringen Flächenumfanges nur eine untergeordnete, kleinräumig wirksame lokalklimatische Ausgleichsfunktion. Die Leipziger Straße wirkt als Barriere für den Frischlufttransfer zwischen der Grünanlage Friedrichswerder und dem Planungsraum.

Der geologische Untergrund des Planungsraumes besteht vor allem aus Fein- und Mittelsanden, die mit Geschiebemergel und stellenweise mit mehr oder weniger großen Steinen durchsetzt sind. Es kommen ausschließlich vollständig anthropogen überprägte Aufschüttungsböden vor. Der Versiegelungsgrad beträgt 86%.

Der Grundwasserflurabstand im Untersuchungsgebiet liegt zwischen 2 und 10 m. Die Ableitung des oberflächlich anfallenden Regenwassers erfolgt überwiegend in die Misch- und Regenwasserkanalisation. Die Grundwasserneubildung ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades gering. Der Grundwasserhaushalt ist stark anthropogen beeinflusst.

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Vogelschutz-, FFH-, Naturschutz-, Landschaftsschutz- oder Wasserschutzgebiete sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

### **B.II.3.5.3**

#### **Bewertung der Eingriffs- und Konfliktpotentiale**

Der Neubau der Axel-Springer-Straße verursacht im Hinblick auf die Schutzgüter Boden sowie Pflanzen und Tiere erhebliche Beeinträchtigungen. Es werden Stadtböden, die als Pflanzflächen für Zierrasen und sonstiges Abstandsgrün dienen, im Umfang von 1.822 m<sup>2</sup> überbaut und 23 Bäume gefällt. Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten. Durch das veränderte Verkehrsaufkommen aufgrund des Neu- bzw. Umbaus der Axel-Springer-Straße findet hinsichtlich der Luftschadstoffe Benzol, Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) innerhalb des Planfeststellungsgebietes keine Überschreitung von Grenzwerten der

22. BImSchV statt. Erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch und die Wohnfunktion entstehen durch Überschreitungen der Lärmimmissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV. Für die betroffenen Gebäude und Fassaden an der Axel-Springer-Straße sowie an der Leipziger Straße wird ein Schutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Im Zuge der Neugestaltung des Straßenquerschnitts erfolgt die Wiederherstellung von Bodenfunktionen und Biotopflächen durch die Neuanlage von Pflanzflächen in Form von Mittelstreifen, Banketten (an der zukünftigen Bushaltestelle), Baumscheiben sowie einem begrünten Vorplatz vor dem Hotelkomplex im Gesamtumfang von 1.182 m<sup>2</sup> sowie die Pflanzung von 40 Straßenbäumen (Stammumfang 20/25 cm).

Es verbleibt ein Verlust von Boden und Pflanzflächen im Umfang von 640 m<sup>2</sup> gegenüber dem Ausgangszustand.

Die verbleibende Beeinträchtigung für die Schutzgüter Boden sowie Pflanzen und Tiere wird im Rahmen eines multifunktionalen Ausgleichs über die Aufwertung des Schutzgutes Ortsbild erzielt.

Die Bestandserfassung und -beurteilung von Natur und Landschaft, die Konfliktanalyse, die zusammenfassende Bilanzierung sowie erforderliche landschaftspflegende Maßnahmen (Schutzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen) sind in der Unterlage 12.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) konkret beschrieben. Ergänzend dazu visualisieren die Unterlagen 12.2 (Bestands- und Konfliktplan) und 12.3 (Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan) die in der UL 12.1 getroffenen Aussagen.

#### **B.II.3.5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Entsprechend den Aussagen des § 14 NatSchG Bln sowie des § 19 BNatSchG ist bei der Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens entsprechend einer abgestuften Vorgehensweise zu verfahren (BVerwG, Urteil vom 27.10.2000 - BVerwG 4 A 18.99 -, BVerwGE 112, 140, 160 ff.). Demnach sind vermeidbare Beeinträchtigungen strikt zu unterlassen und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen in geeigneter Art und Weise auszugleichen. Ersatzmaßnahmen kommen erst bei nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen in Betracht, wenn das Vorhaben als vorrangig gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege beurteilt wurde. Ziel dieser Regelung ist nicht das Verbot eines Vorhabens. Im Vordergrund steht vielmehr ein Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen und ein Optimierungsgebot beim Ausgleich unvermeidbarer Eingriffe. Ein Eingriff gilt als ausgeglichen, wenn innerhalb einer behördlich festgesetzten Frist keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben. Hierbei handelt es sich um ein Übermaßverbot, welches nicht die Wiederherstellung des status quo ante zum Ziel hat, sondern ausschließlich auf die funktionale Kompensation der Eingriffsfolgen gerichtet ist.

Wie in den Planunterlagen dargestellt, werden alle unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch unterschiedliche geeignete Maßnahmen ausreichend kompensiert.

Da sich die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen aufgrund ihres relativ geringen Umfangs beim Neubau der Axel-Springer-Straße vollständig ausgleichen lassen, werden hier keine Ersatzmaßnahmen erforderlich.

### **B.II.3.6**

#### **Folgerung**

Mit den drei mit dem Bau, der Anlage und dem Betrieb der neu gebauten Axel-Springer-Straße erzeugten Konflikten (Bodenversiegelung, Biotopverlust durch Überbauung, Fällung von Einzelbäumen) sind z.T. erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes verbunden. Die Eingriffe werden soweit wie möglich vermieden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch geeignete Maßnahmen in ihrer Erheblichkeit oder Nachhaltigkeit weitestgehend vermindert. Unvermeidbare Beeinträchtigungen können teilweise, jedoch nicht vollständig ausgeglichen werden. In diesem Planfeststellungsbeschluss wird im Einzelnen festgelegt, welche Ausgleichsmaßnahmen für die jeweiligen Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Pflanzen und Tiere/Biotope und Ortsbild vorzunehmen sind.

### **B.II.3.7 Umweltverträglichkeitsprüfung**

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG
2. Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG unter Einbeziehung der Eingriffsregelung nach § 8 BNatSchG und § 14 NatSchG Bln
3. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Vorhabensvarianten nach §§ 11, 12 UVPG
4. Gesamtbeurteilung der Varianten, Folgerungen

#### **B.II.3.7.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG**

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG wurde auf Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach § 7 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 9 UVPG erstellt. Die Darstellung umfasst die schutzgutbezogene zusammenfassende Beschreibung der Umweltsituation im Untersuchungsraum (Punkt B.II.3.7.1.2), die schutzgutbezogene zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen (Punkt B.II.3.7.1.3) sowie die schutzgutbezogene zusammenfassende Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen (Punkt B.II.3.7.1.4).

##### **B.II.3.7.1.1 Ermittlungsgrundlage**

Grundlage der Ermittlung der Umweltauswirkungen des Neubaus der Axel-Springer-Straße von der Krausenstraße bis zur Leipziger Straße sind die nach § 22 BerlStrG zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen:

Weiterhin wurden die eingegangenen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, die eingegangenen Einwendungen von Privaten und Vereine sowie deren jeweilige Äußerungen im Rahmen der Erörterungstermine des Anhörungsverfahrens berücksichtigt. Ebenfalls einbezogen sind die Ergebnisse eigener Ermittlungen.

##### **B.II.3.7.1.2 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum**

###### Untersuchungsraum:

Das Untersuchungsgebiet wurde in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abt. I festgelegt. Die Grenzen richten sich hierbei nach dem Vorhandensein besonders empfindlich zu beurteilender Nutzungen und der voraussichtlichen Betroffenheit. Dabei wurde unterschieden zwischen dem Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP):

### UVS:

Das Untersuchungsgebiet und der Untersuchungsumfang für die Verlängerung der Axel-Springel-Straße wurde im Rahmen des Scopingtermins am 28.11.2006 bestätigt.

Für die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere, Ortsbild sowie Sach- und Kulturgüter umfasst das engere Untersuchungsgebiet die Axel-Springer-Straße im Abschnitt zwischen der Schützenstraße und Leipziger Straße, einschließlich der Flurstücke auf dem sich das bisherige Geschäftshaus Ebbinghaus befand. Dazu gehören ebenfalls die Einmündungsbereiche der Seydel-, Beuth-, Kommandanten-, Krausen- und Schützenstraße in die Axel-Springer-Straße.

Für die Funktionsbereiche Wohnen, Wohnumfeld und Erholung (Schutzgut Mensch) sowie für das Schutzgut Klima/Lufthygiene wurde davon abweichend aufgrund der großräumigen Wirkung des Verkehrslärms und der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zusätzlich ein weiteres Untersuchungsgebiet gewählt. Dieses beinhaltet den südlichen Teil der Axel-Springer-Straße, den westlichen Teil der Oranienstraße, den östlichen Teil der Kochstraße sowie die nördlichen Teile der Lindenstraße, um die mit dem Projekt verbundenen verkehrlichen Veränderungen in ihren Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung beurteilen zu können. Zur Erfassung der Auswirkungen des Vorhabens bezüglich der Lärmbelastungen wird das Untersuchungsgebiet zusätzlich in nordwestliche Richtung bis zum Spittelmarkt und zur Bebauung nördlich der Leipziger Straße ausgedehnt (vgl. Unterlagen 11 und 15.2).

### LBP:

Hier wird das Untersuchungsgebiet stärker auf den Eingriffsort und seine unmittelbare Umgebung begrenzt. Im vorliegenden Fall war es auf Grund des städtischen Charakters nicht notwendig, den Untersuchungsraum über den tatsächlich betroffenen Eingriffsraum hinaus auszudehnen. Innerhalb des Verfahrens wurde in Abstimmung mit den zuständigen Behörden, Fachgutachtern und entsprechend der Eingriffstiefe der Rahmen modifiziert und angepasst (= Planfeststellungsgrenze). Damit weicht das Untersuchungsgebiet des LBP auf Grund der Größe wesentlich vom Untersuchungsgebiet für die UVS ab.

### Bewertung:

Für jeden der Umweltfunktionsbereiche Mensch, Boden, Wasser, Klima-/Lufthygiene, Pflanzen und Tiere, Ortsbild sowie Sach- und Kulturgüter wird die derzeitige Situation auf der Grundlage vorhandener und aktuell erhobener Daten erfasst. Daran anschließend wird die Bedeutung für jeden einzelnen Funktionsbereich und seine Empfindlichkeit gegenüber vorhabenbedingten Veränderungen verbalargumentativ innerhalb einer dreistufigen Bewertungsskala (gering, mittel, hoch) bewertet.

#### **B.II.3.7.1.2.1 Schutzgut Boden**

Das engere Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des Berliner Urstromtals, das von Ablagerungen der Weichsel-Eiszeit und der Nacheiszeit gebildet wird. Der geologische Untergrund besteht aus Sanden, vor allem aus Fein- und Mittelsanden, die mit Geschiebemergel und stellenweise mit mehr oder weniger großen Steinen durchsetzt sind.

Gemäß der Karte der Bodengesellschaften Berlins (Umweltatlas Berlin 2001) sind die anstehenden Böden überwiegend der Bodengesellschaft Lockersyrosem/Regosol/Pararendzina zuzuordnen. Es handelt sich um junge Bodenbildungen im während des Krieges stark zerstörten Innenstadtbereich, welche eine ausgeprägte Schicht aus Trümmerschutt aufweisen. Demzufolge bilden über der 40 m mächtigen Sandschicht die sogenannte Kulturschicht aus Bauschutt und angelagerten, verunreinigten Sanden die oberste, bodenbildende Schicht. Die Böden im Untersuchungsgebiet sind als Aufschüttungsböden der Innenstadt infolge der Nutzung durch den Menschen vollständig anthropogen überprägt. Der Versiegelungsgrad beträgt 86%. Eine Betrachtung des weiteren Untersuchungsgebietes ist nicht erforderlich.

Für den Bereich der Anbindung Axel-Springer- / Leipziger Straße 50 liegt ein Eintrag im Bodenbelastungskataster vor. Zwischen 1956 und 1970 existierte hier eine Tankstelle. Der Standort gilt als altlastenverdächtig. Erkenntnisse über schädliche Bodenveränderungen aus Erkundungsmaßnahmen liegen nicht vor.

Im engeren Untersuchungsgebiet überwiegen durch Gebäude, Verkehrs- und Erschließungsflächen versiegelte Böden, die keine ökologischen Funktionen (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum-, Ertrags- und Archivfunktion) mehr übernehmen können. Die Regelungsfunktion für den Wasserhaushalt ist bei einem Versiegelungsgrad von 86 % ebenfalls nur noch ansatzweise vorhanden. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der damit verbundenen geringen Speicher- und Regelungsfunktion, des niedrigen Natürlichkeitsgrades des Bodens sowie der fehlenden Ertragsfunktion werden die Bodenfunktionen mit sehr gering bewertet.

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der Auswertung vorhandener flächenbezogener Daten wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Dasselbe gilt für die verbal-argumentativ vorgenommene Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.2 Schutzgut Wasser**

Der Grundwasserflurabstand im engeren Untersuchungsgebiet liegt im nördlichen Teilabschnitt der Axel-Springer-Straße bzw. im Umfeld des bisherigen Geschäftshauses Ebbinghaus gemäß Umweltatlas Berlin (Ausgabe 2003) zwischen 4 und 10 m und im südlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes zwischen 2 und 4 m. Die höchst-

ten zu erwartenden Grundwasserstände liegen bei ca. 2 m unter Geländeoberkante.

Die Ableitung des oberflächlich anfallenden Regenwassers erfolgt derzeit in die Misch- und Regenwasserkanalisation. An der Leipziger Straße befindet sich ein Regenwasserüberlauf, der unmittelbar in die Spree entwässert wird. Die Grundwasserneubildung ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades im Untersuchungsgebiet sehr gering. Der Grundwasserhaushalt ist stark anthropogen beeinflusst.

Das engere Untersuchungsgebiet ist zum überwiegenden Teil mit größtenteils undurchlässigen Belagsarten, wie Asphalt, Beton und Pflaster mit Fugenverguss versiegelt, die über die Misch- und Regenwasserkanalisation entwässert werden. Der Natürlichkeitsgrad der Abflussbildung und die Grundwasserneubildungsrate sind entsprechend gering. Der Geschütztheitsgrad des Grundwassers ist in Abhängigkeit vom Aufbau der Versickerungszone als mittel einzustufen.

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der Auswertung vorhandener flächenbezogener Daten wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Dasselbe gilt für die verbal-argumentativ vorgenommene dreistufige Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.3 Schutzgut Klima**

Das Untersuchungsgebiet lässt sich dem Übergangsbereich zwischen hoher und mäßiger Veränderung gegenüber den Freilandverhältnissen zuordnen. Das bedeutet, dass die durchschnittliche jährliche Lufttemperatur mit 9,5 - 10,5 °C um 2,5 - 3 °C über der des Berliner Umlands liegt. Der Jahresniederschlag liegt im Durchschnitt bei 560 mm; die Hauptwindrichtung ist West bis Südwest.

Durch die hohe Kfz-Belastung besonders entlang der Leipziger Straße und in geringerem Umfang an der Axel-Springer-Straße ist die Luftqualität im Untersuchungsgebiet eingeschränkt.

Hinsichtlich der klimatischen Funktionen befindet sich das Untersuchungsgebiet in einem Siedlungsbereich, der durch hohen Versiegelungsgrad und hohe Baudichte bei gleichzeitig geringem Vegetationsanteil gekennzeichnet ist. Lokalklimatisch spiegelt sich das in den o.g. hohen Durchschnittstemperaturen, einer geringen nächtlichen Abkühlung, ungünstigen Wind- und Austauschverhältnissen und einem insgesamt mittleren bis hohen Risiko für bioklimatische Belastungen wider. Die Leipziger Straße wirkt als Barriere für den Frischlufttransfer zwischen der Grünanlage Friedrichswerder und dem Untersuchungsgebiet.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Grünflächen und Baumbestände besitzen aufgrund des geringen Flächenumfangs nur eine untergeordnete, kleinräumig wirksame lokalklimatische Ausgleichsfunktion.

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der Auswertung vorhandener flächenbezogener Daten wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Dasselbe gilt für die verbal-argumentativ vorgenommene Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.4 Schutzgut Luft**

Die Gesamtbelastung an Luftschadstoffen setzt sich zusammen aus der Vorbelastung, die aus Quellen wie Industrie, Gewerbe und Hausbrand, nicht erfasstem Verkehr in weiterer Entfernung sowie aus überregionalem Ferntransport herrührt, und der Zusatzbelastung, die ausschließlich vom Verkehr auf den zu beurteilenden Straßen hervorgerufen wird.

Für das Untersuchungsgebiet werden im Berliner Luftgüte-Messnetz der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt März 2007) folgende Werte als Vorbelastung aufgeführt:

| <b>Komponente</b>                   | <b>Jahresmittelwert</b> |
|-------------------------------------|-------------------------|
| Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> ) | 28 µg/m <sup>3</sup>    |
| Stickoxide (NO <sub>x</sub> )       | 48,9 µg/m <sup>3</sup>  |
| Feinstaub (PM <sub>10</sub> )       | 28 µg/m <sup>3</sup>    |
| Benzol                              | 1,6 µg/m <sup>3</sup>   |

Die lufthygienische Situation im engeren und weiteren Untersuchungsgebiet der UVS ist durch die Lage im Innenstadtbereich innerhalb des S-Bahnringes geprägt. Durch die hohe Kfz-Belastung besonders entlang der Leipziger Straße und, in geringerem Umfang, an der Axel-Springer-Straße ist die Luftqualität im Untersuchungsgebiet eingeschränkt.

Die Berechnungsergebnisse der PM<sub>10</sub>-, NO<sub>2</sub>- und Benzolimmissionen zeigen für die Bestandssituation 2007 im engeren Untersuchungsgebiet, dass die Benzolimmissionen den ab 2010 geltenden Grenzwert für das Jahresmittel von 5 µg/m<sup>3</sup> deutlich unterschreiten. Die Auswertung der PM<sub>10</sub>-Immissionen ergibt, dass der Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> ebenfalls nicht überschritten wird. Der höchste Wert tritt im Gehwegbereich nördlich der Leipziger Straße mit 37 µg/m<sup>3</sup> auf. Überschreitungen des Tagesgrenzwerts von 50 µg/m<sup>3</sup> (Tagesgrenzwert-Äquivalent = 30 µg/m<sup>3</sup>) für PM<sub>10</sub> sind allerdings in der südlichen Axel-Springer-Straße, der Koch- und der Lindenstraße zu erwarten. Hinsichtlich der NO<sub>2</sub>-Immissionen treten an der Leipziger Straße Belastungen von über 40 µg/m<sup>3</sup> auf. Damit wird derzeit nicht nur der seit 2010 geltende Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> überschritten, sondern auch der seit 2007 geltende Übergangsbeurteilungsspiegel (Grenzwert + Toleranzmarge) von 46 µg/m<sup>3</sup>. In der Axel-Springer-Straße ist die NO<sub>2</sub>-Belastung mit 35 – 39 µg/m<sup>3</sup> deutlich geringer. Im

weiteren Untersuchungsgebiet werden die Grenzwerte des Jahresmittels für PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> und Benzol unterschritten (SenStadt März 2007).

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der Auswertung vorhandener Daten wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Dasselbe gilt für die verbalargumentativ vorgenommene dreistufige Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.5 Schutzgut Biotop und Arten**

Das engere Untersuchungsgebiet befindet sich im dicht bebauten Innenstadtbereich und wird in West-Ost-Richtung von der stark frequentierten Leipziger Straße/Gertraudenstraße tangiert. Es weist einen geringen Grünflächenanteil (von 13% an der Gesamtfläche) auf, der sich aus Baumscheiben für Straßenbäume und Abstandsgrün- bzw. Verkehrsgrünflächen mit Strauchbeständen sowie Rasenflächen zusammensetzt. Die vorhandenen Baumbestände beschränken sich auf junge bis mittelmäßig alte Straßenbäume in der Axel-Springer-Straße und der Leipziger Straße sowie zwei kleine, strukturarmer Baum- /Strauchgruppen am bisherigen Ebbinghaus.

Aufgrund der geringen Flächengrößen der vorhandenen Biotopstrukturen, ihrer isolierten Lage innerhalb von Verkehrsflächen und Gebäudekomplexen sowie des geringen bis maximal mittleren Alters des Baumbestandes besitzen sie überwiegend einen geringen bis maximal mittleren Wert.

Die Lage im innerstädtischen Belastungsbereich sowie die geringe Größe und Strukturierung der vorhandenen Biotopflächen weisen dem Untersuchungsgebiet nur eine untergeordnete Bedeutung als Lebens- und Nahrungsraum für die Tierwelt zu. Altbäume, die ein erhöhtes Habitat- und Nahrungsangebot bieten könnten, fehlen im Untersuchungsgebiet. Zudem sind die kleinflächigen Biotop starken Störeffekten durch Lärm und angrenzende bzw. direkte Nutzung insbesondere durch Fußgänger ausgesetzt.

Aufgrund der genannten Sachverhalte kommen im Untersuchungsgebiet nur wenige, ubiquitäre, d.h. weit verbreitete Tierarten ohne spezielle Lebensraumsprüche und mit geringer Störungsempfindlichkeit vor.

Trotz der geringen Lebensraumeignung des Untersuchungsgebietes kann ein Vorkommen von geschützten Arten gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG nicht vollständig ausgeschlossen werden, da alle heimischen Vogelarten geschützt sind.

Der vorhandene Baum- und Strauchbestand bietet jedoch nur sehr beschränkte Nistmöglichkeiten. An dem bereits abgerissenen Geschäftshaus Ebbinghaus waren vor Durchführung der Abrissmaßnahme keine Brutplätze von Gebäudebrütern vorhanden.

Das Vorkommen geschützter Arten anderer Artengruppen kann ausgeschlossen werden.

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der Auswertung vorhandener flächenbezogener Daten wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Dasselbe gilt für die verbal-argumentativ vorgenommene Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.6 Schutzgut Landschaftsbild (Stadtbild, Kultur- und Sachgüter)**

Das engere Untersuchungsgebiet wird im Norden durch die achtspurige Verkehrsschneise Leipziger Straße/Gertraudenstraße dominiert, die eine städtebauliche und funktionale Barriere zwischen Friedrichswerder und den südlich angrenzenden Stadtbereichen darstellt. Die Bebauung beiderseits der Axel-Springer-Straße ist durch Büro- und Verwaltungsgebäude geprägt. Am nördlichen Ende der Axel-Springer-Straße befand sich bisher das zweigeschossige Geschäftshaus Ebbinghaus, welches im Westen vom Hochhaus an der Leipziger Straße 48/49 flankiert wird.

Die großzügig angelegte Axel-Springer-Straße weist im südöstlichen Bereich bis zur Schützenstraße einen lückigen Straßenbaumbestand aus Linden auf. Historische Bebauungsstrukturen sind im Untersuchungsgebiet nicht erkennbar.

Kriterien für die Bewertung des Ortsbildes sind die Erkennbarkeit des Stadtraums (Zusammenhang baulicher Anlagen und ihrer stadträumlichen und kulturhistorischen Bedeutung sowie der damit einhergehenden Erlebbarkeit eines Gebietes und einer Erlebnisvielfalt) sowie der Anteil an gestalterisch wertvollen Elementen, d.h. für den jeweiligen Stadtraum typischen Strukturelementen. Im Innenstadtbereich fallen darunter insbesondere Straßenbaumbestände.

Im Untersuchungsgebiet sind keine landschaftlichen und städtebaulichen Strukturen vorhanden, denen eine Bedeutung für die Erkennbarkeit des Stadtraums zukommt.

Das engere Untersuchungsgebiet weist aus stadtgestalterischer Sicht verschiedene Defizite auf, die zu einer insgesamt geringen Wertigkeit des Ortsbildes in diesem Bereich beitragen. Quartierstypische Bebauungs- und Straßenraumstrukturen sind nicht oder nur ansatzweise vorhanden.

So findet die Straßenflucht der Axel-Springer-Straße ein unvermitteltes Ende am bisherigen Geschäftshaus Ebbinghaus. Die Axel-Springer-Straße selbst weist aufgrund der vorhandenen Baulücken, der heterogenen Gestalt der vorhandenen Bebauung und dem lückigen und aufgrund des geringen Alters noch wenig raumbildenden Straßenbaumbestandes ebenfalls keine nennenswerten ortsbildprägenden Qualitäten auf. Dem vorhandenen jungen Straßenbaumbestand ist jedoch grundsätzlich ein Entwicklungspotenzial zuzuordnen. Mit zunehmendem Alter wird er eine höhere Bedeutung als straßenraumgliedernde Grünstruktur erlangen.

Denkmalgeschützte Bauten existieren im engeren Untersuchungsgebiet nicht. Das bisherige Gebäude Ebbinghaus war ein zweigeschossiger Flachbau in Plattenbauweise aus den 70-er Jahren des 20. Jahrhunderts ohne herausragenden architektonischen Wert. Im südlich gelegenen Straßenraum der Axel-Springer-Straße ist der ehemalige Verlauf der Berliner Mauer durch Pflasterung nachgezeichnet. Daneben weist das Untersuchungsgebiet keine Sach- und Kulturgüter im Sinne des Denkmalschutzes auf.

Die verwendete Methodik wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.7 Schutzgut Mensch**

Die Qualität der Wohnfunktion wird maßgeblich über die Lärm- und Schadstoffbelastung bestimmt. Im engeren Untersuchungsgebiet konzentriert sich die Wohnnutzung auf das Hochhaus an der Leipziger Straße 48/49. Beiderseits der Axel-Springer-Straße wird die Nutzungsstruktur durch Gewerbe- und Verwaltungsgebäude, insbesondere Botschaften, geprägt. Auch im weiteren Untersuchungsgebiet dominiert die Nutzung als Wohnbaufläche bzw. gemischte Baufläche.

Die Verkehrssituation ist durch die mit 59.000 Kfz/24h stark belastete Leipziger Straße sowie mäßig bis stark belastete Nebenstraßen geprägt. Die Axel-Springer-Straße wird ab der Beuthstraße in südlicher Richtung mit einer täglichen Verkehrsbelastung von 11.860 Kfz/24h im erheblichen Umfang als Verbindungsstraße zwischen den Bezirken Mitte und Kreuzberg genutzt.

Gemäß Darstellung im Umweltatlas Berlin (2005) ergibt sich bei den angegebenen Verkehrsstärken für die Lärmimmissionen in 3,5 m Höhe vor den Gebäudefassaden folgende Belastungssituation.

Die Lärmbelastung tagsüber liegt an der östlichen Straßenrandbebauung entlang der Axel-Springer-Straße bei 13.300 Kfz/24 h zwischen 65 und 70 dB(A) und nachts zwischen 60 und 65 dB(A), auf der Westseite zwischen 55 und 60 dB(A) und nachts weniger als 55 dB(A). Beiderseits der Krausenstraße liegt die Lärmbelastung Tag und Nacht zwischen 60 bis 65 dB(A). Darüber hinaus ist die Wohnqualität insbesondere an der achtspurigen Leipziger Straße durch Lärmimmissionen von über 65 dB(A) Mittelungspegel stark beeinträchtigt. Nachts liegt die Lärmbelastung zwischen 60 und 65 dB(A). Am Spittelmarkt mit der Niederwallstraße und Kurstraße liegt die Lärmbelastung am Tag zwischen 60 und 65 dB(A) und nachts zwischen 55 und 60 dB(A).

Das Hochhaus an der Leipziger Straße 48/49 wird mit Ausnahme des Erdgeschosses und ersten Obergeschosses als Wohnhaus genutzt. Es hat damit eine hohe Bedeutung für die Wohnfunktion. Auch die Gebäude im übrigen engeren und weiteren Untersuchungsgebiet

werden überwiegend zu Wohnungs-, aber auch zu Arbeitszwecken genutzt. Die Menschen in den Wohn- und Arbeitsstätten werden durch den Verkehrslärm der angrenzenden Straßen stark beeinträchtigt.

Aufgrund der Verkehrsbelastung kann davon ausgegangen werden, dass sowohl tagsüber als auch nachts die Grenzwerte der 16. BImSchV für die im engeren und weiteren Untersuchungsgebiet relevanten Gebietskategorien (Allgemeines Wohngebiet WA sowie gemischte Baufläche MI) in weiten Teilen überschritten werden.

Insbesondere die Wohn- und Arbeitsstätten an der Axel-Springer-Straße 51/52 sowie an der Leipziger Straße sind von den Grenzwertüberschreitungen betroffen. Relativ geringen Lärmbelastungen waren die Fassaden im ersten Obergeschoss der Axel-Springer-Straße 48/49 ausgesetzt, da das abgerissene Gebäude des Geschäftshauses Ebbinghaus als Schallschutz für Lärmemissionen, die von der Leipziger Straße ausgehen, wirkte.

Aufgrund der hohen Vorbelastung ist die Empfindlichkeit der Wohnfunktion gegenüber vorhabenbedingten Veränderungen in Form von zusätzlichem Lärm hoch.

Öffentliche Grünflächen sind im engeren Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die den Gebäuden zugeordneten Freiflächen sind zu meist Abstands- oder Parkplatzflächen. In der Axel-Springer-Straße vor dem Hotelkomplex im Einmündungsbereich in die Krausenstraße ist aufgrund der zurückspringenden Gebäudeflucht und des damit einhergehenden breiten Fußgängerbereiches ein kleiner Vorplatz angelegt. Dieser besteht aus einem parallel der Straße geführten, abschirmenden Grünstreifen und einer kleinen Platzfläche, die der Nutzung des Cafes im Erdgeschoss zur Verfügung steht.

Ein weiterer kleiner platzartig angelegter Fußgängerbereich liegt zwischen dem Hochhaus und dem bisherigen Geschäftshaus Ebbinghaus.

Einzige öffentliche Grünflächen in der Umgebung des Untersuchungsgebiets sind ein Spielplatz zwischen Leipziger Straße und Krausenstraße sowie die Grünanlage Friedrichswerder nördlich von Spittelmarkt und Leipziger Straße. Der starke Verkehr auf der Leipziger Straße wirkt jedoch als Barriere. Des Weiteren übernehmen die Promenaden und Grünflächen entlang der Spree und des Spreekanaals Teilfunktionen wohnungs- und siedlungsnaher Grünflächen.

Die Wohnumfeld- und Erholungsfunktion im engeren Untersuchungsgebiet sind aufgrund der geringen Freiflächenverfügbarkeit, des geringen Durchgrünungsgrades sowie des hohen Versiegelungsgrades und der stadtgestalterischen Dominanz von Straßenverkehrsraum als gering einzustufen. Darüber hinaus schränkt die starke Lärmbelastung die Nutzung des engeren und weiteren Untersuchungsgebietes für die wohnungs- und siedlungsnaher Erholung ein.

Die Empfindlichkeit der Erholungsfunktion ist aufgrund der eingeschränkten Eignung des Untersuchungsgebietes gegenüber vorhabenbedingter Veränderungen gering.

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der Auswertung vorhandener Daten wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Dasselbe gilt für die verbalargumentativ vorgenommene dreistufige Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

#### **B.II.3.7.1.2.8 Wechselwirkungen**

Eine Thematisierung der wesentlichen Aspekte der Wechselwirkungen erfolgte im Rahmen der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter. Eine darüber hinausgehende gesonderte Darstellung ist nicht erforderlich.

#### **B.II.3.7.1.2.9 Schutzgebiete**

Natura-2000-Gebiete, FFH-Gebiete, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie weitere geschützte Objekte sind im Untersuchungsgebiet und angrenzend nicht vorhanden.

#### **B.II.3.7.1.3 Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen**

Die geplante Trasse befindet sich im durch Gebäude- und Verkehrsflächen geprägten Innenstadtbereich. Sie bindet an die Schützen-, Krausen-, Beuth- und Kommandantenstraße an und mündet in die Leipziger Straße ein. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen und Zwangspunkte sowie des geplanten Straßenquerschnittes bestand im Zuge der Planung nur ein sehr enger Spielraum für Trassenvarianten.

Aus landschaftspflegerischer Sicht gab es vor diesem Hintergrund keine weiteren Erfordernisse für eine Optimierung des Trassenentwurfs.

Zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft werden in Abstimmung mit der technischen Planung folgende Maßnahmen festgelegt:

- Baustelleneinrichtung, Bauzufahrtsstraßen, Baugerätschaften und Bauweisen sind nach dem Stand der Technik auszurichten. Es sind Schutzvorkehrungen für den Naturhaushalt gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren) zu treffen. Dabei sind Bäume in direkter Nähe zum Baubereich entsprechend der Kennzeichnung im landschaftspflegerischen Maßnahmeplan mit Einzelbaumschutz und Wurzelschutz gegen Befahren zu sichern (Stangengeviert bzw. Stammummante-

lung bei beengtem Platzangebot). Bei Grabungen sind Wurzelschutzmaßnahmen durchzuführen (Maßnahme S1 des LBP).

- Bei der Beseitigung von Vegetationsbeständen sind die gesetzlichen Regelungen zu Fällzeiträumen für Gehölze gemäß § 29 NatSchGBln einzuhalten (keine Fällung innerhalb des Zeitraumes vom 01.03 bis 30.09. eines Jahres). Baubedingte Beeinträchtigungen der Fauna, insbesondere der Verlust von Vogelnistplätzen während der Brutzeit, werden dadurch vermieden.
- Grundsätzlich ist ein sorgfältiger Umgang mit umweltgefährdenden Betriebsstoffen sicherzustellen.
- Am mittlerweile abgerissenen Ebbinghaus waren vor Durchführung der Abrissmaßnahme am Gebäude keine Vogelniststätten vorhanden. Weitergehende Schutzmaßnahmen waren daher nicht erforderlich.

#### **B.II.3.7.1.3.1 Schutzgut Boden**

##### **Baubedingt**

Eine potenzielle Gefährdung für den Bodenhaushalt durch Schadstoffeinträge aus Abgasen und dem Verlust von Treib- und Schmierstoffen aus Baufahrzeugen wird durch einen ordnungsgemäßen, umweltschonenden Bauablauf weitestgehend vermieden.

##### **Anlagebedingt**

Das Straßenbauvorhaben ist mit einem geringen Flächenverlust durch Bodenversiegelung verbunden. Es werden 1.822 m<sup>2</sup> Boden neu versiegelt mit dem damit verbundenen vollständigen Verlust der ökologischen Funktionen (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum- und Archivfunktion).

Die temporäre Freifläche auf dem ehemaligen Standort des Geschäftshauses Ebbinghaus geht nicht in die Konfliktbetrachtung ein, da sie nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, sondern eines separaten Bebauungsplanverfahrens. Zwischenzeitlich wird diese Fläche wieder als Baufläche genutzt und damit wieder versiegelt.

##### **Betriebsbedingt**

Es sind keine erheblichen/nachhaltigen Eingriffe zu erwarten.

##### **Vermeidung/ Minderung**

Siehe B.II.3.7.1.3

#### **B.II.3.7.1.3.2 Schutzgut Wasser**

##### **Baubedingt**

Eine für das Grundwasser bestehende, potenzielle Gefährdung durch den Verlust von Treib- und Schmierstoffen aus Baufahrzeugen

wird durch einen ordnungsgemäßen, umweltschonenden Bauablauf weitestgehend vermieden.

#### **Anlagebedingt**

Durch die Neuversiegelung von 640 m<sup>2</sup> geht Infiltrationsfläche für Niederschlagswasser verloren. Im Hinblick auf den schon vorhandenen hohen Anschlussgrad an die Kanalisation und die ohnehin eingeschränkte Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsgebiet wird die Beeinträchtigungsintensität als gering und nicht erheblich eingestuft.

#### **Betriebsbedingt**

Insgesamt sind die betriebsbedingten Auswirkungen der Schmutz- und Regenwasserentwässerung auf die Gewässerqualität der Spree als Vorfluter aus folgenden Gründen nicht erheblich:

- Gesamtstädtisch betrachtet findet nur eine Verlagerung der Verkehrsströme und keine quantitative Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Neubau der Axel-Springer-Straße statt.
- Im Verhältnis zur Gesamtentlastungsmenge der Mischwasserkanalisation im Umfang von 7,5 Mio. m<sup>3</sup> in Berlin (SenStadt 2001) ist die durch den Neubau der Axel-Springer-Straße verursachte Einleitmenge einschließlich der Schmutzfrachten, vernachlässigbar gering. Dies gilt auch im Hinblick darauf, dass sich die Einleitmengen gegenüber dem Ist-Zustand nicht relevant verändern.
- Nach dem vorgesehenen Umbau des Kanalnetzes wird das gesamte Niederschlagswasser der öffentlichen Straße dem Mischwassernetz zugeführt. Es findet eine Verbesserung der Umweltsituation statt, da sich die Schmutzfrachtbelastung der Spree in diesem Bereich reduziert.

#### **Vermeidung/ Minderung**

Siehe B.II.3.7.1.3

### **B.II.3.7.1.3.3 Schutzgut Klima und Luft**

#### **Baubedingt**

Durch Abgas- und Staubemissionen des Baubetriebes kann es zu einer zeitlich und räumlich begrenzten Verschlechterung der lufthygienischen Situation kommen. Die Beeinträchtigung wird als temporär mittel bis gering eingestuft.

#### **Anlagebedingt**

Durch die geplante Straßenbaumaßnahme gehen Freiflächen mit geringer lokalklimatischer Ausgleichsfunktion, drei Straßenbäume sowie weitere 20 Einzelbäume verloren. Aufgrund der geringen, nur sehr kleinräumigen Wirksamkeit dieser Grünelemente handelt es sich um eine nicht erhebliche Beeinträchtigung.

Unter Berücksichtigung der in der Straßenplanung vorgesehenen Pflanzung von 40 Straßenbäumen kann mittel- bis langfristig sogar von einer geringfügigen Verbesserung der klimatischen und der luft-hygienischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet ausgegangen werden.

#### **Betriebsbedingt**

Die Berechnungsergebnisse der Schadstoffimmissionen für den Prognose-Planfall 2015 zeigen im engeren Untersuchungsgebiet, dass die Benzolimmissionen den Wert von  $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht übersteigen und der Grenzwert für das Jahresmittel von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  damit deutlich unterschritten wird. Auch hinsichtlich der  $\text{PM}_{10}$ - und der  $\text{NO}_2$ -Immissionen werden trotz der Verkehrszunahme die Jahresmittelwerte von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht überschritten.

Auch im weiteren Untersuchungsgebiet werden in allen Straßenabschnitten die Grenzwerte des Jahresmittels für  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$  und Benzol deutlich unterschritten. Da mit dem geplanten Neubau der Axel-Springer-Straße zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße die Verkehrsmenge insbesondere im südlichen Teil der Axel-Springer-Straße und der Lindenstraße wesentlich gegenüber dem Prognose-Nullfall zunimmt, kann es in beiden Straßen jedoch zu mehr als den 35 zulässigen Überschreitungen des  $\text{PM}_{10}$ -Tagesgrenzwertes kommen (SenStadt 2007). Die Beeinträchtigungsintensität im Untersuchungsgebiet ist nicht mehr als gering einzustufen. Diese Aussage relativiert sich jedoch durch verkehrsbedingte Abnahmen der Schadstoffkonzentrationen im westlich der Einmündung der Axel-Springer-Straße gelegenen Bereich der Leipziger Straße.

#### **Vermeidung/ Minderung**

Siehe B.II.3.7.1.3

### **B.II.3.7.1.3.4 Schutzgut Biotop und Arten**

#### **Baubedingt**

Während des Baubetriebes kann es durch eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme zu direkter oder indirekter Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen kommen. Betroffen sind insbesondere Einzelbäume. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahme S1 (Einzelbaumschutz) werden diese vermieden.

#### **Anlagebedingt**

Anlagebedingt gehen  $1.822 \text{ m}^2$  Vegetationsflächen mit überwiegend geringer Bedeutung sowie 23 Bäume verloren, von denen fünf der Berliner Baumschutzverordnung unterliegen.

Die Beeinträchtigung wird als erheblich eingestuft.

#### **Betriebsbedingt**

Betriebsbedingt werden keine Beeinträchtigungen erwartet.

#### **Vermeidung/ Minderung**

Siehe B.II.3.7.1.3

### **B.II.3.7.1.3.5 Schutzgut Landschaftsbild (Stadtbild, Kultur- und Sachgüter)**

#### **Baubedingt**

Im Zuge des Baubetriebes kommt es durch Baustraßen, Baustellen-einrichtungsflächen, Abrissflächen und den Baubetrieb selbst (Maschineneinsatz u. a.) zu temporären und räumlich begrenzten Beeinträchtigungen des Ortsbildes. Aufgrund der geringen Qualität des bestehenden Ortsbildes ist keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Der Verlauf des gepflasterten Mauerstreifens wird zunächst baubedingt beseitigt, aber im neuen Straßenprofil wiederhergestellt. Bleibende baubedingte Beeinträchtigungen werden daher ausgeschlossen.

#### **Anlagebedingt**

Eine anlagebedingte Beeinträchtigung des Ortsbildes ist durch Umsetzung des Vorhabens nicht zu konstatieren. Die aktuell defizitäre städtebauliche Situation erfährt mit der geplanten Durchbindung der Axel-Springer-Straße zur Leipziger Straße, die einen Beitrag zur Aufwertung der städtebaulichen Situation im Umfeld des Spittelmarkts darstellt, keine weitere Verschlechterung.

Vielmehr ist zumindest für den bisher durch das Ebbinghaus geprägten Bereich zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße davon auszugehen, dass mit der Schaffung eines einheitlichen Straßenprofils zwischen Schützen- und Krausenstraße mit beidseitigen durchgehenden Baumreihen und begrünten Mittelstreifen eine Aufwertung des Ortsbildes erreicht wird. Der Straßenraum erhält eine für den Innenstadtbereich typische Gliederung; der Anteil an typischen Strukturelementen wird durch die Baumpflanzungen erhöht.

#### **Betriebsbedingt**

Kultur- und Sachgüter (wie z.B. Denkmäler, Bodendenkmäler etc.) sind nicht betroffen.

#### **Vermeidung/ Minderung**

Es sind keine besonderen Maßnahmen zur Vermeidung/ Minderung erforderlich, da der Neubau der Axel-Springer-Straße das Gebiet insgesamt aufwertet.

### **B.II.3.7.1.3.6 Schutzgut Mensch**

#### **Baubedingt**

Während des Baubetriebes der Straße kommt es durch Erdarbeiten, Baustellenverkehr, dem An- und Abtransport von Material und Bauschutt sowie zu Lärm- und Schadstoffbelastungen. Das traf auch während des Abrisses des Geschäftsgebäudes Ebbinghaus zu.

Je nach Abstand der Bauflächen zu den Gebäuden bzw. Freiflächen kann dies zu hohen bis sehr hohen temporären Beeinträchtigungen der Wohnfunktion, des Wohnumfeldes und der Erholungsfunktion im

Untersuchungsgebiet führen. Hierbei sind insbesondere punktuell auftretende Lärmspitzen, zum Beispiel beim Starten von Maschinen zu nennen. Die Abluft von Baumaschinen und die Verwendung bzw. Verarbeitung von Baustoffen (zum Beispiel Erhitzen von Asphalt) kann zu Geruchsemissionen führen, die die Nutzbarkeit erholungsrelevanter Freiflächen temporär deutlich einschränken.

Aufgrund des zeitlich begrenzten Auftretens und der bereits im Ist-Zustand geringen Eignung der Freiflächen im Untersuchungsgebiet für die wohnungsnaher Erholung wird die Intensität der bauzeitlichen Beeinträchtigungen als gering gewertet.

### **Anlagebedingt**

Das geplante Vorhaben führt zu einem Eingriff in die Wohnumfeld- und Erholungsfunktion durch die Umgestaltung des Straßenprofils im Umfeld des Hotelkomplexes und durch die Beseitigung des Geschäftshauses Ebbinghaus. Zudem kommt es zum Verlust von Grünflächen mit geringer Bedeutung.

Als Ausgleich ist in der Straßenplanung die Umgestaltung des Eingangsbereiches vor dem Hotelkomplex vorgesehen, wodurch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraumes an dieser Stelle aufgewertet wird. Außerdem ist die Umgestaltung des Straßenraums der Axel-Springer-Straße mit einem begrünten Mittelstreifen sowie der Pflanzung von 40 Alleebäumen geplant.

Das Bebauungsplan-Verfahren 1-2aa wird nicht weitergeführt. Auf der entsiegelten Teilfläche des bisherigen Geschäftshauses Ebbinghaus, die nicht Teil der Straßenverkehrsfläche ist, soll ein Hotelneubau entstehen. Die Baugenehmigung dazu ist nach § 34 BauGB erteilt worden.

Unter Berücksichtigung der eingeschränkten Eignung des engeren Untersuchungsgebiets für die wohnungsnaher Erholung im Ist-Zustand sowie der Straßenneugestaltung sind anlagebedingt keine Beeinträchtigungen für die Wohnumfeld- und Erholungsfunktion zu erwarten.

### **Betriebsbedingt**

Lärmemissionen gehören zu den wesentlichen betriebsbedingten Belastungsfaktoren, die von der geplanten Anbindung der Axel-Springer-Straße an den Spittelmarkt ausgehen und sowohl die Wohn- als auch die Wohnumfeld- und die Erholungsfunktion des engeren und weiteren Untersuchungsgebiets beeinträchtigen. Grundlage der Berechnung der Lärmbeeinträchtigung sind die verkehrlichen Ausgangsdaten für die Prognose 2015, die durch die Prognose 2025 bestätigt worden ist, im Falle der Umsetzung des Neubaus der Axel-Springer-Straße. Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt für alle schutzbedürftigen Fassaden und stockwerkbezogen nach der "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90" und wurde mit den jeweiligen Grenzwerten der 16. BImSchV verglichen. Dabei werden die gemäß Verkehrsprognose zu erwartenden Lärmwerte im Prognose-Nullfall (kein Straßenneubau) den zu erwartenden Lärmwerten im Prognose-Planfall gegenübergestellt. Bereits im Prognose-Nullfall weist die Axel-Springer-Straße eine erhebliche Lärmbelastung auf. Durch die Verdopplung der Verkehrsmenge im Prognose-

Planfall nimmt die Belastung weiter zu. Insbesondere im Bereich des neuen Knotenpunktes mit der Leipziger Straße ist eine Zunahme der Lärmbelastung festzustellen. Insgesamt liegen im Ergebnis der Berechnungen für fast alle Gebäude im Nahbereich der Baumaßnahme Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl im Tag-, als auch im Nachtzeitraum vor. Dies betrifft vor allem die Gebäude und Fassaden, die der Baumaßnahme Axel-Springer-Straße am nächsten liegen.

Die Berechnungsergebnisse der Schadstoffimmissionen für den Prognose-Planfall 2015 zeigen im engeren Untersuchungsgebiet, dass die Benzolimmissionen den Wert von  $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht übersteigen und der Grenzwert für das Jahresmittel von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  damit deutlich unterschritten wird. Auch hinsichtlich der  $\text{PM}_{10}$ - und der  $\text{NO}_2$ -Immissionen werden trotz der Verkehrszunahme die Jahresmittelergebnisse von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht überschritten. Auch im weiteren Untersuchungsgebiet werden in allen Straßenabschnitten die Grenzwerte des Jahresmittels für  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$  und Benzol deutlich unterschritten. Da mit dem geplanten Neubau der Axel-Springer-Straße zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße die Verkehrsmenge, insbesondere im südlichen Teil der Axel-Springer-Straße und der Lindenstraße, wesentlich gegenüber dem Prognose-Nullfall 2015 zunimmt, kann es in beiden Straßen jedoch zu mehr als den 35 zulässigen Überschreitungen des  $\text{PM}_{10}$ -Tagesgrenzwertes kommen. Die Beeinträchtigungsintensität im Untersuchungsgebiet ist nicht mehr als gering einzustufen. Diese Aussage relativiert sich jedoch durch verkehrsbedingte Abnahmen der Schadstoffkonzentrationen im westlich der Einmündung der Axel-Springer-Straße gelegenen Bereich der Leipziger Straße.

Im derzeitigen Zustand ist, bedingt durch die Platzsituation am bisherigen Geschäftshaus Ebbinghaus, die ungehinderte Passage entlang der Leipziger Straße zur Beuth- bzw. Seydelstraße möglich. Durch die Anbindung der Axel-Springer-Straße wird diese Verbindung für Fußgänger zwar erschwert, ist durch die Anlage von Querungshilfen aber weiterhin möglich. Die Beeinträchtigungsintensität wird als gering gewertet.

#### **Vermeidung/ Minderung**

Siehe B.II.3.7.1.3

#### **B.II.3.7.1.3.8 Wechselwirkungen**

Eine Thematisierung der wesentlichen Aspekte der Wechselwirkungen erfolgte im Rahmen der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter. Eine darüber hinausgehende gesonderte Darstellung ist nicht erforderlich.

### **B.II.3.7.1.3.9 Schutzgebiete**

Im Untersuchungsgebiet und angrenzend sind keine Schutzobjekte im Sinne der FFH-Richtlinie bzw. der Vogelschutzrichtlinie vorhanden und daher auch keine Beeinträchtigungen zu befürchten. Dasselbe gilt für andere Schutzstaten gem. Naturschutzgesetz (Naturschutz-, Landschaftsschutzgebiete, geschützte Biotope).

### **B.II.3.7.1.4 Kompensationsmaßnahmen**

#### **B.II.3.7.1.4.1 Ausgleichsmaßnahmen**

Im Untersuchungsgebiet des LBP sind die Beeinträchtigungen von Boden durch Versiegelung nicht vollständig ausgleichbar. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 640 m<sup>2</sup> bzw. 1,92 Wertpunkten. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgt gemäß dem Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin (SenStadt 2004).

Der Verlust von Biotopstrukturen kann im Gebiet durch die Maßnahmen G1/A und G2/A nur teilweise ausgeglichen werden. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 640 m<sup>2</sup> bzw. 5,75 Wertpunkten. Über die Pflanzung von 40 Straßenbäumen wird der Verlust von 5 nach Berliner Baumschutzverordnung geschützten Einzelbäumen kompensiert.

Im vormals vom Ebbinghaus geprägten Bereich zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße wird durch Anlage straßenbegleitender Baumreihen der Anteil an gestalterisch wertvollen Elementen im Stadtbild erhöht. Entsprechend dem Abschnitt der Axel-Springer-Straße zwischen Schützen- und Krausenstraße kann diesem Straßenabschnitt in der Folge eine mittlere Wertigkeit bzgl. des Anteils gestalterisch wertvoller Elemente zugeordnet werden. Diese Einstufung berücksichtigt auch das Entwicklungspotenzial der neu gepflanzten Straßenbäume. Für das Ortsbild ergibt sich damit ein Kompensationsüberschuss von 11,19 Wertpunkten.

Das nach Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen mit Ausgleichsfunktion verbleibende Defizit wird durch die Aufwertung des Landschaftsbildes im Sinne einer Ersatzmaßnahme kompensiert. Es entsteht ein Kompensationsüberschuss von 3,52 Wertpunkten.

Insgesamt ist damit der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft durch Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen und unter Einhaltung der unter B.II.3.7.1.3 genannten Vermeidungsmaßnahmen als kompensiert zu bilanzieren.

Folgende landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen mit Ausgleichsfunktion sind deshalb durchzuführen:

- **G1/A Begrünung von Mittelstreifen und Bankett**

- **G2/A Anlage von straßenbegleitenden Baumreihen**

Die Gestaltung des Straßenquerschnittes sieht zwischen Fahrbahn und Gehweg eine beidseitige Anlage einer straßenbegleitenden Baumreihe vor. Der Baumabstand beträgt in der Regel 10,0 m. Es werden hochstämmige Laubbäume mit einem Stammumfang von 20-25 cm gepflanzt.

Die 37 Baumpflanzungen erfolgen in Baumscheiben mit Granitsplittabdeckung. Für die nordöstlich der Einmündung Beuthstraße entstehende Dreiecksfläche ist ebenfalls eine Bepflanzung mit drei Bäumen vorgesehen, so dass sich eine Gesamtzahl von 40 Baumpflanzungen ergibt. Zur Gestaltung eines einheitlichen Straßenraumes sind Bäume gleicher Art zu pflanzen. Die geplanten Mittelstreifen sind im Anschluss an die Baumaßnahme mit Gebrauchsrasen (RSM 2.2 - Trockenlagen) gemäß den Anforderungen der DIN 18917 anzusäen.

Für den Naturhaushalt und das Ortsbild besitzen die Maßnahmen folgende Funktionen:

1. Entwicklung von beidseitigen raumprägenden Baumreihen als stadttypisches Strukturelement und damit eine gestalterische Aufwertung des Straßenraumes.
2. Pflanzung von Bäumen und Anlage von Rasenflächen zum teilweisen Ausgleich für den Verlust von Boden, von Zierrasen, städtischem Abstandsgrün und anlagebedingten Baumfällungen.

Die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege erfolgt gemäß ZTVLa-StB 05 über einen Zeitraum von insgesamt drei Jahren. Die Unterhaltungspflege wird im Rahmen der Straßenunterhaltung nach örtlicher Festlegung durchgeführt.

- **G3/A Anlage von Freifläche mit Sträuchern**

Im Eingangsbereich vor dem Hotelkomplex ist eine Freifläche mit geschnittenen Sträuchern vorgesehen.

Für den Naturhaushalt und das Ortsbild besitzen die Maßnahmen folgende Funktionen:

1. Anlage einer Freifläche zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes.
2. Anlage einer Strauchpflanzung zum teilweisen Ausgleich für den Verlust von Boden, von Zierrasen, städtischem Abstandsgrün und anlagebedingten Baumfällungen.

Die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege erfolgt gemäß ZTVLa-StB 05 über einen Zeitraum von insgesamt drei Jahren.

#### **B.II.3.7.1.4.2 Ersatzmaßnahmen**

Ersatzmaßnahmen sind in diesem Verfahren nicht erforderlich.

#### **B.II.3.7.2 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Axel-Springer-Straße von der Krausenstraße bis zur Leipziger Straße wird gem. §12 UVPG eine Bewertung der Umweltauswirkungen auf Grundlage der Unterlagen gem. §11 UVPG, der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen, gem. §6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach §7 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach §9 UVPG erforderlich. Diese Darstellung beinhaltet die schutzgutbezogene Bewertung der Umweltauswirkungen des Bauvorhabens einschließlich der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechend geltenden Rechts. Die Bewertung richtet sich außerdem nach der UVPVwV.

#### **B.II.3.7.2.1 Ermittlungsgrundlagen**

Grundlage der Ermittlung der Umweltauswirkungen für das genannte Bauvorhaben sind die nachfolgend nach §22 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen sowie die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach §11 UVPG.

Die aus den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen von Bürgern und Vereinen innerhalb des Anhörungsverfahrens und des Erörterungstermins eingegangenen Hinweise sind in die Unterlagen bereits in Form von Rotänderungen eingearbeitet. Sie finden damit bei der vorliegenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG hinreichende Berücksichtigung.

#### **B.II.3.7.2.2 Verhältnis von UVP und naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung**

Die UVP bereitet die Entscheidung der Eingriffsregelung nach §18 BNatSchG und §14 NatSchG Bln vor. Sie geht dabei über den für die Eingriffsregelung relevanten, naturschutzrechtlich orientierten Rahmen hinaus, indem auch die Schutzgüter Mensch und Sach- und Kulturgüter untersucht werden. Im Rahmen der Eingriffsregelung wird für Naturhaushalt und Landschaftsbild im nächsten Planungsschritt eine detailliertere Präzisierung der Konfliktsituation sowie der zur Eingriffskompensation notwendigen landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgenommen.

### **B.II.3.7.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen**

Im Folgenden werden die Umweltauswirkungen schutzgutbezogen bewertet.

#### **B.II.3.7.2.3.1 Schutzgut Mensch**

Während des Baubetriebes kommt es durch Erdarbeiten, Baustellenverkehr, den An- und Abtransport von Material und Bauschutt zu Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Je nach Abstand der Bauflächen zu den Gebäuden bzw. Freiflächen kann dies zu hohen bis sehr hohen temporären Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie der Erholungsfunktion im Untersuchungsgebiet führen. Hierbei sind insbesondere punktuell auftretende Lärmspitzen, zum Beispiel beim Starten von Maschinen zu nennen. Die Abluft von Baumaschinen und die Verwendung bzw. Verarbeitung von Baustoffen (zum Beispiel Erhitzen von Asphalt) kann zu Geruchsemissionen führen, die die Nutzbarkeit erholungsrelevanter Freiflächen temporär deutlich einschränken.

Aufgrund des zeitlich begrenzten Auftretens und der bereits im Ist-Zustand geringen Eignung der Freiflächen im Untersuchungsgebiet für die wohnungsnaher Erholung wird die Intensität der bauzeitlichen Beeinträchtigungen als gering gewertet. Erhebliche baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut entstehen somit nicht.

Das geplante Vorhaben führt anlagebedingt durch die Umgestaltung des Straßenprofils im Umfeld des Courtyard by Marriott Hotels und dem damit verbundenen Grünflächenverlust sowie durch weitere kleinflächige Verluste von geringwertigen Grün- und Freiflächen zu einem Eingriff in die Wohnumfeld- und Erholungsfunktion.

Im Zuge der Straßenplanung ist die Umgestaltung des Eingangsbereiches vor dem o.g. Hotel vorgesehen, wodurch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraumes an dieser Stelle aufgewertet wird. Außerdem ist die Umgestaltung des Straßenraums der Axel-Springer-Straße mit einem begrünten Mittelstreifen sowie der Pflanzung von 37 Allee- und 3 weiteren Straßenbäumen geplant.

Unter Berücksichtigung der heute eingeschränkten Eignung des engeren Untersuchungsgebietes für die wohnungsnaher Erholung und der im Zuge der Straßenplanung vorgesehenen Neugestaltung des Straßenraums einschließlich Ausstattung mit straßenraumgliedernden Grünstrukturen sind keine negativen Auswirkungen auf die Wohnumfeld- und Erholungsfunktion zu erwarten.

Der Straßenraum erfährt durch die Herstellung einer homogenen und Berlin-typischen Stadtstruktur insgesamt eine Aufwertung.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf den Menschen entstehen durch verkehrsinduzierte Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Die Lärmbelattungssituation stellt sich wie folgt dar: Grundlage der Berechnung der Lärmbelattung (vgl. Unterlage 11) bilden die verkehrlichen Ausgangsdaten für die Prognose 2015 bei Umsetzung des Neubaus der Axel-Springer-StraÙe.

Bereits im Prognose-Nullfall weist die Axel-Springer-StraÙe eine erhebliche Lärmbelattung auf. Durch die Verdopplung der Verkehrsmenge im Prognose-Planfall nimmt die Belastung weiter zu. Insbesondere im Bereich des neuen Knotenpunktes mit der Leipziger StraÙe ist eine Zunahme der Lärmbelattung festzustellen. So wird es in diesen Bereichen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen. In anderen Bereichen der Leipziger StraÙe ist keine signifikante Änderung der Lärmbelattung feststellbar. Tatsächlich nimmt die Verkehrsbelastung im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall geringfügig ab. Auch im Bereich der Kreuzung Oranien-/Rudi-Dutschke-StraÙe sind keine Änderungen der Lärmbelattung festzustellen. Auch hier liegen beim Vergleich der beiden Planfälle keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsbelastung vor. Im Bereich der NebenstraÙen fallen die Änderungen der Lärmbelattungen unterschiedlich aus, da einige StraÙen von der geänderten Verkehrsführung im Prognose-Planfall profitieren. Dazu gehören neben der starken Entlastung der KrausenstraÙe und der JerusalemstraÙe auch die Zimmer- und SchützenstraÙe sowie die SeydelstraÙe. Diese StraÙen erfahren durch die Öffnung der Axel-Springer-StraÙe zur Leipziger StraÙe einen Rückgang der Verkehre. Für BeuthstraÙe und KommandantenstraÙe hingegen verbleiben weiterhin höhere Verkehrsbelastungen. Hier ändert sich die Verkehrsbelastung nur unwesentlich. Im Falle der BeuthstraÙe ist durch die Nähe zur Leipziger StraÙe mit entsprechend höheren Lärmbelattungen zu rechnen (vgl. Unterlage 11).

Insgesamt stellen sich die Auswirkungen durch Verkehrslärm räumlich, in Abhängigkeit von den zukünftigen Verkehrsbelastungen der einzelnen StraÙen, unterschiedlich dar. Abschnittweisen Erhöhungen mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte stehen abschnittsweise Rückgänge der Lärmbelattung gegenüber. Für die Bereiche mit Grenzwertüberschreitung sind die Auswirkungen für den Menschen jedoch als erheblich zu bewerten.

Für die Schadstoffbelastung wird für den Prognose-Planfall 2015 von folgender Belastungssituation ausgegangen (vgl. Unterlage 15.2): Im engeren Untersuchungsgebiet werden die Benzolimmissionen den Wert von  $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht übersteigen und der Grenzwert für das Jahresmittel von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  damit deutlich unterschritten. Auch hinsichtlich der  $\text{PM}_{10}$ - und der  $\text{NO}_2$ -Immissionen werden trotz der Verkehrszunahme die Jahresmittelwerte von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht überschritten.

Auch im weiteren Untersuchungsgebiet werden in allen StraÙenabschnitten die Grenzwerte des Jahresmittels für  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$  und Benzol deutlich unterschritten. Da mit dem geplanten Neubau der Axel-Springer-StraÙe zwischen KrausenstraÙe und Leipziger StraÙe die Verkehrsmenge, insbesondere im südlichen Teil der Axel-Springer-

Straße und der Lindenstraße, wesentlich gegenüber dem Prognose-Nullfall 2015 zunimmt, kann es in beiden Straßen jedoch zu mehr als den 35 zulässigen Überschreitungen des PM<sub>10</sub>-Tagesgrenzwertes kommen (SenStadt März 2007a).

Insgesamt wird die Beeinträchtigungsintensität als gering eingeschätzt. Es entstehen keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen.

Im derzeitigen Zustand ist, bedingt durch die Platzsituation zwischen der Leipziger Straße und dem bisherigen Geschäftshaus Ebbinghaus, für Fußgänger eine ungehinderte Passage entlang der Leipziger Straße zur Beuth- bzw. Seydelstraße möglich. Durch die Anbindung der Axel-Springer-Straße wird diese Verbindung für Fußgänger zwar erschwert, ist durch die Anlage von Querungshilfen (Fußgängerüberweg) aber weiterhin möglich.

Die Auswirkung ist dem entsprechend als nicht erheblich einzustufen.

#### **B.II.3.7.2.3.2 Schutzgut Boden**

Für den Bodenhaushalt besteht während der Bauphase eine potenzielle Gefährdung durch Schadstoffeinträge aus Abgasen und durch den Verlust von Treib- und Schmierstoffen aus Baufahrzeugen.

Im Hinblick auf die vollständige anthropogene Überprägung dieser innerstädtischen Bodenstandorte und des sehr hohen Versiegelungsgrades sowie unter Berücksichtigung, dass grundsätzlich ein ordnungsgemäßer, umweltschonender Bauablauf sichergestellt wird, können erhebliche baubedingte Auswirkungen auf den Boden ausgeschlossen werden.

Das Straßenbauvorhaben ist anlagebedingt mit einem Flächenverlust durch Bodenversiegelung im Umfang von 1.822 m<sup>2</sup> verbunden.

Die Neuversiegelung ist mit dem vollständigen Verlust der ökologischen Funktionen (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum- und Archivfunktion) der betroffenen Standorte verbunden und ist dem entsprechend als erhebliche Umweltauswirkung einzustufen (Konflikt KV).

Die Planung des neuen Straßenraums beinhaltet die Anlage neuer Freiflächen auf bisher versiegelten Standorten im Umfang von 1.182 m<sup>2</sup>. Dabei handelt es sich um die Begrünung der Mittelstreifen, des Banketts im Bereich der Bushaltestelle, die Anlage von Baumscheiben sowie einer Strauchpflanzung vor dem Courtyard by Marriott Hotel. Auf diesen Flächen werden bodenökologische Funktionen, den beeinträchtigten Standorten entsprechend, wiederhergestellt.

Auch unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleibt ein Kompensationsdefizit von 640 m<sup>2</sup> Neuversiegelung.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens entstehen durch Schadstoffeinträge aus dem zukünftigen Kfz-Verkehr. Die Einträge erfolgen aufgrund des hohen Versiegelungsgrades jedoch nur kleinflächig. Als anthropogene, geschüttete Böden im Innenstadtbereich weisen sie keine hohe Empfindlichkeit aus.

Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen sind vor diesem Hintergrund nicht zu konstatieren.

### **B.II.3.7.2.3.3 Schutzgut Wasser**

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser beschränken sich auf das Grundwasser, da im Eingriffsraum keine Oberflächengewässer vorhanden sind.

Für das Grundwasser besteht eine potenzielle Gefährdung durch den Verlust von Treib- und Schmierstoffen aus Baufahrzeugen. Da entsprechende Beeinträchtigungen durch einen ordnungsgemäßen, umweltschonenden Bauablauf im Normalfall weitestgehend vermieden werden, wird dieser Punkt lediglich als potenzielles Risiko eingestuft.

Erhebliche Auswirkungen entstehen nicht.

Durch anlagebedingte Neuversiegelung geht unter Berücksichtigung der neu entstehenden Freiflächen (s.o.) Infiltrationsfläche für Niederschlagswasser im Umfang von 640 m<sup>2</sup> verloren.

Im Hinblick auf den schon vorhandenen hohen Anschlussgrad an die Kanalisation und die, bedingt durch den hohen Versiegelungsgrad ohnehin geringe Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsgebiet, wird die Beeinträchtigungsintensität als gering eingestuft und erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut damit ausgeschlossen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser durch Schadstoffeinträge sind aufgrund der geringen Infiltrationsrate vernachlässigbar.

Im Zuge des Neubaus der Axel-Springer-Straße wird ein vorhandener Regenüberlauf im Bereich der Spittelkolonaden durch einen neuen Regelüberlaufkanal in der geplanten Axel-Springer-Straße ersetzt. Auch die übrigen Straßenzüge entwässern überwiegend in die Mischkanalisation. Dort werden Schmutz- und Regenwasser gemeinsam abgeleitet und im vorliegenden Fall dem Klärwerk Waßmannsdorf zugeführt. Bei starken Niederschlägen dienen Regenentlastungsanlagen und -überläufe dazu das Mischwasser zu speichern und zeitverzögert sowie stark verdünnt in die Spree zu leiten. Eine betriebsbedingte Beeinträchtigung der Gewässerqualität des Vorfluters, kann daher also weitgehend ausgeschlossen werden. In seltenen Fällen, bei sehr starken Niederschlägen, kommt es zu Mischwasserüberläufen, so dass sich die Schadstoffe nicht vollständig ab-

setzen können. Es kann dann zu einer zeitlich begrenzten Verschmutzung der Oberflächengewässer kommen.

Gesamtstädtisch betrachtet erfolgt nur eine Verlagerung der Verkehrsströme und keine quantitative Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Neubau der Axel-Springer-Straße. Im Verhältnis zur Gesamtentlastungsmenge der Mischwasserkanalisation im Umfang von 7,5 Mio. m<sup>3</sup> in Berlin (SenStadt 2001) ist die durch den Neubau der Axel-Springer-Straße verursachte Einleitmenge einschließlich der Schmutzfrachten vernachlässigbar gering. Dies gilt auch im Hinblick darauf, dass sich die Einleitmengen gegenüber dem Ist-Zustand nicht relevant verändern. Nach dem vorgesehenen Umbau des Kanalnetzes wird das gesamte Niederschlagswasser der öffentlichen Straße dem Mischwassernetz zugeführt. Es findet eine Verbesserung der Umweltsituation statt, da sich die Schmutzfrachtbelastung der Spree in diesem Bereich reduziert.

Zusammenfassend sind die betriebsbedingten Auswirkungen der Schmutz- und Regenwasserentwässerung auf die Gewässerqualität der Spree als Vorfluter daher nicht erheblich.

#### **B.II.3.7.2.3.4 Schutzgut Klima**

Anlagebedingt gehen durch die geplante Straßenbaumaßnahme Freiflächen in Form von Straßenbegleitgrün mit geringer lokalklimatischer Ausgleichsfunktion sowie drei Straßenbäume und weitere 20 Einzelbäume verloren.

Aufgrund der insgesamt geringen, nur sehr kleinräumigen Wirksamkeit dieser Grünelemente hat ihre Beseitigung keine erheblichen Auswirkungen auf die lokalklimatische Situation im Untersuchungsgebiet.

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Klima können ausgeschlossen werden.

#### **B.II.3.7.2.3.5 Schutzgut Luft**

Durch Abgas- und Staubemissionen im Zuge des Baubetriebes kann es zu einer zeitlich und räumlich begrenzten Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation kommen.

Die Auswirkungen sind aufgrund ihres lokal begrenzten Wirkraums und unter Berücksichtigung der Sicherstellung eines ordnungsgemäßen, umweltschonenden Bauablaufs als temporär mittel bis gering und damit nicht erheblich einzustufen.

Die Auswirkungen durch Kfz-bedingte Schadstoffemissionen im Zuge des zukünftigen Betriebs der Straße stellen sich gemäß Unterlage 15.2 wie folgt dar:

Die Berechnungsergebnisse der Schadstoffimmissionen für den Prognose-Planfall 2015 zeigen im engeren Untersuchungsgebiet, dass der Grenzwert des Jahresmittels von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für Benzol eingehalten wird. Auch hinsichtlich der  $\text{PM}_{10}$ - und der  $\text{NO}_2$ -Immissionen werden trotz der Verkehrszunahme die Jahresmittelwerte von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht überschritten. Auch im weiteren Untersuchungsgebiet werden in allen Straßenabschnitten die Grenzwerte des Jahresmittels für  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{NO}_2$  und Benzol deutlich unterschritten. Da mit dem geplanten Neubau der Axel-Springer-Straße die Verkehrsmenge insbesondere im südlichen Teil der Axel-Springer-Straße und der Lindenstraße wesentlich gegenüber dem Prognose-Nullfall zunimmt, kann es in beiden Straßen jedoch zu mehr als den 35 zulässigen Überschreitungen des  $\text{PM}_{10}$ -Tagesgrenzwertes kommen (SenStadt 2007). Die Beeinträchtigungsintensität im Untersuchungsgebiet ist nicht mehr als gering einzustufen. Diese Aussage relativiert sich jedoch durch verkehrsbedingte Abnahmen der Schadstoffkonzentrationen im westlich der Einmündung der Axel-Springer-Straße gelegenen Bereich der Leipziger Straße.

Es kommt daher zu keinen erheblichen betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Luft.

#### **B.II.3.7.2.3.6 Schutzgut Biotope / Pflanzen und Tiere**

Während des Baubetriebes kann es durch Flächeninanspruchnahme zu direkter oder indirekter Beeinträchtigung angrenzender Vegetationsbestände kommen. Betroffen sind an das Baufeld angrenzende Einzelbäume. Mit Umsetzung der Schutzmaßnahme S1 (Einzelbaumschutz) werden mögliche Beeinträchtigungen vermieden.

Baubedingte Beeinträchtigungen der Fauna durch den Verlust von Vogelnistplätzen während der Brutzeit werden durch die Einhaltung der gesetzlich zulässigen Fällzeiträume gemäß § 29 BlnNatSchG (nicht innerhalb des Zeitraumes vom 01.03 bis 30.09. eines Jahres) vermieden.

Anlagebedingt gehen  $1.822 \text{ m}^2$  Vegetationsflächen mit überwiegend geringer Bedeutung verloren sowie 23 Bäume, von denen fünf der Berliner Baumschutzverordnung unterliegen. Bei den betroffenen Vegetationsflächen handelt es sich überwiegend um artenarmen Zier- und Parkrasen sowie um einen kleinflächigen Gehölzbestand und eine Strauchpflanzung.

Der Vegetations- und Baumverlust stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes dar (Konflikt K1), die durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Biotope können ausgeschlossen werden.

#### **B.II.3.7.2.3.7 Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild**

Im Zuge des Baubetriebes kommt es durch Baustraßen, Baustellen-einrichtungsflächen, Abrissflächen und den Baubetrieb selbst (Maschineneinsatz u. a.) zu temporären und räumlich begrenzten Beeinträchtigungen des Ortsbildes.

Aufgrund der geringen Qualität des bestehenden Ortsbildes können erhebliche Auswirkungen für das Schutzgut ausgeschlossen werden.

Die aktuell in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes defizitäre städtebauliche Situation erfährt mit der geplanten Durchbindung der Axel-Springer-Straße zur Leipziger Straße, die einen Beitrag zur Aufwertung der städtebaulichen Situation im Umfeld des Spittelmarkts darstellt, keine weitere Verschlechterung. Vielmehr ist zumindest für den bisher durch das Ebbinghaus geprägten Bereich zwischen Krausenstraße und Leipziger Straße davon auszugehen, dass mit der Schaffung eines einheitlichen Straßenprofils zwischen Schützen- und Krausenstraße mit beidseitigen durchgehenden Baumreihen und begrüntem Mittelstreifen eine deutliche Aufwertung des Ortsbildes erreicht wird. Der Straßenraum erhält eine für den Innenstadtbereich typische Gliederung; der Anteil an typischen Strukturelementen wird durch die Baumpflanzungen erhöht.

Anlagebedingte negative Auswirkungen auf das Ortsbild können vor diesem Hintergrund ausgeschlossen werden.

#### **B.II.3.7.2.3.8 Schutzgut Sach- und Kulturgüter**

Sach- und Kulturgüter im Sinne des Denkmalschutzes finden sich im Untersuchungsgebiet in Form des gepflasterten Mauerstreifens. Dieser wird zunächst baubedingt beseitigt.

Sein Verlauf wird jedoch im neuen Straßenprofil wiederhergestellt, so dass keine dauerhaften negativen Auswirkungen auf das Schutzgut verbleiben.

#### **B.II.3.7.2.3.9 Wechselwirkungen**

Unter den Wechselwirkungen gem. § 2 UVPG werden die Wirkungsbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern verstanden. Durch direkte oder indirekte Vorhabensauswirkungen kann es über die Beeinträchtigung eines bestimmten Umweltbestandteils auch zu Auswirkungen auf einen oder mehrere andere Umweltbestandteile kommen.

Erhebliche vorhabensbedingte Auswirkungen mit Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Biotop und Arten, Boden, Grundwasser und Klima werden durch die anlagebedingte Neuversiegelung des Bodens verursacht. Der dadurch bedingte Vegetationsverlust hat

wiederum Auswirkungen auf die lokalklimatische Situation und das Ortsbild, die jedoch nicht als erheblich eingestuft werden.

#### **B.II.3.7.2.3.10 Schutzgebiete**

Im Untersuchungsgebiet bzw. daran angrenzend sind mit Ausnahme einzelner Bäume nach Berliner Baumschutzverordnung keine Schutzgebiete oder -objekte nach Landes- und Bundesnaturschutzgesetz sowie keine schutzrelevanten Lebensräume und Arten der europäischen FFH- und Vogelschutzrichtlinie vorhanden.

Auswirkungen beschränken sich auf den anlagebedingten Verlust von 5 Bäumen nach Berliner Baumschutzverordnung. Ihre Kompensation erfolgt über Ersatzbaumpflanzungen im Zuge der unten genannten Ausgleichsmaßnahmen.

#### **B.II.3.7.2.4 Kompensationsmaßnahmen**

##### **B.II.3.7.2.4.1 Kompensationsmaßnahmen (UVS)**

Auch nach Umsetzung von Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleiben, wie oben dargestellt, erhebliche negative Umweltauswirkungen. Zur Kompensation der erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter von Natur und Landschaft (Konflikte KV und K1) enthält die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Maßnahmenvorschläge, die im LBP konkretisiert und zur planungsrechtlichen Absicherung in die Unterlagen zur Entwurfsplanung integriert werden.

Die Maßnahmen für das Schutzgut Mensch (Lärmschutzmaßnahmen zum Ausgleich von Immissionsgrenzwertüberschreitungen durch Verkehrslärm) sind Bestandteil der Unterlage 11 (Schalltechnisches Gutachten).

##### **B.II.3.7.2.4.2 Ausgleichsmaßnahmen (LBP)**

Der Ausgleich der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt über die im Bereich des neuen Straßenraums vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen. Sie umfassen die landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich des neuen Straßenkörpers, die vorrangig der Gliederung des Straßenraumes mit Betonung seiner unterschiedlichen Funktionen dienen.

Mit der geplanten Verbindungsstraße werden artenarme Zierrasenflächen und städtisches Abstandsgrün überbaut. Als funktional vergleichbare Biotope kann den Inhalten der Gestaltungsmaßnahmen (Mittelstreifenbegrünung, Anlage einer Freifläche vor dem Courtyard by Marriott Hotel sowie die straßenbegleitenden Baumreihen) neben ihrer Gestaltungsfunktion eine zusätzliche Ausgleichsfunktion zugeordnet werden.

- **G1/A Begrünung von Mittelstreifen und Bankett**
- **G2/A Anlage von straßenbegleitenden Baumreihen**

Die Gestaltung des Straßenquerschnittes sieht zwischen Fahrbahn und Gehweg die beidseitige Anlage einer straßenbegleitenden Baumreihe vor. Es werden hochstämmige Laubbäume mit einem Stammumfang von 20-25 cm gepflanzt. Die insgesamt 40 Baumpflanzungen erfolgen in Baumscheiben mit Granitsplittabdeckung. Die geplanten Mittel- und Grünstreifen im Umfang von 815 m<sup>2</sup> werden mit Gebrauchsrasen (RSM 2.2 - Trockenlagen) gemäß den Anforderungen der DIN 18917 angesät.

Für den Naturhaushalt und das Ortsbild tragen die Maßnahmen über die Entwicklung von beidseitigen raumprägenden Baumreihen als stadttypisches Strukturelement zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes bei und stellen einen teilweisen Ausgleich für Bodenversiegelung, für den Verlust von Zierrasen und städtischem Abstandsgrün sowie für anlagebedingte Baumfällungen dar.

- **G3/A Anlage von Freifläche mit Sträuchern**

Im Eingangsbereich vor dem Courtyard by Marriott Hotel ist eine Freifläche mit geschnittenen Sträuchern vorgesehen.

Für den Naturhaushalt und das Ortsbild trägt die Maßnahme im Umfang von 175 m<sup>2</sup> über die Anlage einer Freifläche mit Strauchpflanzungen zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes und zum Ausgleich für den Verlust von Boden, Zierrasen und städtischem Abstandsgrün bei.

Die anlagebedingte Beeinträchtigung von Boden und Biotopen durch Versiegelungen bzw. Biotopverlust kann durch die o.g. Gestaltungsmaßnahmen mit Ausgleichsfunktion zu 65% kompensiert werden. Weitere Flächen zur Eingriffskompensation stehen nicht zur Verfügung. Der verbleibende Kompensationsbedarf wird über die mit der Neugestaltung des Straßenraums bewirkte Aufwertung des Ortsbildes im Sinne eines multifunktionalen Ausgleichs erbracht, da hier ein ausreichender Kompensationsüberschuss besteht.

Der Kompensationsnachweis erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan über eine zusammenfassende Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach dem in Berlin aktuell gültigen Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen.

#### **B.II.3.7.2.4.3 Ersatzmaßnahmen (LBP)**

Die Durchführung von Ersatzmaßnahmen ist nicht erforderlich, da der Kompensationsbedarf über die o.g. Ausgleichsmaßnahmen vollständig erbracht wird.

#### **B.II.3.7.2.5 Lärmschutzmaßnahmen**

Für die von der Immissionsgrenzwertüberschreitung betroffenen Gebäude besteht Anspruch auf Lärmvorsorge im Sinne der 16. BImSchV. Es wird ein Schutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen (vgl. Schalltechnisches Gutachten in Unterlage 11). Aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Immissionsorte scheiden aus, da der notwendige Raum zur Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im innerstädtischen Bereich nicht vorhanden ist.

#### **B.II.3.7.3 Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Vorhabensvarianten nach § 11 und § 12 UVPG**

##### **B.II.3.7.3.1 Variantenvergleich**

Im Vorfeld der Genehmigungsplanung wurden im Rahmen der „Erarbeitung der verkehrsplanerischen Untersuchungen für das Planfeststellungsverfahren Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ (Planungsgruppe Nord, i. A. Sen-Stadt 2006)“ verschiedene Verkehrsführungsvarianten erarbeitet und bewertet. Grundlage der Variantenbewertung ist der Prognose-Nullfall. Dieser beschreibt die Situation für den Prognosehorizont 2015 ohne Durchbindung der Axel-Springer-Straße.

Unter Berücksichtigung verkehrlicher und umweltrelevanter Aspekte sowie vorliegender Planungen für den betroffenen Raum (insbesondere Flächennutzungsplan, Planwerk Innenstadt, Bebauungspläne) wurden seitens der Verkehrsplaner folgende Planfälle untersucht:

- Neubauvarianten mit Durchbindung der Axel-Springer-Straße ohne ergänzende verkehrslenkende Maßnahmen (Variante 1.1) sowie mit ergänzenden verkehrslenkenden Maßnahmen (Variante 1.2),
- Bestandsausbauvarianten (ohne Durchbindung der Axel-Springer-Straße),
- mit Ausbau der Entlastungsstrecke Jerusalemer Straße/Krausenstraße (Variante 2.1),
- mit kleinräumigem richtungsbezogenem Ausbau der Entlastungsstrecken Jerusalemer Straße und Seydelstraße (Variante 2.2),
- wie Variante 2.2 mit richtungsbezogenem Ausbau der Charlottenstraße und Fischerinsel (Variante 2.3).

Die Varianten 1.1 und 2.3 wurden bereits im Vorfeld der vertieften Variantenuntersuchung ausgeschieden.

Die verbleibenden Varianten wurden zunächst anhand verschiedener Kriterien wie Kfz-Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr, Verkehrssicherheit, Öffentlicher Personennahverkehr, Städtebau, Umweltqualität, Flächenbedarf und Straßenbaukosten separat bewertet. Anschließend wurden die Bewertungskriterien in eine Rangordnung gestellt und einer Sensitivitätsanalyse unterzogen.

Im Ergebnis wurde unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Qualität, d.h. der Wiederherstellung historischer Strukturen und der Verbesserung der gesamtstädtischen Umweltqualität, die Neubauvariante 1.2 am besten bewertet.

Innerhalb dieser Variante werden, neben der Anbindung der Axel-Springer-Straße an den Spittelmarkt und der Ausbau auf zwei Fahrstreifen je Fahrriichtung, ergänzende verkehrsplanerische Maßnahmen berücksichtigt. Dazu gehören die Aufhebung der Linksabbieger aus der Leipziger Straße in die Jerusalemer Straße und aus der Jerusalemer Straße in die Leipziger Straße sowie die Erhöhung des Abbiegewiderstands für Rechtsabbieger aus der Seydelstraße in die Gertraudenstraße. Linksabbiegen aus der Seydelstraße in die Leipziger Straße wird durch den dort nicht unterbrochenen Mittelstreifen in der Leipziger Straße unterbunden.

Insbesondere bei den Kriterien zum fließenden Kfz-Verkehr, zum ÖPNV als auch zum Fußgänger- und Radverkehr werden durch die Neubauvariante 1.2 die deutlichsten Verbesserungen erzielt. Aus verkehrsgutachterlicher Sicht wurde deshalb die Neubauvariante 1.2 als Vorzugsvariante zur Umsetzung empfohlen.

Aus dieser Vorzugsvariante wurden im Zuge der Vorplanung neben der vorliegenden Entwurfstrasse keine weiteren Trassenvarianten entwickelt, da sich aufgrund der vorgegebenen Begrenzung der Verkehrsfläche der Axel-Springer-Straße durch vorhandene Bebauung und Grundstücksgrenzen eine sinnvolle Variantenuntersuchung zur Gesamtlinienführung der Straße innerhalb des vorhandenen Straßenquerschnitts nicht anbot. Somit wurde auch in der UVS ein entsprechender Variantenvergleich nicht erforderlich.

In der Vorplanung erfolgte eine Variantenuntersuchung für verschiedene Querschnittslösungen der Entwurfstrasse (Ausbau mit bzw. ohne Straßenbahnvorhaltetrasse). In der UVS bestand aufgrund nur geringer umweltrelevanter Unterschiede zwischen den Querschnittslösungen keine Notwendigkeit, diesen Variantenvergleich zu thematisieren.

Im Vergleich zur Nullvariante führt die planfestzustellende Entwurfstrasse zu umfangreicheren Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 UVPG. Bei der Nullvariante, mit der die verkehrsplanerische Zielstellung für den Raum jedoch nicht erfüllt werden kann, beschränken sich die Umweltauswirkungen aufgrund der Beibehaltung der Bestandsituation auf erhöhte Lärm- /Schadstoffbelastungen in der Axel-Springer-Straße infolge der prognostizierten Verkehrszunahme.

Die durch die Entwurfstrasse induzierten Umweltauswirkungen können im Zuge der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung sowie über passive Lärmschutzmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

Auch wenn durch die Realisierung des Vorhabens „Neubau der Axel-Springer-Straße“ Umweltauswirkungen entstehen, die gegenüber dem Prognose-Nullfall als erhöht zu beurteilen sind, kommt die Planfeststellungsbehörde in Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe zu dem Ergebnis, dass die Vorteile des Vorhabens die nachteiligen Umweltauswirkungen überwiegen, so dass der Vorhabensumsetzung der Vorzug zu geben ist.

#### **B.II.3.7.3.2 Kompatibilität der Varianten mit sektoralen/bezirklichen und querschnittsorientierten Planungen**

Durch die Berücksichtigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens wurde die Kompatibilität der geplanten Trasse zur Durchbindung der Axel-Springer-Straße mit sektoralen/bezirklichen und querschnittsorientierten Planungen sichergestellt. Die Maßnahme ist damit als mit sektoralen Planungen im Einklang stehend zu bewerten.

#### **B.II.3.7.3.3 Entwicklungspotentiale ohne Vorhabensrealisierung (Trendszenario)**

Im Vergleich zu der geplanten Neubauvariante 1.2 (Prognose-Planfall) geht der Prognose-Nullfall für das Jahr 2015 von folgenden Voraussetzungen aus:

- keine Durchbindung der Axel-Springer-Straße
- kein 4-streifiger Ausbau die Axel-Springer-Straße im Abschnitt Krausenstraße bis Rudi-Dutschke-Straße / Oranienstraße
- Der Spittelmarkt entspricht in seinen Verkehrsbeziehungen den Aussagen der gleichnamigen Bebauungsplanung.
- Die umgebende Verkehrsinfrastruktur entspricht dem Verkehrsmodell der Senatsverwaltung, Prognose 2015, inklusive der Maßnahmen des StEP Verkehrs, insbesondere Umbau Molkenmarkt.

Die Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls 2015 sind mit den heutigen Verkehrsbelastungen nicht direkt vergleichbar. So ist insbesondere der Straßenzug Leipziger Straße – Spittelmarkt – Gertraudenstraße im Prognose-Nullfall 2015 deutlich geringer belastet als im Ist-Zustand.

Die Belastung im Prognose-Nullfall beträgt auf diesem Straßenzug künftig (für das Jahr 2015) nur 44.200 bis 49.000 Kfz/24h; gegenüber 59.000 Kfz/24h zum heutigen Zeitpunkt.

Auf der Axel-Springer-Straße beträgt die Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen Rudi-Dutschke-Straße und Kommandantenstraße zwischen 18.000 und 18.500 Kfz/24 h und zwischen Kommandantenstraße und Krausenstraße 9.500 Kfz/24 h.

Die Belastung der Axel-Springer-Straße ist im Prognose-Nullfall demnach höher als im Ist-Zustand, das heißt auch ohne die Durchbindung würde das Verkehrsaufkommen in der Axel-Springer-Straße zunehmen (SenStadt April 2006).

Damit ist die Aussage zu treffen, dass es auch ohne Realisierung des Vorhabens zu stärkeren verkehrsbedingten Belastungen in der Axel-Springer-Straße, die jedoch auf einem geringeren Niveau liegen als im Planfall, kommen würde, was wiederum die Belastungen des Planfalls relativiert.

Es ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die positiven städtebauliche Aspekte ohne Realisierung des Vorhabens nicht zu erreichen sind.

#### **B.II.3.7.3.4 Entlastungswirkungen**

Aus der geplanten Durchbindung der Axel-Springer-Straße ergeben sich, der Zielstellung der Planung entsprechend, Entlastungswirkungen insbesondere aus verkehrlicher Sicht. Die Anforderungen an einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf auch für die prognostizierte Verkehrsbelastung können, im Gegensatz zur Beibehaltung der jetzigen Situation (Nullvariante), erfüllt werden. Gleichzeitig werden die stadtplanerischen Anforderungen hinsichtlich der Wiederherstellung historischer Strukturen bei Umsetzung der Straßenplanung umfassend berücksichtigt.

Entlastungswirkungen aus umweltfachlicher Sicht ergeben sich für das Schutzgut Mensch in Teilbereichen der Nebenstraßen, da hier mit Durchbindung der Axel-Springer-Straße die Verkehrsbelastung abnimmt und es damit zu einer Reduzierung der Lärmbelastung kommt. Dazu gehören neben der Krausenstraße und der Jerusalemer Straße auch die Zimmer- und Schützenstraße sowie die Seydelstraße.

Eine Aufwertung für das Ortsbild resultiert aus der geplanten Neugestaltung des Straßenraums. Für einen Teilabschnitt der Axel-Springer-Straße erfährt die heute defizitäre städtebauliche Situation dadurch eine Aufwertung.

Insgesamt stehen diesen Entlastungen jedoch die vorab dargestellten Belastungen der Umwelt gegenüber.

Die Nullvariante ist mit keinen Entlastungen verbunden, da die derzeitige Situation der Schutzgüter weitgehend gleich bleibt. Zusätzliche Belastungen für den Menschen entstehen jedoch im Bereich der

Axel-Springer-Straße durch eine verkehrsbedingte Zunahme der Lärmimmissionen.

Auch den Entlastungen in den angrenzenden Straßen relativieren die Belastungen durch den Neubau der Axel-Springer-Straße.

#### **B.II.3.7.3.5 Gesamtbeurteilung der Varianten**

Mit Umsetzung der vorliegenden, planfestzustellenden Planung zum Neubau der Axel-Springer-Straße werden die verkehrsplanerischen Zielstellungen für den betroffenen Raum einschließlich der städtebaulichen Belange umfassend, und im Vergleich zu anderen, im Vorfeld der Genehmigungsplanung geprüften Trassenvarianten, am besten erfüllt.

Eine Beibehaltung der aktuellen Situation (Nullvariante) wird den Zielstellungen dagegen nicht gerecht, führt aber, bezogen auf den Prognosezeitraum, dennoch zu einer erhöhten Verkehrs- und Lärmbelastung in der Axel-Springer-Straße.

Die untersuchten Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Umweltauswirkungen kaum.

Die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen der planfestzustellenden Straßenplanung sind insgesamt umfangreicher als bei der Nullvariante, können aber über geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen sowie über passive Lärmschutzmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

Damit ist festzustellen, dass die zu realisierende Variante trotz des Entstehens zusätzlicher Belastungen für Mensch und Umwelt, gerade auch im Hinblick auf die Kompensierbarkeit, derart ausgestaltet ist, dass sie dem Planungszweck bei akzeptablen negativen Auswirkungen bestens gerecht wird. Dies wird hauptsächlich dadurch erreicht, dass hier eine deutliche Aufwertung der städtebaulichen Situation stattfindet.

#### **B.II.3.7.4 Folgerung**

Mit Umsetzung der vorliegenden, planfestzustellenden Straßenplanung zum Neubau der Axel-Springer-Straße werden die verkehrsplanerischen Zielstellungen für den betroffenen Raum einschließlich der städtebaulichen Belange umfassend, und im Vergleich zu anderen, im Vorfeld der Genehmigungsplanung geprüften Trassenvarianten, am besten erfüllt. Die Beibehaltung der aktuellen Situation (Nullvariante) wird den Zielstellungen dagegen nicht gerecht.

Die mit Umsetzung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach § 2 UVPG wurden im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie sowie der Gutachten zu Luftschadstoffen und Schall entsprechend des aktuellen technischen und wissenschaftlichen

Kenntnisstandes hinreichend erfasst und bewertet. Die erforderlichen Untersuchungen zu den einzelnen Schutzgütern wurden durchgeführt, die relevanten Unterlagen berücksichtigt.

Über die im Zuge des Landschaftspflegerischen Begleitplans festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen werden Beeinträchtigungen soweit wie möglich reduziert. Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen werden über naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie über passive Lärmschutzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Da Ersatzmaßnahmen nicht erforderlich werden und das Vorhaben in einem derzeit schon hoch belasteten Bereich zur Anwendung kommt, ist grundsätzlich festzustellen, dass mit dem Vorhaben keine unzumutbaren Belastungen verbunden sind und insgesamt die positiven Effekte eindeutig überwiegen.

## **B.III Verpflichtungen, Vorbehalte, Nebenbestimmungen**

### **B.III.1 Allgemeines**

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Träger der Straßenbaulast unter A.III nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln Vorkehrungen sowie die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen auferlegt, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Ferner werden im Planfeststellungsbeschluss gemäß § 15 Abs. 6 NatSchG Bln die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft (§ 14 NatSchG Bln) und die erforderlichen Umsetzungsfristen (§ 14 Abs. 4 NatSchG Bln) festgesetzt. Schließlich werden gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln für die Entscheidungen, die noch nicht abschließend getroffen werden können, im Planfeststellungsbeschluss Vorbehalte aufgenommen.

### **B.III.2 Begründung der einzelnen Regelungen**

Die unter A.III.1 getroffenen Regelungen werden wie folgt begründet:

#### **1. Lärmschutz**

Die Verpflichtung des Trägers des Vorhabens zu Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus den §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. den §§ 1 ff. Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Dieser Verpflichtung ist der Träger des Vorhabens durch Einholung der Lärmgutachten - UL 11 - und Aufbereitung der Ergebnisse in Tabellen und Plänen nachgekommen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet nach eigener Sachprüfung die vorgesehenen und die mit den Planunterlagen festgestellten Lärmschutzmaßnahmen mit Ausnahme der zusätzlich unter A.III.1 angeordneten Auflagen als den rechtlichen Anforderungen entsprechend und ausreichend. Auf die Ausführungen zu B.I.4 (Begründung der Planänderungen) und B.II.2 (Planrechtfertigung) wird verwiesen.

- a) In der Unterlage 11 werden die Gebäudefassaden dargestellt, an denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV zu erwarten sind. Um die rechtlichen Konsequenzen für Dritte darzustellen und den Träger des Vorhabens zu verpflichten, wurde diese Nebenbestimmung aufgenommen.

Über die Höhe der gegenüber dem Träger des Vorhabens bestehenden Erstattungsansprüche für Lärmschutzmaßnahmen bzw. die Höhe der Entschädigungsansprüche für durch Lärmschutzmaßnahmen nicht ausgleichbare unzumutbare Lärmbelästigungen ist ggf. in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

- b) Für den Bereich der Bundesfernstraßen hat sich die VLärmSchR 97 bewährt und wird für alle planfeststellungspflichti-

gen Straßen im Land Berlin angewendet, da das Land Berlin bisher keine eigene Richtlinie erlassen hat.

- c) Nach Untersuchungen des Umweltbundesamtes (Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik – UBA 28/2009) lassen sich durch den Einbau geeigneter Splitt-Mastix-Asphalte auch bei Fahrgeschwindigkeiten von weniger als 50 Km/h deutliche Reduzierungen von Kfz-Abrollgeräuschen erzielen.

Nicht abgesplittete Splitt-Mastix-Asphalte SMA 0/8 und 0/11 sind Regelbauweise nach RLS-90 und mit einem Korrekturfaktor von minus 2 dB(A) belegt.

Lärmtechnisch optimierter Splitt-Mastix-Asphalt SMA LA 0/8 bzw. SMA 0/8 LA unterscheidet sich von der Regelbauweise SMA 0/8 durch eine veränderte Sieblinie. Durch einen geringeren Anteil feinen Mischgutes und die Verwendung eines Bindemittels mit hoher Klebkraft wird eine Deckschicht erreicht, die im Vergleich zu herkömmlichen SMA 0/8 einen höheren Hohlraumgehalt (10 – 15%) und eine günstigere Makrostruktur aufweist. Dadurch lassen sich Rollgeräuschminderungen von bis zu 4 dB(A) erzielen.

## **2. Vereinbarungen**

Vor Inanspruchnahme der für den Bau vorübergehend zu nutzenden Grundstücksfläche muss der Träger des Vorhabens eine Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer dieser Fläche schließen.

## **3. Auflagen zum LBP**

Die Fristen gemäß A.III.1 Nr. 4 stellen sicher, dass die Ausgleichsmaßnahmen parallel zur Verkehrsanlage errichtet werden.

Für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen im Baufeld ist die zeitliche Begrenzung auf drei Jahre nach Inbetriebnahme des Bauabschnitts eine angemessene Frist. Er ist dann berechtigt, bei der Planfeststellungsbehörde eine Verlängerung der vorgesehenen Frist zu beantragen. Hierfür trägt der Vorhabenträger die Darlegungs- und Beweislast. Die Dauer der Fristverlängerung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.

## **4. Baudurchführung**

- a) Gemäß § 15 Abs. 7 NatSchG Bln ist die Oberste Naturschutzbehörde verpflichtet ein Kataster über die Ausgleichsflächen zu führen und die Umsetzung der Maßnahmen zu kontrollieren.
- b) Zur Sicherstellung der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen sind der Beginn und das Ende der Ausgleichsmaßnahmen der Obersten Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.

## **5. Straßenbegrenzungslinien**

Der Planfeststellungsbeschluss tangiert die unter B.I.2 zusammengestellten Bebauungspläne. Ein Vergleich des durch diese B-Pläne umschlossenen Straßenlandes mit dem durch die vorliegende Planfeststellung festgesetzten Straßenland ergibt überwiegend Übereinstimmung. In einigen Fällen mussten aber vorhandene Straßenbegrenzungslinien aufgehoben und neu festgestellt werden. Die Straßenbegrenzungslinien entsprechen den äußeren Abgrenzungen der Verkehrsflächen, die sich aus den Straßenbestandteilen gemäß § 2 BerlStrG zusammensetzen wie sie aus dem Lageplan (UL 7.1) hervorgehen.

### **B.III.3 Widmung, Einziehung**

Die Widmung von Straßenland erfolgt gemäß § 3 Abs. 2 BerlStrG in diesem Planfeststellungsverfahren.

Eine Einziehung von Straßenland ist hier nicht erforderlich.

### **B.IV Wasserrechtliche Entscheidungen**

Die dem Träger des Vorhabens auferlegte wasserrechtliche Nebenbestimmung ist aus Gründen des Schutzes der Allgemeinheit notwendig. Sie wurde im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Referat II D, als zuständiger Wasserbehörde erlassen.

Die Begründungen für die unter A.IV festgesetzte Auflage ergeben sich unmittelbar aus dem anordnenden Teil. Von einer besonderen Begründung wird Abstand genommen.

## **B.V Einwendungen und Stellungnahmen**

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung von der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist, zu entscheiden. Das bedeutet aber nicht, dass jede Einwendung individuell behandelt werden müsste, zumal im vorliegenden Verfahren einige weitgehend identische Einwendungen erhoben wurden. Eine eindeutige Trennung von Betroffenen- und Jedermann-Einwendungen ist daher nicht immer möglich (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 13.3. 1995 – BVerwG 11 VR 5.95 –, UPR 1995, 269).

Im Einzelnen: Zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sind insgesamt 26 Einwendungsschreiben bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Davon sind die Schreiben 15 und 16 bzw. 21, 22 und 23 jeweils inhaltsgleich. Die Originale liegen der Planfeststellungsbehörde vor. Soweit den Einwendungen zu folgen war, sind diese in den Änderungen der Planunterlagen (siehe A.II) bzw. in die Entscheidung über die Verpflichtungen, Folgemaßnahmen und Nebenbestimmungen (siehe A.III) eingeflossen. Sofern Einwendungen im Rahmen der Erörterung und der sich daran anschließenden Abwägung nicht entsprochen werden konnte und Einwendungen zurückzuweisen waren, wird dies – nach thematischen Schwerpunkten geordnet – nachfolgend begründet.

### **B.V.1 Allgemeine Einwendungen**

Einwendungen sind sachliches auf die Verhinderung oder Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen. Das bloße Nein, der nicht näher spezifizierte Protest und die schlichte Mitteilung, es würden Einwendungen erhoben, auf die sich der Einwender während des Laufs der Einwendungsfrist beschränkt, stellen kein Vorbringen von Einwendungen dar (BVerwG, Urteil vom 17.07.1980 – BVerwG 7 C 101.78 –, BVerwGE 60, 297, 300; Beschluss vom 30.01.1995 – BVerwG 7 B 20.95 –).

Einwendungen, die lediglich eine generelle Ablehnung der aktuellen Verkehrspolitik zum Ausdruck bringen, müssen von vornherein abgewiesen werden. So ist die Behauptung, dass die Durchbindung und der vierstreifige Ausbau der Axel-Springer-Straße Geldverschwendung sei, als allgemeinpolitische Aussage zu betrachten und somit kein abwägungsrelevanter Einwand zu diesem Verfahren.

Gleiches gilt für die geäußerten Meinungen, es sei Zeit in der Verkehrspolitik umzudenken, nicht Veränderungen im Sinne einer sogenannten Verkehrsentlastung, sondern im Sinne der Anwohner und zu Gunsten von Natur und Umwelt seien der richtige Weg. Schließlich ist auch die allgemeinpolitische Aussage, das Bauvorhaben sei überflüssig, irrelevant.

Unabhängig davon muss zu diesen Einwendungen gesagt werden, dass es nicht die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist, über die generelle Verwendung öffentlicher Mittel zu entscheiden. Die Kosten für das Vorhaben sind Bestandteil des Haushaltsplanes des Landes Berlin, in welchem der Einsatz finanzieller Mittel für Investitionen wie auch für alle anderen Bereiche, wie z.B. Sicherheit und Bildung, rechtsverbindlich geregelt sind.

Außerdem ist diesen Forderungen entgegenzuhalten, dass der Ausbau der Straße verkehrlich notwendig ist, um adäquate Verhältnisse für den Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV in der südlichen Stadtmitte zu schaffen. Das planfestgestellte Vorhaben dient somit dem Wohl der Allgemeinheit.

Einige Einwendungen bringen zum Ausdruck, dass der Straßenbau schlechthin nicht notwendig sei und nur zur Versiegelung des Bodens führe und damit die Grünflächen zerstört würden. Ferner müsse der Ausbau der Straße abgelehnt werden, da durch ihn nur neuer Verkehr erzeugt werde. Derartige Stellungnahmen artikulieren zwar den allgemeinen Unmut über den nicht gewollten Straßenbau. Sie sind aber nicht konkret sachlich begründet, stellen damit keine Einwendungen im Sinne des Planfeststellungsrechts dar und müssen demzufolge nicht näher gewürdigt werden.

Dies gilt auch für die schlichte Behauptung, die Planung würde geltende Normen und Rechtsvorschriften brechen und würde in betrügerischer Absicht durchgeführt. Um als gerechtfertigten Einwand berücksichtigt zu werden, müssten konkrete Missachtungen der betreffenden Normen und Verordnungen benannt werden. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die Planung zum Neubau der Axel-Springer-Straße gesetzeskonform ist.

Darüber hinaus wurde mehrfach vorgebracht, dass der Abriss des ehemaligen Geschäftshauses Leipziger Straße 50 (früher Ebbinghaus) nicht gerechtfertigt sei und daher unterbleiben solle. Diesbezüglich ist klarzustellen, dass dieser Abriss ausdrücklich nicht in diesem Planfeststellungsverfahren geregelt wird. Entsprechendes gilt für Äußerungen, die sich gegen eine mögliche Hochbaumaßnahme gemäß Bebauungsplan 1-2aa auf dem westlichen Teil des durch den Abriss frei werdenden Teils des Grundstückes Leipziger Straße 50 aussprechen. Für die Zulassung oder Ablehnung von Bauanträgen ist die beschlussfassende Planfeststellungsbehörde originär nicht zuständig. Somit können diese Forderungen ebenfalls nicht als relevante Einwendungen berücksichtigt werden.

## **B.V.2**

### **Verfahren, Rechtsgrundlage**

Einwendungen, in denen behauptet wird, es bestehe keine Rechtsgrundlage für den Neubau der Axel-Springer-Straße, sind zurückzuweisen.

Die Maßnahme „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ ist sowohl im Stadtentwicklungsplan Verkehr als auch im Planwerk Innenstadt planerisch verankert. Beide Planungsinstrumente sind unter intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung und mit ausdrücklicher Billigung der in Berlin verantwortlichen politischen Gremien erstellt worden. Darüber hinaus ist diese Baumaßnahme in der Investitionsplanung des Landes Berlin verankert (siehe Kapitel B.1.2 und B.1.3).

Die Durchbindung der Axel-Springer-Straße als geplante Hauptverkehrsstraße zwischen Leipziger Straße und Rudi-Dutschke-Straße ist im FNP Berlin 2004 entsprechend der Darstellungssystematik des FNP im Zentralen Bereich nicht explizit dargestellt. Jedoch weist die Darstellung der Einzelhandelskonzentration, die sich von der Leipziger Straße in die Axel-Springer-Straße hineinzieht, im Bereich des Spittelmarktes die Einmündung der Axel-Springer-Straße aus.

Eine Straßenverkehrsfläche wird aber schon im aus dem FNP entwickelten Bebauungsplan 1-2 ausgewiesen.

Somit besteht kein Widerspruch zwischen der Flächennutzungsplanung für den Bereich Spittelmarkt und dem hier planfestgestellten Neubau der Axel-Springer-Straße.

Die gesamte Axel-Springer-Straße ist Bestandteil des Stadtentwicklungsplans Verkehr und wird zukünftig mit der Verbindungsfunktionsstufe III (örtliche Straßenverbindung) dort eingestuft.

Gemäß Senatsbeschluss vom 18. Mai 1999 zum Planwerk Innenstadt als vorbereitende konzeptionelle Planung in der Berliner Stadtmitte wird ausgesagt, dass mit der Umgestaltung des Spittelmarktes vorgesehen ist, neue Flächen für Wohn- und Geschäftshäuser zu erhalten. In diesem Zusammenhang heißt es: „So können auch Ersatzflächen für ein heute südlich gelegenes Kaufhaus angeboten werden. Damit könnte endlich die Axel-Springer-Straße (ehem. Lindenstraße) wieder in den Spittelmarkt eingeführt werden.“

Durch diesen Senatsbeschluss ist das Planwerk Innenstadt als überbezirkliche Planungsvorgabe zu verstehen und in den weiteren Planungen gemäß § 1 BauGB zu berücksichtigen.

Im dazugehörigen Verkehrsgutachten der GRI mbH ist die Einbindung der Axel-Springer-Straße in den südwestlichen Bereich des Spittelmarktes explizit enthalten.

Weiterhin hat auch das Abgeordnetenhaus von Berlin am 27. Mai 1999 (Drucksache 13/3776) den Bericht über das Planwerk Innenstadt zur Kenntnis genommen.

Auch in der Bereichsentwicklungsplanung (BEP) des Bezirks Mitte von Berlin ist die Durchbindung der Axel-Springer-Straße enthalten.

Mit der Neufassung des Berliner Straßengesetzes im Juli 1999 wurde die Durchführung von Planfeststellungsverfahren für übergeordnete Straßenbauvorhaben vorgeschrieben. Zur besseren Beurteilung und Lösung aller durch die Planung verursachten Konflikte wurde für die Schaffung des Planungsrechts zum Ausbau dieses Teilstücks gemäß § 22 BerlStrG ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

In der Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 (GVBl. S. 337) ist die

Durchbindung der Axel-Springer-Straße als Straße II. Ordnung enthalten.

### **B.V.3**

#### **Grundlagen der Planung**

Einige Einwender, welche die Notwendigkeit des Neubaus der Axel-Springer-Straße in Frage stellen, kritisieren, dass eine erforderliche Planrechtfertigung nicht dargelegt wurde und andererseits durch den Ausbau der Trasse neuer Verkehr erzeugt werde.

Diese zwar unterschiedlich akzentuierten, jedoch inhaltlich alle auf eine befürchtete ungewollte Verkehrsentwicklung abzielenden Einwendungen gehen in ihrer Beurteilung fehl. Die Planrechtfertigung wurde eindeutig im Erläuterungsbericht unter Punkt 2 ausgeführt. Um den planerischen Vorgaben gerecht werden zu können, ist der vierstreifige Ausbau erforderlich. Das Vorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ entspricht den im Stadtentwicklungsplan Verkehr dargelegten Zielvorgaben für die Entwicklung des Verkehrs in Berlin. Ausgehend von der beabsichtigten städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung werden die künftigen Verkehrsbeziehungen ermittelt und unter Berücksichtigung des modal Split, der den Anteil anderer Verkehrsmittel neben dem Kfz-Verkehr ausweist, auf das Straßennetz umgelegt. Zielstellung ist hierbei die Bündelung des übergeordneten Verkehrs und Reduzierung von Durchgangsverkehr durch Wohnbereiche und Ortsteilzentren. Durch den Neubau der Axel-Springer-Straße wird somit kein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt, sondern durch die Kanalisierung des Verkehrs werden Umwegfahrten, wie sie bisher notwendig gewesen sind, vermieden.

Der Neubau der Axel-Springer-Straße führt zwar zu einem Anstieg der Verkehrsbelegung auf der Axel-Springer-Straße selbst, aber zu einer Abnahme der Belegung auf anderen Straßen in der Umgebung. Mit dem Neubau der Axel-Springer-Straße als Bestandteil des Straßenzuges Hallesches Tor – Lindenstraße – Axel-Springer-Straße – Spittelmarkt – Gertraudenstraße – Mühlendamm – Molkenmarkt wird das Ziel verfolgt, die sensiblen Bereiche der südlichen Friedrichstadt vom Durchgangsverkehr angemessen zu entlasten.

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass es nicht Aufgabe des Vorhabens „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ ist, das Verkehrsaufkommen auf der Axel-Springer-Straße selbst zu reduzieren.

Befürchtungen, dass es in der Axel-Springer-Straße nach dem Neubau zu erheblichen Staus kommen wird, sind unbegründet, da die Dimensionierung im Knotenpunktsbereich mit der Leipziger Straße der zukünftigen Verkehrsnachfrage angepasst ist und begleitende verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorgesehen sind.

## **B.V.4 Abstimmung mit anderen Planungen**

### **B.V.4.1 Straßenbahnplanung**

Einigen Einwendern gehen die in den Planfeststellungsunterlagen zum Neubau der Axel-Springer-Straße getroffenen Optionen für eine in Zukunft vorgesehene Straßenbahnverbindung von der Leipziger Straße (Spittelmarkt) zum Halleschen Tor nicht weit genug. Sie fordern eine andere Aufteilung des Straßenquerschnittes zu Gunsten einer Straßenbahnvorhaltetrasse und zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs. In diesem Zusammenhang wird auch die Neugliederung des Straßenraumes bei Realisierung einer Straßenbahnführung in der Axel-Springer-Straße in ca. 20 Jahren gerügt. Stattdessen wird gefordert, schon jetzt einen Straßenquerschnitt mit jeweils nur einem Fahrstreifen pro Richtung dafür aber mit einer Straßenbahnvorhaltetrasse in Mittellage vorzusehen.

Diese Forderungen müssen derzeit zurückgewiesen werden, da sie nicht den realen und den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen entsprechen und daher hierfür zunächst kein Bedarf besteht.

Wie im Erläuterungsbericht (Kap. 2 der UL 1) und in der Erarbeitung der verkehrsplanerischen Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ (Planungsgruppe Nord, April 2006), die beide im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 27. August bis zum 27. September 2007 für jedermann einsehbar waren, detailliert begründet dargelegt ist, ist zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens die gewählte und hier planfestgestellte Querschnittsgestaltung erforderlich (siehe auch Kap. B.II.2 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus ist festzustellen, dass innerhalb von 20 Jahren gebrauchsbefähigt normalerweise ohnehin eine Erneuerung der Fahrbahn erforderlich wird, so dass eine spätere Umgestaltung des Straßenquerschnittes zugunsten einer Straßenbahn durchaus als sinnvoll erachtet werden muss, zumal beim Leitungsbau bereits jetzt durch eine unterirdische Trassenfreihaltung eine kompatible Vorleistung erbracht wird (siehe Planfeststellungsunterlage 7.2).

### **B.V.4.2 Planwerk Innenstadt / Stadtentwicklungsplan Verkehr**

Verschiedene Einwendungen und Stellungnahmen sehen das Vorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ in seiner Ausgestaltung als nicht konform mit dem Planwerk Innenstadt an.

Diese Behauptungen sind nicht zutreffend. Das Planwerk Innenstadt trifft im Bereich Spittelmarkt nur für die Leipziger Straße, die Gertraudenstraße und den Spittelmarkt Aussagen zur Querschnittsgestaltung. Die Anbindung der Axel-Springer-Straße ist lagekonform mit den konzeptionellen Darstellungen des Planwerks Innenstadt. Die Querschnittsgestaltung der Axel-Springer-Straße mit Mittelstreifen, Fußgängerquerungshilfen, Baumreihen und einer Aufweitung im Knotenpunktsbereich mit der Leipziger Straße nimmt hier die Vorga-

ben des Planwerks Innenstadt zur Gestaltung der Leipziger Straße und des Spittelmarktes auf. Die Dimensionierung des Querschnitts der Axel-Springer-Straße entspricht den verkehrlichen Erfordernissen, die sich gemäß StEP-Verkehr ergeben und steht mit 2 x 2 Fahrstreifen nicht im Widerspruch zum Planwerk Innenstadt.

Auch Einwendungen und Stellungnahmen, die behaupten, der Neubau der Axel-Springer-Straße widerspreche den grundlegenden Zielen und Aussagen des Planwerks Innenstadt zur Verkehrsaufteilung, gehen fehl.

Der Neubau der Axel-Springer-Straße erzeugt keinen zusätzlichen Verkehr, sondern er verlagert Verkehr aus der sensiblen südlichen Friedrichstadt und aus den angrenzenden Wohn- und Nebenstraßen auf seine Trasse. Da nach Fertigstellung der neuen Axel-Springer-Straße eine Buslinie die Strecke befahren wird und es zu mindestens eine Freihaltung von Leitungen im Bereich der zukünftigen Straßenbahnführung geben wird, wird sich auch die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs nennenswert steigern.

Weiterhin wird in Einwendungen auf eine historische Netzgestaltung mit Anbindung der Axel-Springer-Straße an die Seydelstraße und dann Einmündung der Seydelstraße in den Spittelmarkt verwiesen und gefordert, diese Verkehrsführung als Variante mit zu untersuchen.

Diese historische Straßenführung aus dem 19. Jahrhundert entspricht weder den Vorgaben des Planwerks Innenstadt (dieses orientiert sich an den Strukturen zu Beginn des 20. Jahrhunderts) noch den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen.

Es würden wiederum Versatzverkehre erzeugt, nur in östlicher Richtung anstatt wie bisher in westlicher Richtung über Krausenstraße und Jerusalemer Straße. Ein wesentliches Planungsziel des Neubaus der Axel-Springer-Straße ist jedoch die Beseitigung dieses unerwünschten Versatzverkehrs und der damit verbundenen Beeinträchtigungen.

## **B.V.5**

### **Methodische Fragen**

Zahlreiche methodische Einwendungen haben ihre Ursache darin, dass die Planunterlagen nur selektiv zur Kenntnis genommen worden sind. Die aufgestellten Planfeststellungsunterlagen orientieren sich an den anerkannten Richtlinien des Bundes für Planfeststellungsverfahren. Erst die Summe aller Planunterlagen stellen alle planerischen Aspekte und damit verbundenen Betroffenheiten, die mit diesem Straßenbauvorhaben ausgelöst werden, dar. Zumeist lässt sich die Behauptung, die Planunterlagen seien insgesamt oder hinsichtlich bestimmter Aspekte unvollständig oder defizitär, ohne weiteres durch Verweis auf die maßgeblichen Fundstellen in den Planunterlagen richtig stellen. Häufig drücken methodische Einwendungen die Verärgerung darüber aus, dass die Untersuchungen nicht zu dem von den Einwendern gewünschten Ergebnis gelangten. Die sachlichen Einwände werden bei den jeweiligen Gliederungs-

punkten behandelt. Einwendungen, die lediglich eine Ergebniskritik beinhalten, sachlich aber nicht näher erläutert wurden, werden nicht näher gewürdigt. Sie stellen keinen sachlichen Beitrag zur Ermittlung und Gewichtung der Abwägungsbelange dar.

In diesem Zusammenhang muss auch eine Einwendung zurückgewiesen werden, in der behauptet wird, die Unterlagen seien für Laien unverständlich.

Die hier planfestgestellten Unterlagen entsprechen eindeutig den Planfeststellungsrichtlinien.

Darüber hinaus gibt die UL 15.3 (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPg) einen derartigen Überblick für plan-technisch unkundige Personen, dass Jedermann, der der deutschen Sprache mächtig ist, die wesentlichen Inhalte des Vorhabens erfassen kann.

Insbesondere auch die Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) stellt die technischen Zusammenhänge des Vorhabens verbal leicht verständlich dar.

In der Erörterung am 20. August 2008 wurden Einwendungen der anwesenden Einwender diskutiert. Dem Wortprotokoll ist zu entnehmen, dass sich die Behördenvertreter in verständlicher Art und Weise zu den technischen Fragestellungen geäußert haben.

Auch Einwendungen, die fehlende Terminangaben zum Bauablauf kritisieren, sind nicht gerechtfertigt, da die Terminplanung Bestandteil der Bauausführungsplanung ist, die zeitlich nach der Planfeststellung erfolgt. Erst nach dem Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses kann der Vorhabenträger weitergehende Aussagen zum Bauablauf machen. Unabhängig davon sind mit dem hier festgestellten Straßenbauvorhaben keine außergewöhnlichen baubedingten Belastungen verbunden, die einer weiteren, vertiefenden Untersuchung, Abwägung und Entscheidung in diesem Beschluss bedürfen.

In einem Einwendungsschreiben wird die Forderung nach Zusendung der Unterlagen in elektronischer Form erhoben.

Auch diese Einwendung geht fehl.

Es besteht keine Verpflichtung der Anhörungsbehörde oder des Vorhabenträgers, an private Einwender Planungsunterlagen zu übersenden, auch nicht in elektronischer Form.

Zur Arbeitserleichterung werden bedarfsweise Materialien aus den Planfeststellungsunterlagen an die anerkannten Naturschutzverbände verschickt. Ein Rechtsanspruch darauf besteht jedoch nicht.

Gegenüber Einwendern, die ausschließlich ihre persönlichen Interessen vertreten, ist dieses Vorgehen im Sinne einer sparsamen Haushaltsführung jedoch nicht geboten.

Auch zu allgemein gehaltene methodische Kritik an den verkehrsplanerischen Unterlagen (Planungsgruppe Nord, April 2006, nicht planfestgestellt) ist nicht detailliert zu würdigen, da die darin enthaltene Verkehrsuntersuchung nach anerkannten technischen Methoden der modernen Verkehrsplanung durchgeführt worden ist, und

eventuelle Fehler, die sich auf die Abwägung auswirken könnten, nicht erkennbar sind. Diesbezüglich weiter konkretisierende Einwendungen werden unter B.V.7 behandelt.

#### **B.V.6 Verkehrsliche Notwendigkeit / Dringlichkeit**

Die Planrechtfertigung wurde bereits unter B.II.2 ausführlich beschrieben. Ergänzend wird an dieser Stelle auf Einwendungen zur verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens eingegangen.

Einwendungen, die das Vorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ als nicht notwendig bezeichnen, verkennen jeweils die gesamtstädtische Bedeutung des Vorhabens wie sie in der Planrechtfertigung gewürdigt wird.

Einzelne Einwender konzentrieren sich auf Geschehnisse in ihrem Wohnumfeld und verdrängen dabei Wirkungen außerhalb ihrer unmittelbaren Nachbarschaft.

Die verkehrliche Notwendigkeit des Vorhabens ergibt sich aus der prognostischen Betrachtung der gesamten Verkehrsverhältnisse in der südlichen Stadtmitte und nicht in erster Linie aus einer verbesserten Anbindung lokaler Verkehre an das Hauptverkehrsstraßennetz.

#### **B.V.7 Prognosen / Netzberechnungen**

Einige Einwendungen bezweifeln die Richtigkeit der zugrunde gelegten Voraussetzungen bei der Erarbeitung der Verkehrsprognose in der verkehrsplanerischen Unterlage (Planungsgruppe Nord, April 2006). Folglich halten die Einwender die prognostizierten Verkehrsmengen für zu hoch und den vorgesehenen Straßenquerschnitt der Axel-Springer-Straße für überdimensioniert.

Hauptsächlich wird kritisiert, dass das Untersuchungsgebiet der verkehrsplanerischen Unterlage zu klein sei, dass der nichtmotorisierte Verkehr unzureichend berücksichtigt sei und dass die zugrunde gelegte städtebauliche Entwicklung nicht in dem Umfang geschehen werde, wie es das Planwerk Innenstadt und die Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet vorsehen.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen, da mit den Planungsleistungen zum Umbau des Molkenmarktes bereits begonnen worden ist, so dass die in der verkehrsplanerischen Unterlage zugrunde gelegten Voraussetzungen gerechtfertigt sind und das Gutachten somit als Grundlage für die Planfeststellung geeignet ist.

Bei der Neuplanung von Straßen bilden Verkehrsprognosen die Grundlage für die Bemessung, um schon gegenwärtig die zukünftige verkehrliche Entwicklung berücksichtigen zu können.

Der Ausbau der Axel-Springer-Straße ist Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes für Berlin, welches seine Widerspiegelung im Stadtentwicklungsplan Verkehr findet. Dieses Konzept berücksichtigt die zukünftige Verkehrsentwicklung und die Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen.

Die für die Erstellung der Planfeststellungsunterlage verwendete Verkehrsprognose mit dem Zeithorizont 2015 basiert auf den für diesen Prognosehorizont maßgebenden Daten der Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose Berlins, die auch dem StEP Verkehr mobil2010 zugrunde liegen.

Dabei hat sich gezeigt, dass in den nächsten Jahren der allgemeine Trend des Verkehrswachstums trotz stagnierender Bevölkerungszahl anhalten wird. Ursache dafür sind veränderte Mobilitätsbedürfnisse, gewachsene Motorisierung, maßgeblich aber auch die räumliche Umverteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen zwischen den Teilräumen der Stadt und des Umlandes sowie die Konzentration von Handel und Dienstleistungen mit der Folge längerer Wege.

Die Betrachtung der Gesamtverkehrsprognose „Basisszenario 2025“ zeigt zwar für die Berliner Innenstadt insgesamt ein sehr moderat rückläufiges Verkehrsaufkommen gegenüber dem Bezugsjahr 2006, jedoch ergeben sich speziell für die Axel-Springer-Straße im Jahre 2025 DTV<sub>w</sub>-Werte, die nur geringfügig unter denen des Prognosejahres 2015 liegen. Somit ergibt die ortsspezifische Analyse sehr wohl Verkehrsbelastungen, die das Bauvorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ im vorgesehenen Umfang erforderlich machen, obwohl die allgemeine Verkehrsentwicklung etwas abweichend verlaufen wird.

Die Anzweiflung der Richtigkeit der ermittelten Prognosewerte ist unbegründet und nicht nachvollziehbar. Es ist Stand der Technik, Prognosen über die Entwicklung des Personenverkehrs mit Hilfe von Modellrechnungen zu erstellen. Dies ist erheblich genauer als die bloße Fortschreibung des bisherigen Trends.

Dabei handelt es sich um hochkomplexe Rechenverfahren, mit denen versucht wird, reale Wirkungszusammenhänge abzubilden. Relevante Eingangsgrößen der Verkehrsprognosen sind daher prognostizierte Strukturdaten, empirisch gewonnene Verhaltensdaten verschiedener homogener Personengruppen sowie die Prognose weiterer verkehrlicher Kennwerte (z.B. Motorisierung). Außerdem werden künftige Verkehrsnetze und Verkehrsanlagen berücksichtigt. (siehe „Methodik der Ermittlung der Verkehrsprognosen im Land Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom April 2005 unter „[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)“).

Das Bewertungskriterium für das Erfordernis von Radverkehrsanlagen bildet die prognostizierte Verkehrsstärke der Kfz in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit (siehe „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 – Kap. 6.1.7“). In der Verkehrsplanerischen Unterlage wurde das Erfordernis dementsprechend untersucht und bewertet. Eine Bemessung der Radverkehrsanlagen nach Anzahl der gezählten Radfahrer erfolgt nicht.

Für Fußgänger wurde neben der Nutzungsqualität der Seitenräume und der Überquerbarkeit der Straße auch die Qualität des Verkehrsablaufes an signalisierten Knotenpunkten untersucht. Die Gutachter schätzten zudem die Wartezeiten für Fußgänger an den Knotenpunkten als moderat ein.

Am 18.5.1999 ist das Planwerk Innenstadt vom Berliner Senat als Städtebauliches Leitbild beschlossen worden. Diesem Beschluss ging ein komplizierter, sehr konstruktiver, insgesamt fast drei Jahre

dauernder Diskussionsprozess mit Bürgern und Planern, Verwaltungen, Interessenvertretern sowie dem Berliner Abgeordnetenhaus voraus.

In diesem Beschluss ist u.a. die Umgestaltung des Spittelmarktes mit Anbindung der Axel-Springer-Straße als Zielstellung enthalten.

Der Umbau des Molkenmarktes ist ebenso wie der Neubau Axel-Springer-Straße oder die Umgestaltung der Leipziger Straße Bestandteil des Planwerkes Innenstadt.

Bei den Netzbetrachtungen ist es üblich und Stand der Technik vorrangig das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz in seinen Planungsvarianten zu betrachten. Den Prognoseberechnungen liegt das Berliner Hauptverkehrsstraßennetz mit den Anbindungen an das Umland auf Brandenburger Territorium zugrunde.

Die Größe des dargestellten Untersuchungsgebietes ergibt sich aus dem Umfang der Auswirkungen von Planungsmaßnahmen. Das Untersuchungsgebiet für die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaus der Axel-Springer-Straße ist derart dimensioniert, dass ein Bereich gewählt wurde, in dem nennenswerte vorhabenbedingte Auswirkungen zu erwarten sind. Im Bereich von nördlich Unter den Linden bis südlich Gitschiner Straße und von westlich Ebertstraße bis östlich Engeldamm werden die prognostizierten Veränderungen der Verkehrsbelegung dargestellt, sofern diese positive oder negative Werte von mehr als 500 Kfz pro Fahrtrichtung im  $DTV_w$  erreichen. Das übergeordnete Straßennetz gemäß StEP-Verkehr wird vollständig abgebildet und speziell im Bereich der Friedrichstadt durch diverse Straße aus dem Nebennetz ergänzt.

## **B.V.8**

### **Querschnittsgestaltung / Dimensionierung / Radverkehr**

Einwendungen zur Querschnittsgestaltung beziehen sich einerseits darauf, dass behauptet wird, ein Querschnitt von 2 x 2 Fahrstreifen sei nicht erforderlich und andererseits darauf, dass gefordert wird, größere Flächenanteile für Fuß- und Radverkehr sowie für weitere Begrünung vorzusehen.

Da sich im Prognosefall 2015 für den Neubau einschließlich ergänzender verkehrlenkender Maßnahmen Belastungen von bis zu 20.000 Kfz im  $DTV_w$  in südlicher Fahrtrichtung und bis zu 19.100 Kfz im  $DTV_w$  in nördlicher Fahrtrichtung ergeben, sind in jedem Fall zwei Fahrstreifen pro Richtung erforderlich, um den Verkehr abwickeln zu können. In der verkehrsplanerischer Praxis wird die Verkehrsbelastung in Spitzenstunden des Werktages (7.00 bis 8.00 Uhr bzw. 16.00 bis 17.00 Uhr) erfahrungsgemäß mit acht Prozent des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs in Ansatz gebracht. Auch die verkehrsplanerische Untersuchung der Planungsgruppe Nord zum Neubau der Axel-Springer-Straße beziffert die Verkehrsbelastung der Spitzenstunde mit acht Prozent vom durchschnittlichen werktäglichen Verkehr. Dies ergibt in der Spitzenstunde für die neu zu bauende Axel-Springer-Straße über 3.900 Kfz in beiden Richtungen. Gemäß RASt 06 wird ein zweistreifiger Straßenquerschnitt nur bis zu einer maximalen Belastung von 2.200 Kfz/h empfohlen. Somit ist die Not-

wendigkeit eines vierstreifigen Querschnittes eindeutig nachgewiesen.

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger durch darstellungstechnische Ergänzungen in der Radwegeführung gezeigt, dass er detailliert die Belange des Radverkehrs berücksichtigt.

Die Axel-Springer-Straße soll überwiegend innerhalb des derzeitigen öffentlichen Straßenlandes ausgebaut werden.

Die zukünftige Querschnittsaufteilung der Axel-Springer-Straße entspricht den verkehrlichen Erfordernissen und berücksichtigt neben der 4-streifigen Fahrbahn mit Mittelstreifen als Querungshilfe für Fußgänger auch eine separate Radverkehrsführung sowie Parktaschen beidseitig der Fahrbahn. Durch die beidseitig angeordneten Baumreihen wird der Straßenraum zusätzlich aufgewertet und gegliedert. Die vorliegende Aufteilung des Straßenraumes ergibt sich aus der Abwägung der Interessen aller Nutzer des öffentlichen Straßenlandes.

Die Gehwegbreiten entsprechen den Richtwerten der AV Geh- und Radwege des Berliner Straßengesetzes. Die Breite der Nebenanlagen (Gehweg und Baumstreifen) soll in der Regel 5,00 m nicht unterschreiten. Die Gehwege selbst sollen eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Diese Werte werden bei der Querschnittsgestaltung der neu zu bauenden Axel-Springer stets eingehalten und zumeist übertroffen.

Auch Forderungen nach Verzicht auf einen Mittelstreifen zu Gunsten von Querunginseln und breiteren Gehwegen ist aus diesen Gründen nicht nachzukommen.

## **B.V.9**

### **Auswirkungen auf das Straßen- und Wegenetz**

In einer Einwendung wird behauptet, dass die Auswirkungen des Vorhabens „Neubau der Axel-Springer-Straße“ nicht detailliert genug für alle Verkehrsarten untersucht worden sei.

Hierzu ist ergänzend zu den unter B.V.7 getroffenen Aussagen festzustellen, dass sich Netzberechnungen zur Erstellung von Verkehrsprognosen für die hier vorliegenden Zwecke sinnvoller Weise auf die Betrachtung des Kfz-Verkehrs beschränken, da die Aufteilung des Straßenraumes gemäß den geltenden Richtwerten der AV Geh- und Radwege des Berliner Straßengesetzes sicherstellt, dass den nicht motorisierten Verkehrsarten in jedem Fall auch zukünftig ein mehr als ausreichendes Angebot an Verkehrsfläche zur Verfügung stehen wird. Die Radverkehrsstreifen weisen auf beiden Straßenseiten eine Breite von zwei Metern auf, wodurch auch ein gegenseitiges Überholen von Radfahrern gefahrlos möglich wird. Damit können die zu erwartenden Radverkehrsmengen in jedem Fall auf den vorgesehenen Radverkehrsstreifen abgewickelt werden.

Mehrere Einwendungen befürchten einen erheblichen Anstieg der Verkehrsbelastung in der Zossener Straße und verurteilen die ihrer Meinung nach entstehenden Belastungen.

Diesen Einwendungen ist entgegen zu halten, dass die Modellrechnungen für den Bereich südlich der Gitschiner Straße keinen durch

das Vorhaben bedingten Anstieg des Verkehrsaufkommens ergeben. Somit können von dem Vorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße“ auch keine negativen Wirkungen auf Anwohner der Zossener Straße ausgehen.

Die von Einwendern für die Zossener Straße geforderten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind folglich nicht in Zusammenhang mit dieser Planfeststellung notwendig.

#### **B.V.10**

##### **Fußgängerverkehr**

Es wird eingewandt, dass sich die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger verschlechtern, da in der Leipziger Straße ein bisher durchgängiger Gehsteig unterbrochen wird und beim Queren der Axel-Springer-Straße mit Wartezeiten zu rechnen ist.

Dem ist entgegen zu halten, dass hier die Wirkung der gesamten Baumaßnahme verkannt wird. Zwar gibt es einen Querungswiderstand an der Leipziger Straße, jedoch verbessern sich die Querungsmöglichkeiten in den südlich angrenzenden Abschnitten der Axel-Springer-Straße erheblich, da ein Mittelstreifen mit Querungsmöglichkeiten an jeder Einmündung und Gehwegvorstreckungen an den entsprechenden Stellen im Gehwegbereich ein Überqueren wesentlich einfacher und sicherer machen.

Da es sich bei den Verkehrsströmen in der Axel-Springer-Straße und in dem westlich vor ihr gelegenen Abschnitt der Leipziger Straße um Ströme der gleichen Größenordnung handelt, sind auch keine langen Wartezeiten für Fußgänger an dem LSA-geregelten Knoten zu befürchten.

Weiterhin wird eingewendet, dass bei der Variantenuntersuchung und Findung der Vorzugsvariante in den verkehrsplanerischen Unterlagen Zeitbetrachtungen im Fußgängerverkehr nicht angestellt worden sind.

Die verkehrsplanerischen Unterlagen bewerten die Qualität des Fußgängerverkehrs einerseits anhand von Sicherheitsaspekten wie Querungsmöglichkeiten, Abschirmung von der Fahrbahn und Seitenraumbreite andererseits aber auch anhand der durch den Straßenneubau hervorgerufenen Trennwirkung. Der Ermittlung der Trennwirkung liegen auch Wartezeiten bis zur sicheren Querungsmöglichkeit zugrunde.

Diese Methode ist verkehrsplanerischer Standard und genügend zur Ermittlung der Qualität im Fußgängerverkehr. Zeitbetrachtungen analog zum Kraftfahrzeugverkehr mit Fahrzeitgewinnen und Fahrzeitverlusten sind nicht erforderlich, da Fußgängerverkehr in der Regel recht kleinräumig stattfindet, und somit die Ermittlung von Quelle-Ziel-Beziehungen einen vertretbaren Aufwand übersteigen würde.

#### **B.V.11**

##### **Ruhender Verkehr**

Von verschiedenen Einwendern wird die geringe Anzahl der im Straßenland geplanten Parkflächen kritisiert. Es wird eingewandt, dass

durch den vierstreifigen Ausbau der Axel-Springer-Straße das Querparken zur Bordsteinkante nicht mehr möglich sein wird.

Auch wenn es aufgrund der Baumaßnahme „Neubau der Axel-Springerstraße von Krausenstraße bis Leipziger Straße“ im Baubereich der Axel-Springer-Straße zu einer Stellplatzreduzierung im öffentlichen Straßenland von 83 Pkw-Stellplätzen im Ist-Zustand auf 34 Pkw-Stellplätze für den Prognoseplanfall kommt, muss berücksichtigt werden, dass diese Stellplatzreduktion den Erfordernissen der Querschnittsdimensionierung und der stadtgestalterischen Ausprägung geschuldet ist. Diese Belange gehen hier vor.

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auf privatem Grund durch den Bau des Motel One (Tiefgarage) wiederum 33 zusätzliche Stellplätze für Hotelgäste geschaffen werden.

Da sich die Axel-Springer-Straße darüber hinaus in einem Parkraumbewirtschaftungsgebiet befindet, haben Anwohner bessere Chancen einen freien Stellplatz zu finden als in unbewirtschafteten Gebieten.

Da trotzdem eine hohe Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum besteht, kann unter Berücksichtigung der Reduzierung der Anzahl der Stellplätze Forderungen nach gänzlichem Verzicht auf Parktaschen wegen möglicher Konflikte mit dem Fahrradverkehr nicht entsprochen werden.

Die Führung des Radverkehrs auf einem auf der Fahrbahn markierten Radfahrstreifen bietet aus Gründen der Verkehrssicherheit viele Vorteile. Die Unmittelbarkeit der Lage gewährt eine ständige Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern, die dem Radverkehr insbesondere an Gehwegüberfahrten und Einmündungen zu sicherer Nutzbarkeit verhilft. Gute Erfahrungen mit dieser Form der Radverkehrsführung in Berlin, ein klares Votum der Radfahrverbände für Radfahrstreifen und eine deutlich geringere Schwere bei Verkehrsunfällen belegen die Vorteile. Dem Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr ist dabei eine deutlich geringere Bedeutung zuzumessen.

## **B.V.12**

### **Verkehrssicherheit**

Einige Einwendungen kritisieren eine erhöhte Unfallgefahr am später umgestalteten Spittelmarkt, an dem sich aufgrund vielfältiger Verflechtungen ein erhöhtes Konfliktpotential ergeben werde.

Auch diese Einwendungen betrachten nur eine lokale Knotenpunktsituation. Durch die relativ weiträumige Umverteilung der Verkehrsströme kommt es neben dem erhöhten Konfliktpotential am Spittelmarkt auch zu einer erheblichen Verkehrsbündelung auf den Hauptverkehrsstraßen. Durch die umfangreichen Entlastungen in den Nebenstraßen sinken die Unfallkosten stark, da Nebenstraßen bei gleichen Verkehrsbelastung wie Hauptverkehrsstraßen deutlich höhere Unfallkosten aufweisen.

## **B.V.13 Lärmschutz**

### **B.V.13.1 Allgemeines**

Mehrere Einwander lehnen unter Verweis auf die ermittelten Immissionsgrenzwertüberschreitungen das Vorhaben gänzlich ab.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV sind beim Bau oder der wesentlichen Änderung von innerstädtischen Straßen mit hoher Verkehrsbelegung und bei geringen Abständen zur schutzbedürftigen Randbebauung die Regel. Hiernach ist der Träger des Vorhabens gesetzlich zur Lärmvorsorge verpflichtet. Wenn – wie im vorliegenden Fall – aktive Schallschutzmaßnahmen mit dem Vorhaben nicht vereinbar und nicht verhältnismäßig sind (siehe Kap. B.I.1.5.1.2), lösen die Grenzwertüberschreitungen Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz „dem Grunde nach“ sowie auf Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen (z.B. Balkone, Terrassen, freie Grundstücksflächen) aus. Die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Lärm-Immissionsgrenzwerte sind also keine unüberwindbaren Grenzwerte, sondern Auslösewerte für die Anspruchsberechtigung auf Maßnahmen der Lärmvorsorge.

Im Planfeststellungsbeschluss wird die Anspruchsberechtigung auf Lärmvorsorge „dem Grunde nach“ rechtlich gesichert. Die Eigentümer der betroffenen Häuser und Wohnungen werden vom Träger des Vorhabens auf ihre Anspruchsberechtigung hingewiesen. Hierdurch wird gewährleistet, dass die durch das Vorhaben betroffenen Anwohner den zukünftigen Schallimmissionen nicht schutzlos ausgeliefert sein werden.

Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte in Wohn- und Schlafräumen werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV sichergestellt.

Entsprechend den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wurden in Verbindung mit der RLS-90 für die Prognosebelegung Beurteilungspegel an allen Gebäuden, bei denen voraussichtlich Grenzwertüberschreitungen auftreten könnten, berechnet.

Die berechneten Beurteilungspegel werden mit den jeweiligen Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung verglichen und bei Überschreitung der Grenzwerte ein Anspruch auf passiven Lärmschutz „dem Grunde nach“ festgestellt.

Der Verfahrensweg der Entschädigung nach 24. BImSchV wird im Folgenden erläutert.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Schallschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Schallschutz). Hierzu legt die "24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung - 24. BImSchV) vom 04.02.1997" die Art und den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anla-

gen, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind, fest. Zur Ermittlung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen werden im Rahmen einer Ortsbegehung alle entschädigungsrelevanten Bereiche bestimmt und die betroffenen Gebäude oder Gebäudeteile bauakustisch erfasst. In einem Berechnungsverfahren werden die notwendigen Verbesserungen der Außenbauteile ermittelt und dem Eigentümer mitgeteilt. Der Rahmen der Umsetzung der passiven Maßnahmen und der anfallenden Entschädigungszahlungen werden in Vereinbarung zwischen Eigentümer und Vorhabenträger konkretisiert und nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen geprüft und entschädigt. Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwerts am Tage besteht ein Anspruch auf eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie unbebauten Außenwohnbereichen.

### **B.V.13.2      Lärmimmissionen / Gesundheitsgefährdung**

Einige Einwander beklagen eine unangemessene oder unzumutbare Lärmbelastung beziehungsweise eine überproportionale oder übermäßige Lärmerhöhung im Einwirkungsbereich der Axel-Springer-Straße in Relation zur Entlastung anderer Gebiete.

Diese Einschätzung mag aus der spezifischen Interessenlage der unmittelbar betroffenen Anwohner zwar verständlich sein, ist aber aus übergeordneter Sicht im Hinblick auf das gesamte Vorhaben und seinen Hintergrund, die verkehrlichen Auswirkungen sowie die Minderung der Lärmbelastung in anderen innerstädtischen Gebieten, insbesondere innerhalb der Wohngebiete, zu einseitig. Vor allem wird jedoch übersehen, dass die prognostizierten Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Einwirkungsbereich der Axel-Springer-Straße umfassende und wirksame Maßnahmen der Lärmvorsorge auslösen.

Der auf Grundlage der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) erstellte schalltechnische Bericht (Unterlage 11) stellt die Anspruchsberechtigung auf passive Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde“ nach fest.

Grundlage der schalltechnischen Prognose ist gemäß den Vorschriften der RLS-90 die für den betreffenden Straßenabschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Weiterhin wird die Betrachtung eines räumlich stärker ausgedehnten Gebietes gefordert.

Da es sich um ein Genehmigungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung einer Straße im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt, schreibt der Gesetzgeber eine schalltechnische Untersuchung und Bewertung der Lärmsituation und evtl. resultierender Ansprüche auf Lärmvorsorge gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vor. Es ist eine Prüfung der Baumaßnahme nach § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vorzunehmen und die berechneten Beurteilungspegel mit den Im-

missionsgrenzwerten des § 2 zu vergleichen. Hierbei ist der Untersuchungsraum auf den unmittelbaren Bereich der Baumaßnahme, d.h. den direkten Eingriff in die Bausubstanz der betroffenen Straßen gemäß den Abgrenzungskriterien der RLS '90 begrenzt. Die Verpflichtung, Beurteilungspegel für das weitere Verkehrsnetz zu berechnen, besteht in diesem gesetzlichen Rahmen nicht.

Die Forderung nach Betrachtung der Summenpegel aus dem von der Leipziger Straße sowie der Axel-Springer-Straße ausgehenden Verkehrslärms ist obsolet, da das schalltechnische Gutachten dies sehr wohl zugrunde gelegt hat.

Für die Berechnung der Lärmimmissionspunkte hat die schalltechnische Untersuchung den Verkehr aus der Axel-Springer-Straße und dem Knotenpunkt Leipziger Straße gemeinsam erfasst, so dass quasi eine „Summenbildung“ beider Straßenlärmpegel vorgenommen wurde. Allerdings beschränkt sich die Summenpegelbildung nur auf den neu zu bauenden Knotenpunktsbereich, da nach der 16. BImSchV nur die Straßenteile berücksichtigt werden, die im Zuge der Baumaßnahme eine wesentliche Veränderung erfahren.

Gleiches gilt für die Forderung, auch Gebäude auf einen Schallschutzanspruch dem Grunde nach zu untersuchen, die keine Wohngebäude sind.

Es wurden alle im Untersuchungsraum befindlichen Gebäude, für die eine schutzwürdige Nutzung bekannt oder feststellbar war, berücksichtigt. Dazu gehören auch Gebäude oder Gebäudeteile, die gewerblich genutzt werden, da auch Bürogebäude gemäß Verkehrslärmschutzverordnung einen Anspruch auf Lärmvorsorge haben und entsprechend zu berücksichtigen sind.

### **B.V.13.3**

#### **Aktiver Lärmschutz**

Ein Einwender bemängelt, dass auch Fußgänger aufgrund der neuen Verkehrsbelastung mehr Straßenverkehrslärm ausgesetzt werden.

Das ist richtig. Da es sich bei der Axel-Springer-Straße aufgrund des Charakters der angrenzenden Nutzungen jedoch um eine Straße mit überwiegender Verkehrsfunktion (Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr) handelt, sind die Gehwege nur zum vorübergehendem Aufenthalt bestimmt und somit nicht als Bereiche mit schutzbedürftiger Nutzung anzusehen.

Darüber hinaus ist es auch schwierig, Fußgänger mit vertretbarem Aufwand vor verkehrsbedingten Geräuscheinwirkungen zu schützen. Hier sind hauptsächlich verkehrsorganisatorische Maßnahmen geeignet, die jedoch nicht mit dieser Planfeststellung geregelt werden. Gewisse Rollgeräuschreduzierungen lassen sich jedoch durch die vorgesehene Verwendung eines schallmindernden Straßenbelages (siehe Kap. A.III.1 und Kap. B.III.2).

#### **B.V.13.4 Passiver Lärmschutz**

Einige Einwender sind der Auffassung, dass die Umsetzung von wohnungsspezifischen passiven Schallschutzmaßnahmen aus den Planfeststellungsunterlagen nicht ersichtlich werde und keine Finanzierungszusage für passive Schallschutzmaßnahmen durch das Land Berlin enthalten sei.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden Fassaden und Stockwerke mit Anspruchsberechtigung auf passiven Lärmschutz „dem Grunde nach“ ermittelt. Die Anspruchsberechtigung „dem Grunde nach“ wird im Planfeststellungsbeschluss rechtlich gesichert. Aus der Anspruchsberechtigung „dem Grunde nach“ ergibt sich eine tatsächliche Anspruchsberechtigung, wenn eine schutzbedürftige Nutzung vorliegt und die vorhandene Schalldämmung nicht den Anforderungen der 24. BImSchV entspricht. Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses wird im Rahmen eines gesonderten Entschädigungsverfahrens die vorhandene Schalldämmung der schutzbedürftigen Räume mit Anspruchsberechtigung „dem Grunde nach“ ermittelt. Dies geschieht, wenn möglich, im Rahmen einer Sichtprüfung durch Vergleich mit den Ausführungsbeispielen gemäß Beiblatt 1 zu DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“. In Zweifelsfällen wird die vorhandene Schalldämmung durch eine bauakustische Messung bestimmt. Auf Grundlage der Ergebnisse werden dann die eventuell erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen festgelegt. Hierzu gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Schlafräume und Räume mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle.

Die entstehenden Kosten werden dem Eigentümer oder Erbbauberechtigten auf Antrag erstattet. Hierüber wird vor Durchführung der Schutzmaßnahmen eine Vereinbarung geschlossen. Die zuständige Behörde behält sich vor, die ordnungsgemäße Durchführung der vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen zu überprüfen.

Eine Einwendung fordert Maßnahmen zum passiven Schallschutz schon vor Beginn der Bauarbeiten, um auch vor Baulärm geschützt zu sein.

Die Realisierung der dem Grunde nach festgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt durch den jeweiligen Wohneigentümer. Der Vorhabenträger wird nach rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss mit den Vorbereitungen für die Entschädigungsvereinbarungen beginnen. Durch die vorgegebene Verfahrensweise kann eine Realisierung der Schallschutzmaßnahmen vor Beginn der Straßenbaumaßnahme nicht zugesichert werden.

#### **B.V.14 Schutzgut Klima, Lufthygiene, Gesundheit**

##### **B.V.14.1 Allgemeines**

Mehrere Einwender befürchten, dass der stark zunehmende Verkehr zu vermehrter Schadstoffemission, Staubbelastung und Geruchsbelästigung führen werde. Es werden allgemein mehr Abgase erwartet. Die Immissionsgrenzwerte der Luftschadstoffe – insbesondere Feinstaub – nach der 22. BImSchV würden erheblich überschritten. Es

sei dafür zu sorgen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Studien bestätigten den Zusammenhang zwischen hoher Konzentration von Luftschadstoffen (Feinstaub, Stickstoffoxide) und der Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind bereits ausführlich unter B.II.3.7.1 dargestellt und unter B.II.3.7.2 bewertet worden.

Der Zusammenhang zwischen der Baumaßnahme und den zu erwartenden Schadstoffen ist ausführlich dem vorliegenden Schadstoffgutachten zu entnehmen.

Die höchsten Jahresmittelwerte der PM<sub>10</sub>-Immissionen liegen im Untersuchungsgebiet und im erweiterten Untersuchungsgebiet sowohl für die Bestandsanalyse als auch für die beiden Prognosefälle deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Damit wird der Grenzwert für das PM<sub>10</sub>- Jahresmittel in allen untersuchten Straßen eingehalten.

Im Prognose-Planfall 2015 wird das Tagesgrenzwert-Äquivalent von 30 µg/m<sup>3</sup> auch im Untersuchungsgebiet nicht überschritten. Im erweiterten Untersuchungsgebiet wird dieser Wert voraussichtlich in der Axel-Springer-Straße zwischen Zimmerstraße und Rudi-Dutschke-Straße (vormals Kochstraße) sowie in der Lindenstraße überschritten, so dass es zu mehr als 35 zulässigen Überschreitungen des PM<sub>10</sub>-Tagesmittel-Grenzwerts von 50 µg/m<sup>3</sup> kommen könnte.

Daraus ergibt sich jedoch für sich genommen noch keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen. Denn diese Grenzwerte stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zwar werden hierdurch – wie die Formulierung des § 45 Abs. 1 Satz 2 BImSchG zeigt – auf Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des BImSchG und der 22. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt jedoch auch insoweit und schließt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen zu garantieren, aus (BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03 – juris Rz. 24).

Das schließt zwar das Erfordernis einer Bewältigung der durch das Vorhaben bewirkten Luftschadstoffprobleme nicht von vornherein aus. Dem Grundsatz der Problembewältigung wird jedoch in der Regel dadurch hinreichend Rechnung getragen, dass die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Diese Verfahrensweise wird dem Grundsatz der Problembewältigung nur dann nicht mehr gerecht, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar sei, dass seine Verwirklichung

die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern (BVerwG, Beschl. v. 01.04.2005 – 9 VR 7/05 – juris Rz. 20).

In Anwendung dieser rechtlichen Grundsätze ist festzustellen, dass die hier zu prognostizierenden Überschreitungen nicht derart erheblich sind, dass es der Luftreinhalteplanung nicht möglich wäre, diesen Überschreitungen mit entsprechenden Maßnahmen entgegenzuwirken. Es ist somit absehbar, dass die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Es ist möglich, mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung auf eine verbleibende Grenzwertüberschreitung zu reagieren. Dies bestätigt den Befund, dass Maßnahmen der Luftreinhalteplanung in der Lage sind, eine Grenzwertüberschreitung einzudämmen. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass dieser planerische Ansatz vorzugswürdig ist, da der Verkehr nur so in seinem gesamtstädtischen Zusammenhang beeinflusst werden kann.

Eine TÖB-Stellungnahme fordert die Ermittlung von Benz(o)apyren (BaP) als Leitkomponente für die polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe für den Ist-Zustand und die Prognose.

Im Zeitraum während der Erstellung der Luftschadstoffuntersuchung war die Leitkomponente für die Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe (BaP) noch nicht festgesetzt, da die entsprechende Änderung der 22. BImSchV erst am 27.2.2007 erfolgte. Somit ist diese Luftschadstoffkomponente für das Planfeststellungsverfahren „Neubau der Axel-Springer-Straße“ zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren nicht berechnet worden.

Um dennoch zu einer verwendbaren Einschätzung dieser nun nach der 22. BImSchV zu untersuchenden Schadstoffkomponente zu gelangen, ist auf die Untersuchung von Benz(o)apyren (BaP) im Planfeststellungsverfahren der Invalidenstraße zu verweisen, da man nach gutachterlicher Einschätzung aufgrund der ähnlichen Straßenstruktur und Verkehrsbelastung sowie aufgrund der Ausbreitungscharakteristik dieses Luftschadstoffes einen aussagekräftigen Analogieschluss ziehen kann.

Zum Ausbau der Invalidenstraße ergab die Benz(o)apyren-Berechnung folgendes zusammengefasste Ergebnis:

„Bereits die angesetzte Hintergrundbelastung erreicht den Zielwert der 22. BImSchV von 1.0 ng/m<sup>3</sup> im Untersuchungsgebiet im Bereich von Wohngebäuden. Es kann allerdings festgestellt werden, dass die straßenverkehrsbedingte BaP-Zusatzbelastung gering ist. Sie liegt für den Nullfall bei 0.01 bis 0.12 mg/m<sup>3</sup> und für den Planfall bei 0.02 bis 0.14 ng/m<sup>3</sup> und damit bei max. 12% bis 14% der angesetzten Hintergrundbelastung. Das Straßennetz trägt somit sowohl im

Nullfall als auch im Planfall nur zu einem geringen Teil zur BaP-Gesamtbelastung bei.“

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die seit Gültigkeit der überarbeiteten 22. BImSchV des Jahres 2007 genannten Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren (BaP) geschaffen worden sind, um schädliche Einflüsse auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu verhindern oder zu verringern. Jedoch wird die Höhe dieser Schadstoffe sogar auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Wesentlichen durch die vorhandenen Hintergrundbelastung bestimmt. Die zusätzliche Belastung durch den Kraftfahrzeugverkehr ist bezogen auf diese Schadstoffe nur gering.

In dieser Stellungnahme wird auch gefordert, eine künftige Blockrandbebauung gemäß B-Plan I-9 zwischen Schützenstraße und Krausenstraße zu berücksichtigen.

Dem ist zu erwidern, dass zwischen Krausenstraße und Schützenstraße eine Blockrandbebauung existiert (Hotelkomplex). Diese ist im Luftschadstoffgutachten berücksichtigt.

Der Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplan I-9 betrifft das bisher unbebaute Areal zwischen Zimmerstraße und Schützenstraße.

Der B-Plan wurde für einen Projektentwickler 1999 aufgestellt und festgesetzt. Dieser hat sich jedoch zurückgezogen. Nach heutigem Stand ist im B-Plan-Areal kein aktuelles Vorhaben in der Entwicklung und somit auch keine Aussicht auf einen Bau während der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme.

Auch im Bebauungsplan I-9 ist der Straßenquerschnitt der Axel-Springer-Straße zwischen Zimmerstraße und Schützenstraße mit 38 m festgesetzt, wie im Bereich der Baumaßnahme zwischen Schützenstraße und Krausenstraße, was den gerechtfertigten Schluss zulässt, dass sich die Luftschadstoffsituation gegenüber dem sich nördlich anschließenden Bereich nicht verschlechtern wird.

Weiterhin fordert die Stellungnahme, im Planfeststellungsverfahren den Umgang mit möglichen Tagesgrenzwertüberschreitungen für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) zu regeln.

Diesbezüglich ist zu erwidern, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens keine Maßnahmen bei möglichen Grenzwertüberschreitungen festzulegen sind, da hier nur ein überschaubares Risiko einer bestimmten Anzahl von Grenzwertüberschreitungen besteht und es durch dieses Vorhaben nur zu einer Umverteilung des Verkehrs und damit auch der verkehrsbedingten Luftschadstoffe im Untersuchungsgebiet kommen wird. Die geringen Unterschiede bei der Betrachtung der PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte im Prognose-Nullfall und im Prognoseplanfall lassen recht zuverlässig darauf schließen, dass mögliche Tagesgrenzwertüberschreitungen nicht nur dem Bauvorhaben der Axel-Springer-Straße anzulasten wären. Aus diesem Grund ist es sinnvoller, eine Problembewältigung durch das Verfahren der Luftreinhalteplanung vorzunehmen.

Daran ändert im Ergebnis auch der Hotelneubau Motel One nichts.

Zwar ist davon auszugehen, dass der Hotelneubau die Strömungsverhältnisse an der Axel-Springer-Straße im Bereich zwischen Leipziger Straße und Krausenstraße / Beuthstraße beeinflusst, da der Gebäudekörper zu einer Verengung des Straßenraums führt. Die bauliche Situation entspricht damit annähernd der baulichen Situation an der Axel-Springer-Straße zwischen Krausen- und Kommandantenstraße. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Prognose-Planfall 2015 sind die Abschnitte von Leipziger Straße bis Krausenstraße und von Krausenstraße bis Kommandantenstraße weitgehend identisch.

Die Berücksichtigung dieser Voraussetzungen hat zur Folge, dass im Bereich des Hotelneubaus Motel One an der Axel-Springer-Straße annähernd die gleiche Schadstoffbelastung entsteht wie im Abschnitt Krausenstraße - Kommandantenstraße. Diese Belastung ist insgesamt nur geringfügig höher als in der Situation ohne Hotelneubau.

Der  $PM_{10}$ -Wert wird an den Gebäuden und Gehwegen im Bereich des Hotelneubaus bei max. 27-29  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen. Eine Überschreitung des Grenzwerts für das Jahresmittel (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ist damit unwahrscheinlich. Auch das Tagesgrenzwert-Äquivalent von 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  wird wahrscheinlich nicht überschritten werden. Folglich wird es nicht mehr als die 35 zulässigen Überschreitungen des 24h-Grenzwert von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Kalenderjahr geben.

Der  $NO_2$ -Wert wird an den Gebäuden und Gehwegen bei max. 37-38  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen. Eine Überschreitung des Grenzwerts für das Jahresmittel (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ist hier ebenfalls kaum zu erwarten.

Da die  $PM_{10}$ -Belastung in einer verkehrsreichen Hauptverkehrsstraße neben dem Schadstoffeintrag von außen und Reifenabrieb sowie Staubaufwirbelungen auch zu ca. 15% von den von laufenden Fahrzeugmotoren emittierten Schadstoffen beeinflusst wird, ist zusätzlich noch eine Betrachtung der Emissionsverhältnisse in den Straßenabschnitten, in denen im Prognoseplanfall mit mehr als den zulässigen 35 Überschreitungen des  $PM_{10}$ -Tagesgrenzwertes zu rechnen ist (südliche Axel-Springer-Straße und angrenzende Lindenstraße) unter Zugrundelegung der überarbeiteten Emissionsfaktoren aus dem neuen Handbuch "Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr" (HBEFA 3.1 aus 2/2010) erfolgt. Die Berücksichtigung dieser neuen Faktoren führt mittelfristig zu deutlichen motorseitigen Emissionsreduzierungen bei Personenkraftwagen und schweren Nutzfahrzeugen, längerfristig auch bei leichten Nutzfahrzeugen, sodass sich die Wahrscheinlichkeit von Überschreitungen des  $PM_{10}$ -Tagesgrenzwertes in den genannten Bereichen zukünftig weiter verringern wird.

## **B.V.15**

### **Erschütterungen, Gebäudeschäden**

Eine Einwendung hat die Beantragung von Beweissicherungsverfahren am Gebäude Leipziger Straße 48/49 während der Bauzeit zum Inhalt.

Es gibt keine gesetzlichen Normen, auf deren Grundlage die durch den Betrieb oder während der Bauzeit auftretenden Belastungen

hinsichtlich Vibrationen und Erschütterungen vorher bestimmt werden müssten und könnten. Da für das planfestgestellte Vorhaben bewährte Bauweisen zum Einsatz kommen und keine Rammarbeiten für das Einbringen von Trägern oder Ankern erforderlich sind, sind keine über das übliche Maß hinausgehenden Belästigungen der Anwohner zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat Kenntnis darüber, dass im Zuge der Maßnahmen zum Abriss des Gebäudes Leipziger Straße 50 („Ebbinghaus“) Beweissicherungsverfahren / Schwingungsmessungen durchgeführt wurden. Sollten sich für das Gebäude Leipziger Straße 48/49 daraus Schäden ergeben, wird ein Beweissicherungsverfahren auch für die Straßenbaumaßnahme durchgeführt.

Eine TÖB-Stellungnahme empfiehlt, das statisch sensible Gebäude Leipziger Straße 48/49 näher bezüglich der Erschütterungsanfälligkeit gegenüber verkehrsbedingten Schwingungen zu untersuchen.

Durch einen standardgerechten Straßenaufbau und die Herstellung einer ebenen Fahrbahnoberfläche werden Erschütterungen durch den Straßenverkehr grundsätzlich vermieden. Somit sind beeinträchtigende Erschütterungen an umliegenden Gebäuden nicht zu erwarten.

Eine Einwanderin kritisiert die zu erwartenden zusätzlichen verkehrsbedingten Verschmutzungen ihrer Fassade.

Da die Verkehrsbelastung in der Leipziger Straße seit Jahrzehnten hoch ist, wird sich am Verschmutzungsgrad wenig ändern. Die Verschmutzung ist als ortsüblich einzustufen. Ein besonderer Handlungsbedarf ergibt sich hierdurch nicht.

## **B.V.16**

### **Wohnqualität**

In einigen Einwendungen wird behauptet, dass sich die Wohnqualität im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Axel-Springer-Straße aufgrund von zusätzlichem Verkehr und erhöhten Lärm- und Schadstoffmissionen verschlechtern würde.

Diese Aussagen sind als sehr subjektiv einzustufen, da es kein allgemein anerkanntes Maß für die Wohnqualität gibt.

Bereits derzeit liegt das Gebäude Leipziger Straße 48/49 an einer hoch belasteten innerstädtischen Hauptverkehrsstraße. Jedem, der dort Wohneigentum erworben hat oder dort eine Wohnung bezogen hat, sollte diese Situation bekannt sein.

Aufgrund der Umverteilung der Verkehrsströme ändert sich die Gesamtsituation der Luftbelastung nicht wesentlich (siehe Unterlage 15.2 Kap. 8).

Beeinträchtigungen, die durch veränderte Schallmissionen hervorgerufen werden könnten, können durch Inanspruchnahme der passiven Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen werden (siehe auch B.V.13.3), so dass sich insgesamt objektiv gesehen keine Verschlechterung der Wohnsituation einstellen wird, weshalb diese Einwendungen zurückgewiesen werden.

## **B.V.17 Wertminderung / Mietausfälle**

Mehrere Einwender sprechen sich gegen den Ausbau der Straße aus, da es aufgrund der erhöhten Belastungen zu einer Entwertung von Wohneigentum komme.

Wohnungsbaugesellschaften befürchten Mietminderungen von Wohnungsmietern aufgrund von Baulärm, der vom Straßenbauvorhaben herrühren sollte, und bringen zum Ausdruck, dass sie derartige Ausfälle von Mieteinnahmen erstattet haben wollen.

Die Annahme, dass der Lärm zu Beeinträchtigungen der Wohn- und Grundstücksqualität und damit zu negativen Auswirkungen auf den Verkehrswert bzw. die Vermietung von Wohnungen führen werde, gibt Anlass zu folgendem Hinweis. Durch die Anwendung von passiven Lärmschutzmaßnahmen sind die Wohnungen auch bei einer die Grenzwerte überschreitenden Lärmbelastung durch den Straßenverkehr weiterhin vermietbar. Mit einer rechtlich bedeutsamen Minderung des Verkehrswertes der Grundstücke ist nicht zu rechnen.

Die Realisierung der dem Grunde nach festgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt durch den jeweiligen Wohnungs- bzw. Gebäudeeigentümer. Der Vorhabenträger wird nach rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss mit den Vorbereitungen für die Entschädigungsvereinbarungen beginnen. Durch die vorgegebene Verfahrensweise kann eine Realisierung der Schallschutzmaßnahmen vor Beginn der Straßenbaumaßnahme jedoch nicht zugesichert werden.

Weiterhin sollten sich Befürchtungen von Mietminderungen als unbegründet erweisen, da der Baulärm nicht von den Wohnungseigentümern zu vertreten ist.

Des Weiteren hat der Vorhabenträger die Verpflichtung, lärmarme Bauverfahren entsprechend dem Stand der Technik zur Anwendung kommen zu lassen.

Darüber hinaus verbleiben bezüglich der obigen Einwendungen keine erheblichen Auswirkungen des Vorhabens, die auf Grund ihrer Erheblichkeit für Bewohner einer Großstadt unzumutbar wären.

Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung von Grenzwerten leiten sich „dem Grunde nach“ aus den entsprechenden Gutachten der Planfeststellungsunterlage ab.

Sollte darüber hinaus eine Wohnwertminderung eintreten, sind daraus keine Entschädigungsansprüche abzuleiten, da es eine Wertgarantie für Immobilien nicht gibt.

## **B.V.18 Landschaftspflegerischer Begleitplan / Umweltverträglichkeitsstudie**

### **B.V.18.1 Allgemeines**

Einige Einwendungen zum landschaftspflegerischen Begleitplan haben ihre Ursache darin, dass die Planunterlagen nur selektiv zur Kenntnis genommen worden sind. Zumeist lässt sich die Behauptung, die Planunterlagen seien insgesamt oder hinsichtlich bestimmter Aspekte unvollständig oder defizitär, ohne weiteres durch Verweis

auf die maßgeblichen Fundstellen in den Planunterlagen richtig stellen. Häufig drücken Einwendungen auch nur die Verärgerung darüber aus, dass die Untersuchungen nicht zu dem von den Einwendern gewünschten Ergebnis gelangen. Die sachlichen Einwände werden bei den jeweiligen Gliederungspunkten behandelt. Einwendungen, die lediglich eine Ergebniskritik beinhalten, sachlich aber nicht näher erläutert wurden, werden nicht näher gewürdigt.

## **B.V.18.2**

### **Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen**

Behauptungen, Bäume hätten trotz Durchführung der Baumaßnahme „gerettet“ werden können, verkennen die Realität im Straßenbau. Auch wenn die Darstellungen in den Planunterlagen (Lageplan, LBP) für einige Betrachter den Eindruck erwecken, es könne um einige bestehende Bäume herum gebaut werden, so ist aus bautechnischer Sicht festzustellen, dass umfangreiche Tiefbaumaßnahmen einschließlich Leitungsbau das Wurzelwerk in der Regel zwangsläufig stark schädigen, so dass die „Überlebenswahrscheinlichkeit“ dieser Bäume äußerst gering erscheint. Deshalb ist es besser, an anderer besser geeigneter Stelle Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Einwendungen bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen kritisieren hauptsächlich den multifunktionalen Kompensationsansatz.

Es wird gefordert, die Aufwertung des Ortsbildes nicht zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt zuzulassen.

Stattdessen werden weitere Pflanzungen in der Axel-Springer-Straße gefordert.

Die Ermittlung der für den vorhabensbedingten Eingriff in Natur und Landschaft erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgte im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen (Berliner Naturschutzgesetz). Als Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind danach alle Maßnahmen zu verstehen, die durch die allgemeinen Zielsetzungen gem. § 1 und die darauf aufbauenden Grundsätze nach §2 NatSchGBIn begründet sind. Daraus leitet sich u.a. auch das Maßnahmenfeld für Landschafts- bzw. (im besiedelten Bereich) Ortsbild ab. Im vorliegenden Fall verbleibt auch unter Berücksichtigung der in die Planung eingestellten Maßnahmen zur Be- und Durchgrünung des Plangebietes (Baum- und Strauchpflanzungen, Grünflächen) ein Defizit bei den Schutzgütern Boden und Biotop. Gemäß dem für das Land Berlin gültigen „Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen“ ist für diesen Fall eine schutzgutübergreifende Kompensation zulässig. Sie wurde hier über die Anrechnung der sich mit der Umsetzung des Vorhabens ergebenden Aufwertung des Ortsbildes vorgenommen.

Die Aufwertung des Ortsbildes leitet sich dabei aus der Aufwertung des Straßenraumes ab, die sich aus der Entwicklung eines einheitlichen Straßenprofils mit durchgehender, beidseitiger Straßenbaumpflanzung und begrüntem Mittelstreifen ergibt.

Die Aufwertung des Ortsbildes ist deutlich erkennbar und nachvollziehbar. Entgegen dem bisherigen heterogenen Zustand in der Axel-

Springer-Straße entsteht eine typische Berliner Stadtstraße mit geordnetem Erscheinungsbild und umfangreicher ortsüblicher Begrünung. Darüber hinaus gehende Begrünungen sind im Rahmen der Querschnittsgestaltung nicht möglich und nicht sinnvoll (Kronenwuchs, Verkehrssicherheit, Licht im Straßenraum, einheitliches Erscheinungsbild etc.).

Somit ist die vorliegende Bilanzierung (Seite 18 der UL 12.1) nach der Durchführung von geringfügigen Korrekturen (Rotänderung R 06) methodisch richtig und angemessen.

Ferner wird eingewendet, man hätte weitere Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen durch Realisierung der Nullvariante bzw. des Bestandsausbaus finden können, und die vorgesehenen Baumscheiben bei den Neupflanzungen seien zu klein.

Dem ist zu entgegnen, dass sich weder der Prognose-Nullfall noch der Bestandsausbau als Vorzugsvariante ergeben haben. Beide Varianten können die erforderliche Verkehrsqualität nicht erbringen.

Die Gestaltung der Baumaßnahme und die Baudurchführung ermöglichen neben der Schutzmaßnahme S1 (Einzelbaumschutz) in diesem Fall keine weiteren Schutzmaßnahmen.

Die Breite der Baumscheiben ergibt sich aus der entsprechend der gewünschten Funktionalität aufgeteilten Breite des zur Verfügung stehenden Straßenraumes. Die Mindestgröße für Baumscheiben in Verkehrsflächen wird eingehalten. Die 4 m<sup>2</sup> großen unbefahrbaren offenen Baumscheiben stellen trotz Ihrer geringen Größe keine Beeinträchtigung für das ungehinderte Wachstum der Straßenbäume dar. Auch die angesetzte Breite wirkt sich auf das Baumwachstum nicht beeinträchtigend aus. Die gewählte Größe von 4 m<sup>2</sup> entspricht dem Mindestmaß nach dem Berliner Straßengesetz (AV Geh- und Radwege).

### **B.V.18.3      Landschaftsprogramm und Agenda 21**

Einige Einwendungen äußern die Kritik, dass das Planungsvorhaben „Neubau der Axel-Springer-Straße von Krausenstraße bis zur Leipziger Straße“ nicht den Zielen des Berliner Landschaftsprogramms (LaPro) und der lokalen Agenda 21 entspreche.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen.

Hierbei ist wiederum zu berücksichtigen, dass lokale Ziele sowohl zum Landschaftsschutz als auch zum Klimaschutz nicht unbedingt kleinteilig an einer hier insgesamt 300 m langen Straßenbaumaßnahme festgemacht werden können.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Kompensationsmaßnahmen zum Neubau der Axel-Springer-Straßen keinen Widerspruch zu der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption des Berliner Landschaftsprogramms erkennen lassen. Nur weil stadtweit die Möglichkeit besteht, nach geeigneten Räumen für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zu suchen, wird die „Kompensation vor Ort“ keinesfalls abgewertet oder gar verboten.

Ziele der Lokalen Agenda 21 liegen bezogen auf den konkreten Ort des Neubaus der Axel-Springer-Straße nicht vor. Die erzielten Ent-

lastungen in den umliegenden Straßen gehen sehr wohl mit der Agenda 21 konform. Die aufgeführten Agenda-Ziele wurden im Wesentlichen in der UVS (U 15) behandelt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden sie weiter verfolgt.

## **B.VI            Entschädigung**

Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung wird die grundlegende Entscheidung darüber getroffen, welche konkreten Grundstücke in welchem Umfang für das von dem Träger des Vorhabens geplante und von ihm durchzuführende Vorhaben benötigt werden.

Die konkreten Grundstücke, die durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen werden, sind in den festgestellten Plänen über den Grunderwerb (Grunderwerbsplan und -verzeichnis) dargestellt. Über die sich durch die Inanspruchnahme der Grundstücke ergebenden Entschädigungsfragen wird im Enteignungsverfahren befunden, dem gemäß § 25 Abs. 2 BerlStrG die festgestellten Pläne zugrunde zu legen sind. Enteignungsbehörde im Land Berlin ist die SenStadt - GR - gemäß § 25 Abs. 5 BerlStrG i. V. m. § 5 Abs. 1 Satz 1 Enteignungsgesetz Berlin. Für die unterhalb der Enteignungsschwelle liegenden Eingriffe in Rechtspositionen Dritter hat die Planfeststellungsbehörde nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Bln dem Träger des Vorhabens aufgegeben, Vorkehrungen zu treffen sowie Anlagen zu errichten und zu unterhalten, die zur Vermeidung dieser nachteiligen Wirkungen erforderlich sind (z. B. Kostenübernahme für den Einbau von Schallschutzfenstern). Ferner wurde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Bln über Ansprüche auf angemessene Entschädigung im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach entschieden. Diese Entschädigungsansprüche sind ebenfalls in dem getrennt vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren durchzuführenden Entschädigungsverfahren geltend zu machen (§ 25 Abs. 4 BerlStrG).

## **C Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses wird nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

Begründung:

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung liegt zunächst im öffentlichen Interesse. Denn das mit der Planfeststellung verfolgte Ziel der Durchbindung des bereits vorhandenen Straßenzuges Lindenstraße bis südliche Axel-Springer-Straße zur Leipziger Straße liegt schon deshalb im besonderen öffentlichen Interesse, weil dadurch eine bedeutende Lücke im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz geschlossen wird. Zudem werden die Bedingungen für den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr erheblich verbessert. Umwegfahrten werden vermieden und Belastungen in angrenzenden Erschließungsstraßen reduziert. Der Neubauabschnitt ist Bestandteil der Planungen zum „Planwerk Innenstadt“ und bildet im Zusammenhang mit den Umgestaltungen der Leipziger Straße sowie des Spittelmarktes und des Molkenmarktes eine wichtige Maßnahme zur innerstädtischen Stadtgestaltung. Damit ist eine herausgehobene Stellung im Sinne eines besonderen öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens verbunden.

Überdies ist die Sofortvollzugsanordnung geboten, weil der Bauablauf für die Straße zeitlich eng mit dem Bauablauf des neuen Motel One Hotels im Einmündungsbereich der neuen Axel-Springer-Straße in die Leipziger Straße verknüpft ist. Es besteht hier eine enge zeitliche Abhängigkeit bezüglich der Flächennutzung für die Baustelleneinrichtungsflächen, des Leitungsbaus sowie für die Gewährleistung von Grundstückszufahrten. Für die Fertigstellung des Hotels ist es zwingend erforderlich, dass die neuen Versorgungsleitungen und Grundstückszufahrten zeitnah hergestellt werden können. Dies muss jeweils zusammen mit dem Leitungsbau erfolgen, der im Zuge des Straßenneubaus erforderlich wird. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Planfeststellung liegt damit sowohl im öffentlichen Interesse als auch im privaten Interesse des Vorhabenträgers des Hotelbauwerks.

## D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur im Sinne des Signaturgesetzes versehen Klage beim

Verwaltungsgericht Berlin  
Kirchstraße 7  
10557 Berlin

erhoben werden. Der Beschluss wird denjenigen, über deren Einwendungen entschieden wurde, direkt zugestellt. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss allen übrigen Betroffenen gegenüber als zugestellt.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Abteilung Grundsatzangelegenheiten und Recht, Württembergische Straße 6, 10707 Berlin) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klageschrift sollen zwei Abschriften beigelegt werden.

Die Klagefrist ist nur gewahrt, wenn die Klage innerhalb der Frist bei dem Verwaltungsgericht Berlin eingegangen ist.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
VII E - Planfeststellungsbehörde BerlStrG -



Dr. Rausch-Gast

Berlin, den 11. Juni 2010

## Abkürzungsverzeichnis

|             |  |
|-------------|--|
| Abb.        | Abbildung  |
| ABl.        | Amtsblatt  |
| Abs.        | Absatz   |
| Abt.        | Abteilung  |
| AG          | Aktiengesellschaft   |
| Aufl.       | Auflage  |
| BA          | Bauabschnitt   |
| BArtSchV    | Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten (Bundesartenschutzverordnung) vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542)  |
| BBodSchG    | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214)   |
| BauGB       | Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)  |
| BerlStrG    | Berliner Straßengesetz vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch das Erste Gesetz zur Änderung des Berliner Straßengesetzes vom 7. Dezember 2008 (GVBl. S. 466)   |
| BerliKomm   | Telekommunikationsgesellschaft mbH   |
| BEWAG       | Berliner Kraft- und Licht (Bewag)-Aktiengesellschaft   |
| BGBl. I     | Bundesgesetzblatt Teil I   |
| BImSchG     | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. August 2009 (BGBl. I S. 2723) |
| BImSchV 16. | Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036/GVBl. S. 1528), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)  |

|                  |   |
|------------------|---|
| BlmSchV 22.      | Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11. September 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006)                   |
| BlmSchV 23.      | Dreiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten) vom 16. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1962); seit Juli 2004 ersetzt durch 22. BlmSchV                                 |
| BlmSchV 24.      | Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) |
| Bl.              | Blatt   |
| BLN              | Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.   |
| BNatSchG         | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege - Bundesnaturschutzgesetz vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986)  |
| B-Plan           | Bebauungsplan   |
| BVerfGE          | Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts  |
| BVerwG           | Bundesverwaltungsgericht  |
| BVerwGE          | Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts  |
| BVG              | Berliner Verkehrsbetriebe   |
| Bw               | Bauwerk   |
| BWB              | Berliner Wasserbetriebe   |
| BWG              | Berliner Wassergesetz i.d.F. vom 17. Juni 2005 (GVBl. S. 357), zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 6. Juni 2008 (GVBl. S. 139)  |
| BWV              | Bauwerksverzeichnis   |
| bzgl.            | bezüglich   |
| bzw.             | beziehungsweise   |
| ca.              | circa   |
| cm               | Zentimeter  |
| CO               | Kohlenmonoxid   |
| CO <sub>2</sub>  | Kohlendioxid  |
| d                | Tag   |
| d. h.            | das heißt   |
| dB(A)            | Dezibel (A-bewertet)  |
| DB AG            | Deutsche Bahn Aktiengesellschaft  |
| DIN              | Deutsche Industrie Norm   |
| DN               | Nennweite   |
| Drs. Nr.         | Drucksachenummer  |
| DTV              | durchschnittlicher täglicher Verkehr  |
| DTV <sub>w</sub> | durchschnittlicher werktäglicher Verkehr  |
| DVBl             | Deutsches Verwaltungsblatt  |
| EAHV             | Empfehlungen für die Anlagen für Hauptverkehrsstraßen   |
| EB               | Erläuterungsbericht   |

|                  |  |
|------------------|--|
| ebd.             | ebenda   |
| EG               | Europäische Gemeinschaft   |
| einschl.         | einschließlich   |
| EntEigG          | Berliner Enteignungsgesetz vom 14. Juli 1964 (GVBl. S. 377), geändert durch Gesetz vom 30. November 1984 (GVBl. S. 1664)   |
| etc.             | et cetera  |
| EU               | Europäische Union  |
| e.V.             | eingetragener Verein   |
| evtl.            | eventuell  |
| EW               | Einwohner  |
| EWG              | Europäische Wirtschaftsgemeinschaft  |
| ff.              | fortfolgende   |
| Flurst.          | Flurstück  |
| FNP              | Flächennutzungsplan  |
| FStrG            | Bundesfernstraßengesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) |
| g                | Gramm  |
| g/m <sup>2</sup> | Gramm pro Quadratmeter   |
| GASAG            | Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft   |
| GE-Flächen       | Flächen des Grunderwerbsplanes bzw. -verzeichnisses  |
| Abt. GR          | Abt. Grundsatzangelegenheiten und Recht, Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung   |
| GEP              | Grunderwerbsplan   |
| GEV              | Grunderwerbsverzeichnis  |
| GFZ              | Geschossflächenzahl  |
| GG               | Grundgesetz  |
| ggf.             | gegebenenfalls   |
| GmbH             | Gesellschaft mit beschränkter Haftung  |
| GOK              | Geländeoberkante   |
| GVBl.            | Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin  |
| GW               | Grundwasser  |
| h                | Stunde   |
| ha               | Hektar   |
| HdUVP            | Handbuch der UVP   |
| Hz               | Hertz  |
| i.d.F.           | in der Fassung   |
| i.d.R.           | in der Regel   |
| i. V. m.         | in Verbindung mit  |
| IGW              | Immissionsgrenzwerte   |
| IHK              | Industrie- und Handelskammer   |
| inkl./incl.      | inklusive  |
| Kap.             | Kapitel  |
| Kfz              | Kraftfahrzeug  |
| Kfz/24 h         | Kraftfahrzeuge in 24 Stunden   |
| kg               | Kilogramm  |
| KGA              | Kleingartenanlage  |
| km               | Kilometer  |
| km/h             | Kilometer pro Stunde   |
| kV               | Kilovolt   |

|                   |  |
|-------------------|--|
| LaPro             | Landschaftsprogramm  |
| LärmVO            | Verordnung zur Bekämpfung des Lärms<br>vom 23. März 2004 (GVBl. S. 148) – aufgehoben durch § 18<br>LImSchG Bln   |
| LBP               | landschaftspflegerischer Begleitplan   |
| lfd.              | laufend(e)   |
| LImSchG Bln       | Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin<br>vom 5. Dezember 2005 (GVBl. S. 735)  |
| Lkw               | Lastkraftwagen   |
| l/s               | Liter pro Sekunde  |
| LSA/LZA           | Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage   |
| LSW               | Lärmschutzwand   |
| lt.               | laut   |
| LV                | Landesverband  |
| M                 | Maßstab  |
| m                 | Meter  |
| m/s               | Meter pro Sekunde  |
| m <sup>2</sup>    | Quadratmeter   |
| m <sup>3</sup>    | Kubikmeter   |
| m <sup>3</sup> /s | Kubikmeter pro Sekunde   |
| max.              | maximal(e)   |
| mg/m <sup>3</sup> | Milligramm pro Kubikmeter  |
| mg/l              | Milligramm pro Liter   |
| Mio.              | Million  |
| MIV               | motorisierter Individualverkehr  |
| ml/l              | Milliliter pro Liter   |
| mm/a              | Millimeter pro Jahr  |
| NatSchG Bln       | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin -<br>Berliner Naturschutzgesetz<br>i.d.F. der Bekanntmachung vom 3. November 2008 (GVBl.<br>S. 378) |
| NGA               | Naturflächen- und Gartenamt  |
| NN                | Normalnull   |
| NNO               | Nord-Nord-Ost  |
| NO <sub>2</sub>   | Stickstoffdioxid   |
| NO <sub>x</sub>   | Stickoxide   |
| Nr.               | Nummer   |
| o. g.             | oben genannt (e)   |
| OK                | Oberkante  |
| ONB               | Oberste Naturschutzbehörde   |
| ÖPNV              | Öffentlicher Personennahverkehr  |
| OVG               | Oberverwaltungsgericht   |
| PFU               | Planfeststellungsunterlage(n)  |
| PFV               | Planfeststellungsverfahren   |
| pH-Wert           | Maßzahl für die Konzentration der Wasserstoff-Ionen<br>in einer Lösung   |

|                  |  |
|------------------|--|
| PlafeR 07        | Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz - Planfeststellungsrichtlinien 2007<br>ARS 14/2007 vom 4. Januar 2008 (VkB1. Nr. 2/2008, S. 30, ausgegeben zu Bonn am 31. Januar 2008)<br>Einführungserlass für Berlin vom 22. Januar 2008 |
| Pkw              | Personenkraftwagen   |
| PM <sub>10</sub> | Partikel, die einen gröÙenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 µm einen Abscheidegrad von 50 Prozent aufweist  |
| R                | Radius   |
| R-Kanal          | Regenwasserkanal   |
| RAS - Q          | Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil: Querschnitt  |
| RAST 06          | Richtlinien für die Anlage von StadtstraÙen, Ausgabe 2006  |
| RLS-90           | Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990   |
| RPS              | Richtlinie für passive Schutzeinrichtungen an Straßen  |
| RQ               | Regelquerschnitt   |
| S-Kanal          | Schmutzwasserkanal   |
| S.               | Seite  |
| s. o.            | siehe oben   |
| s. u.            | siehe unten  |
| sog.             | sogenannt(e, er, es)   |
| STEP             | Stadtentwicklungsplan  |
| Str.             | StraÙe   |
| StU              | Stammumfang  |
| STVO             | StraÙenverkehrsordnung   |
| t                | Tonne  |
| TA Lärm          | Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm )<br>i.d.F. vom 26. August 1998 (GMB1. 26/1998, S 503)  |
| TA Luft          | Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)<br>i.d.F. der Bekanntmachung vom 24. Juli 2002 (GMB1. S. 511)   |
| Tab.             | Tabelle  |
| TÖB              | Träger öffentlicher Belange  |
| TrinkwV 2001     | Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch – Trinkwasserverordnung<br>vom 21. Mai 2001 (BGBl. I S. 959), geändert durch Artikel 363 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)   |
| u. a.            | unter anderem  |
| UG               | Untersuchungsgebiet  |
| UIG              | Umweltinformationsgesetz   |
| UL               | Unterlage  |
| üNN              | über Normalnull  |
| UPR              | Umwelt und Planungsrecht   |
| UR               | Untersuchungsraum  |
| usw.             | und so weiter  |
| UV               | Ultraviolettstrahlung  |
| UVP              | Umweltverträglichkeitsprüfung  |

|                   |   |
|-------------------|---|
| UVPG              | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung<br>i.d.F. der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I<br>S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Geset-<br>zes vom 11. August 2009 (BGBl. I S. 2723)                                     |
| UVPG-Bln          | Berliner Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom<br>7. Juni 2007 (GVBl. S. 222)   |
| UVPVwV            | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Ge-<br>setzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18. Sep-<br>tember 1995 (GMBI. S.671)  |
| UVS               | Umweltverträglichkeitsstudie  |
| V <sub>e</sub>    | Entwurfsgeschwindigkeit   |
| vgl.              | vergleich(e)  |
| VLärmSchR 97      | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfern-<br>straßen in der Baulast des Bundes von 1997   |
| VLB               | Verkehrslenkung Berlin  |
| VOB               | Verdingungsordnung Bau  |
| VwGO              | Verwaltungsgerichtsordnung<br>i.d.F. der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I<br>S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom<br>21. August 2009 (BGBl. I S. 2870)   |
| VwVfG             | Verwaltungsverfahrensgesetz<br>i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I<br>S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes<br>vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2827)   |
| VwVfG Bln         | Gesetz über das Verfahren in der Berliner Verwaltung -<br>Verwaltungsverfahrensgesetz Berlin<br>vom 8. Dezember 1976 (GVBl. S. 2735, 2898), zuletzt geän-<br>dert durch Artikel III Nr. 1 Buchstabe c) des Gesetzes vom<br>4. Mai 2005 (GVBl. S. 282) |
| WA                | Allgemeines Wohngebiet  |
| WHG               | Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaus-<br>haltsgesetz<br>i.d.F. der Bekanntmachung vom 19. August 2002 (BGBl. I<br>S. 3245), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom<br>22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986)                   |
| z. B.             | zum Beispiel  |
| z. T.             | zum Teil  |
| zzgl.             | zuzüglich   |
| €                 | Europäische Währungseinheit   |
| §                 | Paragraph   |
| %                 | Prozent   |
| µg/m <sup>3</sup> | Mikrogramm pro Kubikmeter   |
| µg/l              | Mikrogramm pro Liter  |