

Inhaltsverzeichnis

A	ENTSCHEIDUNG	10
A.I	FESTSTELLUNG DES PLANS	10
A.II	PLANUNTERLAGEN	12
A.III	FESTSETZUNGEN	16
A.III.1	Verpflichtungen, Vorbehalte und Nebenbestimmungen.....	16
A.III.2	Widmung, Einziehung.....	19
A.IV	WASSERRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN	20
A.IV.1	Auflagen der BWB.....	20
A.IV.1.1	Niederschlagswasser / Entwässerung.....	20
A.IV.1.2	Auflagen/Nebenbestimmungen.....	20
A.V	EINWENDUNGEN	20
A.VI	ENTSCHÄDIGUNGEN	20
B	BEGRÜNDUNG	21
B.I	SACHVERHALT	21
B.I.1	Straßenbauvorhaben.....	21
B.I.1.1	Ziel der Planung.....	21
B.I.1.2	Beschreibung des Vorhabens.....	21
B.I.1.2.1	Überblick.....	21
B.I.1.2.2	Straßenbauliche Maßnahmen.....	22
B.I.1.2.3	Abstimmung mit der Landesplanung Berlin-Brandenburg.....	22
B.I.1.3	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	23
B.I.1.3.1	Straßenneubau.....	23
B.I.1.3.1.1	Trassierung der Straße.....	23
B.I.1.3.1.1.1	Allgemeines.....	23
B.I.1.3.1.1.2	Entwurfsgeschwindigkeit.....	23
B.I.1.3.1.1.3	Planerische Vorgaben für die Linienführung im Grund- und Aufriss.....	23
B.I.1.3.1.2	Querschnitt.....	24
B.I.1.3.1.3	Verknüpfungen mit dem Straßennetz.....	25
B.I.1.3.1.4	Grundstückszufahrten.....	26
B.I.1.3.1.5	Entwässerung.....	26
B.I.1.3.1.6	Ingenieurbauwerke.....	27
B.I.1.3.1.7	Straßenausstattung.....	27
B.I.1.3.1.8	Anlagen der Deutschen Bahn AG.....	27
B.I.1.3.1.9	Besondere Anlagen (Ingenieurbauwerke) im Planbereich.....	27

B.I.1.3.1.10	Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs	27
B.I.1.3.1.11	Leitungen	28
B.I.1.4	Beschreibung der Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	28
B.I.1.4.1	Lärmschutzmaßnahmen	28
B.I.1.4.1.1	Allgemeines.....	28
B.I.1.4.1.2	Aktiver Schallschutz	28
B.I.1.4.1.3	Passiver Schallschutz	29
B.I.1.4.1.4	Summenpegelbetrachtung Straße und Bahn (DB AG)	29
B.I.1.4.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur	30
B.I.1.5	Luftschadstoffe.....	30
B.I.1.6	Durchführung der Baumaßnahme.....	31
B.I.1.7	Grunderwerb	31
B.I.2	Vorgängige Verfahren	31
B.I.2.1	Bedarfsplanung	31
B.I.2.2	Flächennutzungsplanung/Stadtentwicklungsplan Verkehr	31
B.I.2.3	Bebauungspläne im Plangebiet	32
B.I.2.4	Planwerk Westraum	32
B.I.2.5	Stadtumbau West	32
B.I.3	Verfahrensablauf.....	33
B.I.3.1	Vorbereitende und parallele Verfahren	33
B.I.3.1.1	Abstimmung mit den Planungsträgern	33
B.I.3.1.2	Variantenuntersuchung	33
B.I.3.2	Anhörungsverfahren.....	34
B.I.3.2.1	Einleitung	34
B.I.3.2.2	Auslegung	34
B.I.3.2.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	35
B.I.3.2.4	Beteiligung der Naturschutzvereine	35
B.I.3.2.5	Nachbeteiligung von Betroffenen	35
B.I.3.2.6	Erörterung	36
B.I.4	Planänderungen.....	37
B.I.4.1	Erläuterungsbericht (UL 1)	37
B.I.4.2	Übersichtskarte (UL 2)	37
B.I.4.3	Übersichtslageplan (UL 3).....	38
B.I.4.4	Übersichtshöhenplan (UL 4)	38
B.I.4.5	Kosten (UL 5).....	38
B.I.4.6	Straßenquerschnitte (UL 6).....	38
B.I.4.7	Lagepläne und Bauwerksverzeichnis (UL 7).....	38
B.I.4.8	Höhenplan (UL 8).....	39
B.I.4.9	Bodenuntersuchungen (UL 9)	39
B.I.4.10	Ingenieurbauwerke (UL 10).....	39
B.I.4.11	Schalltechnische Untersuchung (UL 11)	39
B.I.4.12	Landschaftspflegerischer Begleitplan (UL 12)	40

B.I.4.13	Wassertechnische Unterlagen mit Deckblatt (UL 13).....	41
B.I.4.14	Grunderwerb (UL 14)	41
B.I.4.15	Sonstige Unterlagen (UL 15).....	42
B.I.4.16	Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UL 16).....	42
B.I.4.17	Luftschadstofftechnische Untersuchung (UL 17)	42
B.II	RECHTLICHE WÜRDIGUNG	43
B.II.1	Rechtsgrundlage, Zuständigkeit, Verfahren	43
B.II.1.1	Allgemeines.....	43
B.II.1.2	Materielle Ermächtigung.....	43
B.II.1.3	Zuständigkeit.....	43
B.II.1.4	Verfahren / Planfeststellungsverfahren	43
B.II.2	Planrechtfertigung	44
B.II.2.1	Allgemeine Rechtfertigung	44
B.II.2.2	Geeignetheit und Notwendigkeit der Baumaßnahme.....	45
B.II.2.2.1	Gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastungen bei Fortbestand des Satus quo	45
B.II.2.2.2	Gegenwärtige Unfallsituation	46
B.II.2.2.3	Künftige Entwicklung bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens.....	46
B.II.2.2.4	Entlastungswirkung	47
B.II.2.2.5	Abschließende Würdigung	47
B.II.3	Abwägung	48
B.II.3.1	Allgemeines.....	48
B.II.3.2	Raumordnerische Entwicklungsziele.....	48
B.II.3.3	Trassenauswahl	49
B.II.3.3.1	Linienfindung.....	49
B.II.3.3.2	Prüfung von Alternativen	49
B.II.3.3.3	Bewertung der einzelnen Varianten	50
B.II.3.4	Verkehrliche Be- und Entlastung.....	51
B.II.3.5	Natur und Landschaft.....	51
B.II.3.5.1	Allgemeines.....	51
B.II.3.5.2	Beschreibung des Planungsraums.....	51
B.II.3.5.3	Bewertung der Eingriffs- und Konfliktpotentiale	52
B.II.3.5.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	52
B.II.3.5.5	Folgerung	53
B.II.3.6	Folgemaßnahme	53
B.II.3.7	Umweltverträglichkeitsprüfung	54
B.II.3.7.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG.....	54
B.II.3.7.1.1	Ermittlungsgrundlagen	55
B.II.3.7.1.2	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum	55
B.II.3.7.1.2.1	Schutzgut Mensch.....	55

B.II.3.7.1.2.1.1	Wohnen	56
B.II.3.7.1.2.1.2	Erholung.....	56
B.II.3.7.1.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	57
B.II.3.7.1.2.3	Schutzgut Boden.....	60
B.II.3.7.1.2.4	Schutzgut Wasser.....	62
B.II.3.7.1.2.4.1	Oberflächengewässer	62
B.II.3.7.1.2.4.2	Grundwasser.....	62
B.II.3.7.1.2.5	Schutzgut Klima und Lufthygiene.....	63
B.II.3.7.1.2.6	Schutzgut Landschaft.....	65
B.II.3.7.1.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	66
B.II.3.7.1.2.8	Wechselwirkungen.....	66
B.II.3.7.1.2.9	NATURA-2000-Gebiete	67
B.II.3.7.1.3	Umweltauswirkungen und Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	67
B.II.3.7.1.3.1	Schutzgut Mensch.....	68
B.II.3.7.1.3.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	68
B.II.3.7.1.3.3	Schutzgut Boden.....	69
B.II.3.7.1.3.4	Schutzgut Wasser.....	69
B.II.3.7.1.3.5	Schutzgut Klima und Lufthygiene.....	70
B.II.3.7.1.3.6	Schutzgut Landschaft.....	70
B.II.3.7.1.3.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	71
B.II.3.7.1.3.8	Wechselwirkungen.....	71
B.II.3.7.1.3.9	NATURA-2000-Gebiete	71
B.II.3.7.1.4	Kompensationsmaßnahmen	71
B.II.3.7.1.4.1	Ausgleichsmaßnahmen.....	71
B.II.3.7.1.4.1.1	Schutzgut Mensch.....	72
B.II.3.7.1.4.1.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	72
B.II.3.7.1.4.1.3	Schutzgut Boden.....	73
B.II.3.7.1.4.1.4	Schutzgut Wasser.....	73
B.II.3.7.1.4.1.5	Schutzgut Klima und Luft	74
B.II.3.7.1.4.1.6	Schutzgut Landschaft.....	74
B.II.3.7.1.4.2	Ersatzmaßnahmen.....	74
B.II.3.7.1.5	Variantenvergleich	75
B.II.3.7.2	Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG.....	77
B.II.3.7.2.1	Verhältnis von UVP und naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung	77
B.II.3.7.2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen.....	77
B.II.3.7.2.2.1	Schutzgut Mensch.....	77
B.II.3.7.2.2.1.1	Wohnen	78
B.II.3.7.2.2.1.2	Erholung.....	82
B.II.3.7.2.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	83
B.II.3.7.2.2.3	Schutzgut Boden.....	84
B.II.3.7.2.2.4	Schutzgut Wasser.....	85
B.II.3.7.2.2.4.1	Oberflächengewässer	85

B.II.3.7.2.2.4.2	Grundwasser	85
B.II.3.7.2.2.5	Schutzgut Klima	86
B.II.3.7.2.2.6	Schutzgut Luft	86
B.II.3.7.2.2.7	Schutzgut Landschaft.....	87
B.II.3.7.2.2.8	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	87
B.II.3.7.2.2.9	Wechselwirkungen	88
B.II.3.7.2.2.10	NATURA-2000-Gebiete	88
B.II.3.7.2.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	88
B.II.3.7.2.3.1	Kompensationsmaßnahmen (UVS)	88
B.II.3.7.2.3.2	Ausgleichsmaßnahmen (LBP)	89
B.II.3.7.2.3.3	Ersatzmaßnahmen (LBP).....	90
B.II.3.7.3	Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Vorhabensvarianten nach § 11 und § 12 UVPG.....	90
B.II.3.7.3.1	Variantenvergleich	90
B.II.3.7.3.2	Kompatibilität der Varianten mit sektoralen, bezirklichen und querschnittsorientierten Planungen.....	94
B.II.3.7.3.3	Entwicklungspotentiale ohne Vorhabensrealisierung	95
B.II.3.7.3.4	Entlastungswirkungen	96
B.II.3.7.3.5	Gesamtbeurteilung der Varianten	96
B.II.3.7.4	Folgerungen	97
B.III	VERPFLICHTUNGEN, VORBEHALTE, NEBENBESTIMMUNGEN.....	99
B.III.1	Allgemeines.....	99
B.III.2	Begründung der einzelnen Regelungen.....	99
B.III.3	Widmung, Einziehung	102
B.IV	WASSERRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN.....	102
B.V	EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN.....	103
B.V.1	Allgemeines.....	103
B.V.2	Einwendungen	104
B.V.3	Stellungnahmen	111
B.VI	ENTSCHÄDIGUNG	112
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	113
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	114

SenStadt VII E - Planfeststellungsbehörde nach BerlStrG -

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für das Bauvorhaben

**„Neubau der Planstraße im Block 902
(ehemaliger Güterbahnhof Moabit)**

im Bezirk Mitte von Berlin“

- Beschluss VII E - 1/2010 -

Berlin, den 19.11.2010

A Entscheidung

A.I Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau einer 940 m langen und 18 m breiten Straßenverbindung von der Einmündung der Siemensstraße in die Beusselstraße im Westen und bis zur Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) im Osten wird gemäß § 22 Abs. 1 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 in Verbindung mit § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz Berlin (VwVfG Bln) mit den nachfolgend unter A.II aufgeführten Planunterlagen und dargestellten Änderungen, den unter A.III aufgeführten Festsetzungen und den unter A.IV zusammengefassten wasserrechtlichen Entscheidungen 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 einer zweistreifigen Stadtstraße – II. Ordnung – der Verbindungsfunktionsstufe II zwischen Beusselstraße und dem bereits fertig gestellten ersten Abschnitt der Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) mit zwei Fahrstreifen, die ca. 140 m vor der Beusselstraße auf vier Fahrstreifen aufgeweitet wird, beidseitig vorgesehenen Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, einem durchgängigen Gehweg auf der südlichen Straßenseite sowie mit Gehwegabschnitten auf der nordöstlichen und der nordwestlichen Straßenseite.
2. Umbau der bestehenden Einmündung Siemensstraße in die Beusselstraße als zukünftiger Bestandteil der unter 1. genannten Planstraße.
Für die künftige Einmündung der Planstraße im Block 902 in die Beusselstraße erfolgt am Knotenpunkt eine Erweiterung um einen Fahrstreifen und Reduzierung der Nebenanlagen/Gehwege auf ca. 4 m.
3. Die bestehende Siemensstraße wird einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter mittels Gehwegüberfahrt an die Planstraße im Block 902 angeschlossen.
4. Verschwenkung der südlichen Mittelinsel in der Beusselstraße
5. Setzen eines Schutzzauns nördlich der Planstraße zwischen Bau-km 0+040 und Bau-km 0+170 zur Sicherung der Fußgänger oberhalb der Böschung sowie Setzen eines Zauns zwischen Bau-km 0+640 und Bau-km 0+890 zur Sicherung der südlichen Planstraße gegenüber unbebauten Grundstücken.
6. Herstellung einer Schutzplanke zwischen Bau-km 0+680 und Bau-km 0+860 als Anprallschutz zur Sicherung der nördlich der Planstraße liegenden Gleisanlagen der Deutschen Bahn Netz AG.

7. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehend aus straßenbegleitenden Baum- bzw. Grünstreifen sowie Gestaltungsmaßnahmen und Aufwertungen im geplanten öffentlichen Park (Moabiter Stadtgarten).
8. Neu- und Umverlegung der Anlagen der Versorgungsbetriebe.
9. Neuverlegung eines Mischwasserkanals DN 600, von der Planstraße bei Bau-km 0+506 über die künftige Grünanlage (Moabiter Stadtgarten) zur Siemensstraße, wo er an das vorhandene Entwässerungsnetz angeschlossen wird.
10. Widmung des Neubauabschnittes der Planstraße im Block 902 als öffentliches Straßenland innerhalb der Straßenbegrenzungslinien.
11. Aufhebung und Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien entlang der äußeren Abgrenzungen der Verkehrsflächen.

A.II Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen, aufgestellt am 03.04.2009 mit Rotänderungen im Dezember 2009, Mai 2010 sowie September 2010:

- 1 Erläuterungsbericht
bestehend aus einem Deckblatt und 57 Seiten Textteil, einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt und den Seiten 3 bis 6, 9, 12, 21, 29, 33, 35, 40 bis 42, 45 bis 47 und 50
- 2 Übersichtskarte
(M 1 : 40 000), bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan
Die Unterlage 2 ist **nicht** planfestgestellt.
- 3 Übersichtslageplan
(M 1 : 5 000), bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan einschließlich Roteintragung mit Änderung der Legende
- 4 Übersichtshöhenplan
(M 1 : 1000 / 1 : 100), bestehend aus einem Deckblatt und einem Plan
- 5 Kosten (entfällt)
- 6 Straßenquerschnitt
(M 1 : 50), bestehend aus einem Deckblatt und drei Plänen, einschließlich Roteintragungen auf Blatt Nr.1 und Nr. 3
- 7 Lagepläne und Bauwerksverzeichnis
 - 7.1 Lageplan - Straße
(M 1 : 500), bestehend aus einem Deckblatt und zwei Plänen einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Blatt Nr. 1 und 2 und einem auf Blatt 3 als Rotänderung eingefügten Detailplan
 - 7.2 Bauwerksverzeichnis
bestehend aus einem Deckblatt und 16 Blättern einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Blatt Nr. 2, 15 und 16

7.3 Lageplan - Leitungen

(M 1 : 500), bestehend aus einem Deckblatt und zwei Plänen einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Blatt Nr. 1 und 2

8 Höhenplan

(M 1 : 500/50), bestehend aus einem Deckblatt und zwei Plänen

9 Bodenuntersuchungen (entfällt)

Die Unterlage 9 steht als beige stellte Unterlage zur Verfügung.

Die Unterlage 9 ist **nicht** planfestgestellt.

10 Ingenieurbauwerke (entfällt)

11 Schalltechnische Untersuchung

11.1 Erläuterungsbericht

Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen, bestehend aus einem Deckblatt, einem Textteil mit 34 Seiten einschließlich Vorblatt und Tabellen-Anhang sowie Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt, dem Vorblatt, dem Textteil S. 5, 19, 22, 24 bis 25 und dem Tabellen-Anhang auf den Seiten 29, 29a

11.2 Schalltechnische Lagepläne

bestehend aus einem Deckblatt, einem Übersichtslageplan (M 1 : 1 000) und zwei Schallimmissionsplänen (M 1 : 3 000) einschließlich Rotänderung mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt und dem Übersichtslageplan

11.3 Schallsummenpegel

Ergebnisse der Gesamtlärbetrachtung (Straßen- und Schienenlärm), bestehend aus einem Deckblatt, einem Textteil mit 13 Seiten einschließlich Vorblatt und Tabelle sowie Rotänderungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf dem Deckblatt und 6, 7, 7a, 8, 11, 12

Die Unterlage 11.3 ist **nicht** planfestgestellt.

12 Landschaftspflegerischer Begleitplan

12.1 Erläuterungsbericht

bestehend aus einem Deckblatt, 116 Seiten einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf den Seiten 6, 16, 39, 55, 56, 63, 72, 75, 79, 80, 82 bis 85, 88 bis 90, 104, 104,a, 107 bis 110 und 112a

12.2 Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne

(M 1 : 1 000), bestehend drei Plänen (Blatt Nr. 1, 2 und 3) einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Blatt Nr. 1, 2 und 3

12.3 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan

(M 1 : 1 000), bestehend aus einem Plan einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen

13 Wassertechnische Unterlagen mit Deckblatt

13.1 Genehmigung zum Anschluss der Regenwasserkanalisation

bestehend aus 1 Seite Text.

13.2 Abstimmungsergebnis mit BWB zur Straßenentwässerung

bestehend aus 1 Seite Text und 1 Lageplan (Flächenplan)

Die Unterlage 13 ist **nicht** planfestgestellt.

14 Grunderwerb

14.1 Grunderwerbsplan

(M 1 : 500), bestehend aus zwei Plänen einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Blatt Nr. 1 und 2

14.2 Grunderwerbsverzeichnis

bestehend aus einem Deckblatt und 1 Seite Tabelle

15 Sonstige Unterlagen

15.1 Verkehrstechnische Untersuchung

bestehend aus einem Deckblatt, 20 Seiten Text und 27 Seiten Anlagen einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Seite IV und in Anlage 9

Die Unterlage 15.1 ist **nicht** planfestgestellt.

16 Umweltverträglichkeitsuntersuchung

16.1 Erläuterungsbericht

bestehend aus einem Deckblatt, einem Erläuterungsbericht mit 66 Seiten Textteil einschließlich Vorblatt, Inhaltsverzeichnis, Abkürzungsverzeichnis sowie einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Seiten 9, 47, 57 bis 60, 64

16.2 Lagepläne Schutzgüter

(M 1 : 5 000) bestehend aus einem Vorblatt und 9 Lageplänen einschließlich Roteintragungen mit Änderungen, Ergänzungen und Korrekturen auf Blatt 1-9

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird nicht planfestgestellt.

Die Unterlage 16 ist **nicht** planfestgestellt.

17 Luftschadstofftechnische Untersuchung

bestehend aus einem Deckblatt und 42 Seiten Text einschließlich Inhaltsverzeichnis und Anhängen

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 von ALB Akustiklabor Berlin vom 30. März 2009 haben die Eigentümer der in Unterlage 11.1 aufgeführten Gebäude gegenüber dem Vorhabensträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind (Tabelle 1, Spalte 1 der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung - 24. BImSchV) vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. 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).

Ferner ist dem Eigentümer eines betroffenen Grundstückes nach Maßgabe der VLärmSchR 97 eine verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches in Geld auszugleichen. Die Einzelheiten sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem Eigentümer und dem Vorhabensträger zu klären. Der Grundstückseigentümer ist vom Vorhabensträger nachweisbar auf seine Anspruchsberechtigung hinzuweisen. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass sich auf dem in der schalltechnischen Untersuchung geprüften Anwesen weitere für Wohnzwecke genutzte Stockwerke befinden, die bislang nicht bekannt waren oder 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.

2. Duldung/Dienstbarkeiten

Für die in den Grunderwerbsunterlagen (UL 14.1 und 14.2) enthaltenen dauerhaft zu beschränkenden Flächen - ausgenommen öffentliches Straßenland - sind Grunddienstbarkeiten zu bestellen.

3. Vereinbarungen

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

4. Auflagen zum LBP

- a) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gemäß § 14a Abs. 1 NatSchGBln vom Vorhabensträger mit folgenden Maßgaben durchzuführen:
 - Mit der Durchführung der innerhalb des Baufeldes liegenden, Kompensationsmaßnahmen (siehe Maßnahmeblätter) ist unverzüglich nach Abschluss der Baumaßnahme zu beginnen. Sie sind spätestens drei Jahre nach Inbetriebnahme des Bauabschnittes fertig zustellen.
 - Mit der Durchführung der, nicht unter a) genannten Ersatzmaßnahme ist zeitgleich mit den Baumaßnahmen zu beginnen. Die Ersatzmaßnahme ist spätestens nach fünf Jahren abzuschließen. Die Aufwertungsmaßnahmen im geplanten Moabiter Stadtgarten (Ersatzmaßnahme E 1) dürfen nicht auf Teilflächen stattfinden, die bereits mit einer Grunddienstbarkeit oder Baulast belegt sind.
 - Sollten sich die Bau- bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verzögern, ist der Vorhabensträger berechtigt, bei der Planfeststellungsbehörde eine Verlängerung der o.g. Fristen zu beantragen. Dem Antrag wird nur in begründeten Ausnahmefällen stattgegeben.
- b) Der Beginn und der Abschluss der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Obersten Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.
- c) Zur Sicherstellung einer art- und funktionsgerechten Entwicklung der Straßenbäume ist zu beachten:
 - Neben einer auf das Raumangebot (unterirdische Entwicklung insbesondere hinsichtlich der Einengung durch geplante Leitungen) abgestimmten Baumauswahl sind zum Schutz der Straßenbäume geeignete bau- und vegetationstechnische Maßnahmen wie Baumscheibengröße, Pflanzgrubengröße etc. zu wählen, die ein gutes Wachstum der Baumwurzeln ermöglichen.
 - Der für die Straßenbäume innerhalb des durchgehenden Pflanzstreifens vorgesehene Wurzelraum muss einen hinreichend großen Wurzelraum sowie gute Bodeneigenschaften (geeignetes Bodensubstrat) aufweisen und darf durch Belastungen (Betreten, Befahren etc.) nicht beeinträchtigt werden.
 - Die Wurzelräume sind so zu gestalten, dass durch das Wurzelwachstum Schäden im Bereich der Gehwege und der Radverkehrsanlagen vermieden werden.

- Die Bestimmungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im „Rundschreiben über den Bau und die Unterhaltung von Straßengrün“ vom 17. August 2001 sind einzuhalten.

5. Auflagen zur Baudurchführung

- a) Die Ausführungsplanung, die Gestaltung des Bauablaufs und die Sicherung der Baustellen haben in enger Abstimmung insbesondere mit den für die DB AG zuständigen Stellen zu erfolgen.

Weitere Auflagen und Verpflichtungen zur Baudurchführung sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) enthalten.

- b) Die von der Baumaßnahme betroffenen Anlieger, insbesondere Anwohner und Eigentümer, sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Inanspruchnahme von Flächen oder Flächenanteilen, über die Benutzung von Wegen und über Veränderungen in den Zufahrten und Zugängen zu den Grundstücken sowie über die zeitliche Abfolge der Bauarbeiten zu informieren. Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Grundstücke sowie die Sicherung der Ver- und Entsorgung während der Durchführung der Baumaßnahme ist zu gewährleisten. Insbesondere ist die Erreichbarkeit für folgende Grundstücke grundsätzlich einzuhalten:
 - Die ständige Erreichbarkeit der Bahnanlagen (Stellwerkrechner / Elektronisches Stellwerk, Trafostation) auch während der Bauzeit ist zu gewährleisten und bei der Baustellenlogistik zu berücksichtigen.
 - Die Erreichbarkeit des Flurstücks 196 mit einer Lagerhalle für Obst und Gemüse ist geregelt und ist auch während der Bauzeit über das Nachbargrundstück zu erhalten.
- c) Die technische Durchführung des Vorhabens, insbesondere der Einsatz der Baumaschinen, hat insgesamt nach dem aktuellen Stand der Technik zu erfolgen.
- d) Bei den Bauarbeiten im gesamten Bereich der Parallelführung der Planstraße zu den Bahnanlagen sind im Näherungsbereich zum Bahndamm Technologien zum Einsatz zu bringen, die negative Beeinflussungen (Setzungen, Rutschungen etc.) auf die Bahnanlagen ausschließen. Der Einsatz von Vibrationstechnik mit Auswirkungen auf die Bahnanlagen ist nicht zugelassen.
- e) Hinsichtlich der Geräuschbelastungen in der Bauphase hat der Vorhabensträger dafür Sorge zu tragen, dass die von der Baustelle ausgehenden Geräusche an der benachbarten Wohnbebauung den nächtlichen Immissionsrichtwert von 45 dB(A) einhalten.
- f) Im Anschlussbereich an die Ellen-Epstein-Straße wird die bestehende U-Bahnlinie 9 überbaut (vgl. UL 4 Übersichtshöhenplan, Bau-km 0+945). Für diese Anlagen ist vor Beginn der Baumaßnahme durch den Vorhabensträger ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

6. Auflagen zum Bodenschutz

- a) Der Wiedereinbau von Bodenmaterial im Straßenbau oder in offenen unversiegelten Bereichen (Baum- bzw. Grünstreifen) darf erst nach Zustimmung der Bodenschutzbehörde erfolgen. Die dazu notwendigen Untersuchungen und Beschreibungen des Materials müssen den bodenschutzrechtlichen Anforderungen nach

BBodSchV entsprechen und sind der Bodenschutzbehörde (rechtzeitig) vorzulegen.

- b) Die Entsorgung von Bodenmaterial größer der Zuordnungskategorie LAGA Z 2 ist der Bodenschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.

7. Straßenbegrenzungslinien

Die Straßenbegrenzungslinien sind die äußeren Abgrenzungen der Verkehrsflächen, die sich aus den Straßenbestandteilen gemäß § 2 BerlStrG zusammensetzen.

Neue Straßenbegrenzungslinien entstehen entlang der festgestellten Straßenverbindung einschließlich der Anpassungen in dem Kreuzungsbereich zur Beusselstraße sowie dem Einmündungsbereich mit der Siemensstraße und der Ellen-Epstein-Straße. Sie werden mit diesem Beschluss festgestellt, wie sie in der Unterlage 7.1 dargestellt sind. Gleichzeitig werden die durch Bebauungspläne (B-Pläne) und gemäß Planfeststellungsbeschluss zur „Planstraße im Block 9“ festgesetzten Straßenbegrenzungslinien, die gemäß der Unterlage 7.1 eine Änderung erfahren, aufgehoben.

8. Leitungen

- a) 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 Leitungskorridore einzuhalten. Im unmittelbaren Umfeld der Baum- bzw. Grünstreifen sind zum Schutz der Leitungen durchwurzelungssichere Maßnahmen aufgrund der räumlich-horizontalen Wurzelausdehnung der Straßenbäume vorzunehmen.
- b) Die im Überbauungsbereich der künftigen Planstraße noch vorhandenen Entwässerungsleitungen der DB Netz AG können erst nach Fertigstellung der Straßenentwässerung (geplanter Mischwasserkanal) in die neue Straße eingebunden und an die Straßenentwässerung nach deren Fertigstellung angeschlossen werden. Die Verlegung dieser für bahnbetriebszwecke erforderlichen Entwässerungsleitungen und deren Anschluss an die öffentliche Kanalisation hat in enger Abstimmung mit der DB AG, Sanierungsmanagement, FRS-NO, Regionalbüro Nord-Ost zu erfolgen.

A.III.2

Widmung, Einziehung

Als öffentliches Straßenland gemäß § 3 Abs. 1 und 5 BerlStrG wird der Neubauabschnitt der Planstraße im Block 902 zwischen Beusselstraße und Ellen-Epstein-Straße (Planstraße im Block 9) innerhalb der Straßenbegrenzungslinien gewidmet. 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

Im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz (Referat II D) als Wasserbehörde ist für dieses Vorhaben keine wasserrechtliche Genehmigung oder Erlaubnis erforderlich, da keine direkte Einleitung des Niederschlagswassers in ein Gewässer erfolgt, sondern das Regenwasser in die Mischwasserkanalisation der Berliner Wasserbetriebe eingeleitet wird.

Die Berliner Wasserbetriebe sind als Betreiber der Mischwasserkanalisation allein gegenüber der Wasserbehörde verantwortlich. Deshalb werden an Stelle der wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen die Forderungen der Berliner Wasserbetriebe aufgenommen.

A.IV.1 Auflagen der BWB

A.IV.1.1 Niederschlagswasser / Entwässerung

Dem Träger des Vorhabens wird im Einvernehmen mit den Berliner Wasserbetrieben das Einleiten von Niederschlagswasser für die Planstraße im Block 902 in eine zu bauende Regenwasser- bzw. Mischwasserkanalisation, die an einen Mischwasserkanal der Siemensstraße angeschlossen werden soll, mit den unter A.IV.1.2 aufgeführten Auflagen gestattet.

A.IV.1.2 Auflagen/Nebenbestimmungen

1. Für den geplanten Mischwasserkanal in der Grünfläche (bei Bau-km 0+506) ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht erforderlich.
2. Der Schutzstreifen für den unter 1. genannten Mischwasserkanal DN 600 beträgt 8,20 m. Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung, Überlagerung und Überpflanzung freizuhalten.
3. Das bestehende Trinkwassernetz im Umfeld der Baumaßnahmen ist grundsätzlich auch während der Bauzeit voll funktionstüchtig zu halten.

A.V Einwendungen

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Den von Behörden und Stellen geäußerten Bedenken, Hinweisen und Anträgen, denen nicht entsprochen wird, kann nicht gefolgt werden.

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

Die mit diesem Beschluss planfestgestellte Straßenverbindung von der Beusselstraße im Westen bis zur Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) im Osten soll die Siemensstraße vom übergeordneten Verkehr und dem zukünftigen gewerblichen Erschließungsverkehr der neuen Gewerbeflächen entlang der Planstraße entlasten. Ziel der Planung ist die Konzentration des übergeordneten Verkehrs und des gewerblichen Erschließungsverkehrs auf einer neuen Trasse und eine gesonderte Führung des Radverkehrs. Mit der Verlagerung des Durchgangs- und Gewerbeverkehrs und der damit verbundenen Verkehrsberuhigung der Siemens- und Quitzowstraße wird eine bedeutende Entlastung der Wohnnutzung südlich dieses Straßenzuges bewirkt. Der planfestgestellte Straßenabschnitt wird Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und erhält die Funktion einer übergeordneten Straßenverbindung der Verbindungsstufe II. Gemäß der Kategorisierung des Berliner Straßengesetzes in Verbindung mit der Rechtsverordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 ist die planfestgestellte Straße als Straße II. Ordnung einzustufen (§ 20 Nr. 2 BerlStrG).

B.I.1.2 Beschreibung des Vorhabens

B.I.1.2.1 Überblick

Die Planstraße im Block 902 umfasst den Neubau eines 940 m langen Straßenabschnitts und gehört zu einer einheitlichen Gesamtkonzeption eines Straßenzuges von der Quitzowstraße (Nähe Knotenpunkt Perlebergerstraße) bis zur Beusselstraße zur Entwicklung der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit. Dabei werden diese Flächen neu geordnet, mit dem Ziel, mehrere Gewerbeflächen auszuweisen. Darunter befindet sich das Grundstück eines Großhandelsmarktes mit ca. 18.000 m², durch den zusätzlicher Verkehr entstehen wird.

Mit der Anbindung des hier planfestgestellten Straßenabschnitts an die Ellen-Epstein-Straße sollen die Planstraße im Block 902 und die Ellen-Epstein-Straße zu einer durchgehenden Hauptverkehrsstraße verbunden werden. Dieser in der Gesamtkonzeption vorgesehene neue Straßenzug (Nordrandstraße) verläuft nördlich und in etwa 120 m Abstand zum bestehenden Straßenzug Quitzowstraße - Siemensstraße über das ehemalige Bahngelände des Güterbahnhofs Moabit.

Als erster Teilabschnitt der neuen Straßenverbindung wurde dazu parallel zur Quitzowstraße von der Perleberger Straße bis zur Wilhelmshavener Straße die Planstraße im Block 9 mit dem Planfeststellungsbeschluss VII E – 5/2006 vom 10. November 2006 planfestgestellt und in den Jahren 2008/2009 fertig gestellt. Dieser Straßenabschnitt trägt den Namen Ellen-Epstein-Straße (Bekanntmachung vom 6. Januar 2009, Abl. Nr. 3, S. 227).

Die hier planfestgestellte Planstraße im Block 902 stellt die Fortsetzung der Ellen-Épstein-StraÙe nach Westen bis zum Anschluss an die Beusselstraße dar (vgl. UL 3). Der östliche Straßenabschnitt beginnt ca. 100 m nördlich der Einmündung Quitzowstraße/Ellen-Épstein-StraÙe an der Ellen-Épstein-StraÙe, wobei der Verbindungsarm zur Quitzowstraße als nachgeordneter Anschluss gestaltet werden soll. Die westliche Anbindung der Planstraße im Block 902 an das StraÙennetz erfolgt mit der bestehenden Einmündung der Siemensstraße in die Beusselstraße, die dazu umgebaut und am Knotenpunkt um ein Fahrstreifen erweitert wird.

Zur Erreichung einer besseren Verkehrsabwicklung der Gesamtqualitätsstufe C im Knotenpunkt Beusselstraße / Siemensstraße / Sickingenstraße, ist im südlichen Teil der Beusselstraße eine leichte Verschwenkung der Mittelinsel nach Nordwesten vorgesehen.

B.I.1.2.2 Straßenbauliche Maßnahmen

Der mit diesem Beschluss planfestgestellte Abschnitt eines neuen Straßenabschnittes beinhaltet den Neubau einer zweistreifigen Straße mit zwei Radfahrstreifen, einem durchgängigen Gehweg auf der Südseite der Planstraße, mit nördlichen Gehwegabschnitten in beiden Endbereichen der Planstraße sowie mit beidseitigem Baum- bzw. Grünstreifen. Der Straßenabschnitt verläuft überwiegend parallel zur Bahntrasse. Die Breite der Fahrbahn wird unterschiedlich ausgebildet. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 9,0 m für den gesamten Streckenabschnitt sowie eine Breite von 11,35 m im Bereich der östlich gelegenen Mittelinsel. Die beidseitige Abmarkierung von Radfahrstreifen ist mit einer Breite von je 1,50 m vorgesehen. Im Knotenpunkt Beusselstraße erfolgt eine Aufweitung der Fahrbahn auf eine Breite von 15,75 m.

B.I.1.2.3 Abstimmung mit der Landesplanung Berlin-Brandenburg

Der gemeinsame Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg (LEPeV) stellt die Flächen nördlich der Siemensstraße als Siedlungsbereich dar. Die Planungen zur Ausweisung von Gewerbeflächen und Flächen für den Straßenbau auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit entsprechen somit den Zielen der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg.

Die geplante BaumaÙnahme ist im Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung vom 1. Juli 1994, Neubekanntmachung vom 12. November 2009 ausgewiesen. Danach sind zusätzliche Gewerbestandorte, und deren Erschließung über eine neu zu bauende Straße auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit sowie die Entwicklung einer öffentlichen öffentlichen Parkanlage (Moabiter Stadtgarten) geplant.

Zur städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit mit Industrie- und Gewerbeflächen hat das Bezirksamt Mitte von Berlin die Aufstellung von insgesamt acht Bebauungsplänen entlang der Siemens- und Quitzowstraße beschlossen (vgl. UL 3). Der hier planfestgestellte Straßenabschnitt berührt die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne II-188, II-189 und I-49, den im Verfahren befindlichen Vorhaben- und Erschließungsplan I-45 VE sowie den bereits festgesetzten Bebauungsplan II-6.

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist das rechtswirksam planfestgestellte Straßenbauvorhaben in den jeweiligen Bebauungsplänen nachrichtlich zu übernehmen.

B.I.1.3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

B.I.1.3.1 Straßenneubau

B.I.1.3.1.1 Trassierung der Straße

B.I.1.3.1.1.1 Allgemeines

Das planfestgestellte Bauvorhaben soll an Stelle der bestehenden Siemensstraße eine übergeordnete verkehrliche Funktion übernehmen. Sie wird damit Bestandteil des Berliner Hauptstraßennetzes und nach dem Berliner Straßengesetz als Straße II. Ordnung klassifiziert.

Auf der Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Straßen – Netzgestaltung (RAS-N) ist die planfestgestellte Planstraße im Block 902, genau wie die Ellen-Epstein-Straße, dem ersten Teil des gesamten Straßenzuges, der Straßenkategorie C III zuzuordnen. Nach den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2008 eingeführten „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)“, die die RAS-N ersetzen, die jedoch für die Straßen im Zuständigkeitsbereich des Landes Berlin noch nicht eingeführt wurden, stellt die Planstraße im Block 902 eine angebaute oder anbaufähige Haupterschließungsstraße dar. Charakteristisch für diese Kategorie ist die Lage innerhalb bebauter Gebiete, die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h, plangleiche Knotenpunkte und die Erschließung baulicher Nutzungen unmittelbar von der Straße aus. Diese Straßen haben keine oder nur geringe Aufenthaltsfunktion.

Die Gestaltung der Seitenräume ist unter Berücksichtigung der AV Geh- und Radwege zu § 7 des Berliner Straßengesetzes erfolgt.

B.I.1.3.1.1.2 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 die Trassierung der Planstraße ist die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 50$ km/h maßgebend.

B.I.1.3.1.1.3 Planerische Vorgaben für die Linienführung im Grund- und Aufriss

Ziel der Linienführung war insbesondere, das weitgehende Abrücken von der Wohnbebauung in der Siemensstraße unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände zu den Bahnanlagen der Deutschen Bahn, eine optimale Erschließung der vorhandenen und der neu gebildeten Gewerbegrundstücke bei möglichst geringem Flächenverbrauch sowie Schonung von Bestandsbäumen und Biotopstrukturen.

Die Lage der Trasse wird zudem bestimmt durch folgende planerische Zwangspunkte und Vorgaben für die Linienführung im Grund- und Aufriss sowie für die Querschnittsgestaltung:

Anbindung an den Straßenquerschnitt Ellen-Epstein-Straße
Anbindung der Planstraße im Knotenpunkt Beusselstraße innerhalb des vorhandenen Straßenraums
Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Siemensstraße und dem ehemaligen Bahngelände
Erhalt des Gewerbegebäudes „Bananenreifungshalle“ im Nord-Westen des Plangebiets
Erhalt des Gebäudes des Elektronischen Stellwerks (Estw) der DB Netz AG
Sicherstellung eines Sicherheitsabstandes zu den Anlagen der DB Netz AG
Erhalt der Werkstattgebäude Quitzowstraße 83 – 84
Erhalt einer Baumgruppe im nord-östlichen Plangebiet

Die nähere Beschreibung der planerischen Zwangspunkte erfolgt in Unterlage 1, Kapitel 4.1.1.

B.I.1.3.1.2 Querschnitt

Grundlage für die Querschnittsgestaltung ist die Prognosebelegung für das Jahr 2015 mit einer zukünftigen Verkehrsbelastung von etwa 15.700 Kfz/24 h (werktags) bei einem Lkw-Anteil von 8 % sowohl tags als auch nachts. In der Spitzenstunde ist mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 1.250 Kfz zu rechnen. Die in diesem Planfeststellungsbeschluss für 2015 gemachten Aussagen haben dem Grunde nach auch für den Zeithorizont 2025 Gültigkeit (s. auch B.II.2.2.3).

Der gewählte Querschnitt soll grundsätzlich folgende Verkehrsabläufe ermöglichen:

Ausbildung von 2 Fahrstreifen je Richtung
Abbiegen auf die Gewerbeflächen weitgehend ohne Behinderung des fließenden Verkehrs
Ausbildung von Radfahrstreifen
Berücksichtigung der Nutzungsansprüche von Fußgängern

Auf der Grundlage der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) Ausgabe 2006 ist die Planstraße im Block 902 als Hauptverkehrsstraße mit Erschließungsfunktion für groß parzellierte Grundstücke mit Einzelgebäuden (Gewerbestraße) zu charakterisieren und ist danach der Kategorie HS IV zuzuordnen. Für den Straßenentwurf wurde jedoch von den empfohlenen Lösungen für typische Entwurfssituationen abgewichen. Abweichend von der RASt 06 wurde ein Regelquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 18 m gewählt. Da die Planstraße aufgrund des gewerblichen Charakters der angrenzenden Nutzungen vordergründig der Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den Kfz- und Radverkehr dient, sind die Nebenanlagen für den Fußgängerverkehr mit dem erforderlichen Mindestmaß entsprechend der AV Geh- und Radwege zu § 7 des Berliner Straßengesetzes versehen. Die Fahrbahn ist in der Breite zudem so dimensioniert, dass für das zu erwartende Verkehrsaufkommen zusätzlich die Einrichtung von Linksabbiegestreifen möglich ist. Des-

halb wird die Fahrbahn mit einer Breite von 12 m, davon 9 m für Fahrstreifen und zusätzlich beidseitig je 1,5 m für Radfahrstreifen ausgebildet.

Aufgrund der besonderen Situation, dass keine Ladevorgänge im Straßenraum zu erwarten sind und die Gewerbeflächen ausreichend groß für die Anlage von privaten Stellplätzen bzw. Stellplätzen im Zusammenhang mit Einzelhandelsnutzungen sind, konnte auf die Planung von Stellplätzen im öffentlichen Raum verzichtet werden. Eine Erschließungsfunktion über die Planstraße im Block 902 für die geplante Parkanlage und daraus resultierende Ansprüche für den ruhenden Verkehr wurde ausgeschlossen, da der künftige Stadtpark durch seine örtliche Bedeutung für das südlich angrenzende Wohnquartier geprägt ist. Für dennoch derart erforderliche Ansprüche stehen in der Siemensstraße Flächen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung.

Für die fußläufige Erschließung ist der Gehweg im südlichen Teil der Planstraße mit einer Mindestbreite von 2,50 m geplant, da sich die Erschließungsfunktion der Planstraße nur auf Gewerbeflächen bezieht. Der südlich gelegene Gehweg wird straßenseitig um einen Baumstreifen ergänzt, so dass sich für den Seitenraum eine Gesamtbreite von 4 m ergibt. Auf der Nordseite der Planstraße befinden sich ausschließlich Anlagen der Deutschen Bahn AG, die keiner fußläufigen Erschließung bedürfen. Deshalb wird auf einen durchgehenden Gehweg auf der Nordseite der Planstraße zu Gunsten einer geschlossenen Baumreihe verzichtet.

Die detaillierte Querschnittsgestaltung ist dem Erläuterungsbericht (UL 1, Kap. 4.2) zu entnehmen. Die in den verschiedenen Streckenabschnitten auftretenden Querschnittsaufteilungen sind in der Unterlage 6 dargestellt.

B.I.1.3.1.3 Verknüpfungen mit dem Straßennetz

Die Anbindung der Planstraße an das vorhandene Straßennetz erfordert den Ausbau von drei Verknüpfungspunkten:

Umbau des heutigen Einmündungsbereichs der Siemensstraße in die Beusselstraße

Anbindung an die Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) ca. 100 m nördlich der Einmündung der Ellen-Epstein-Straße in die Quitzowstraße

Umbau der Siemensstraße als Einmündung mittels einer Gehwegüberfahrt in die Planstraße im Block 902

Die Planstraße wird etwa 60 m östlich der Beusselstraße mit dem derzeitigen Einmündungsbereich der Siemensstraße zu einem Straßenzug verbunden. In der Einmündung der Planstraße im Block 902 in die Beusselstraße wird die Fahrbahn um eine Fahrspur gegenüber dem Bestand aufgeweitet. Im südlichen Teil der Beusselstraße ist eine leichte Verschwenkung der Mittelinsel erforderlich. Die anderen Knotenpunktarme werden baulich nicht umgestaltet

Der westliche Teil der Siemensstraße wird mit einer 6 m breiten Gehwegüberfahrt an den neuen Straßenzug angebunden. Die Fahrbahn der Siemensstraße wird vor dem Anbindepunkt eingeeengt und ein Teil der Fahrbahnfläche für den ruhenden Verkehr nutzbar gemacht. Die vorhandenen Straßenbäume können überwiegend in die Gestaltung einbezogen werden.

Um die Querung der Planstraße in Richtung Siemensstraße für Fußgänger und Radfahrer zu erleichtern, soll eine Mittelinsel in der Planstraße hergestellt werden. Die Mittelinsel wird im Straßenraum so angeordnet, dass das Linksabbiegen aus und in die Siemensstraße unterbunden wird. Eine Lichtsignalanlage ist nicht vorgesehen.

Die Anbindung der Planstraße im Block 902 an die Ellen-Epstein-Straße im Osten wird derart gestaltet, dass ein durchgehender Straßenzug entsteht. Die Verbindung der Ellen-Epstein-Straße nach Süden zur Quitzowstraße wird als Einmündung ausgebildet.

Weitere Einmündungen oder Knotenpunkte sind nicht geplant.

B.I.1.3.1.4 Grundstückszufahrten

Für die Gewerbegrundstücke sind Zufahrten von der Planstraße vorgesehen. Mit den Grundstückseigentümern haben Abstimmungen zur Lage stattgefunden und sind in der Planung berücksichtigt. Detaillierte Ausführungen bezüglich der Grundstückszufahrten sind dem Erläuterungsbericht (UL 1, Kap. 4.5) zu entnehmen.

Für Wartungsarbeiten sind Zufahrten für das neue Trafo-Gebäude der Deutschen Bahn AG nördlich der Straße und für die Leitungstrasse durch den öffentlichen Stadtteilpark (Moabiter Stadtgarten), in der sich Versorgungsleitungen der Vattenfall AG und der Kanal der Berliner Wasserbetriebe befinden, vorgesehen.

Ein Teil der Gewerbeflächen (Flurstück 251) südlich der Planstraße ist gegenwärtig öffentlich-rechtlich nicht erschlossen, kann aber über Nachbargrundstücke erreicht werden. Dies ist über eine Grunddienstbarkeit gesichert. Dieses Wegerecht und weitere bestehende, unbefristete Wegerechte der Anlieger im Bereich der östlichen Gewerbeflächen (Siemensstraße) werden von dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben in keiner Weise tangiert und wurden nur nachrichtlich in den Planfeststellungsunterlagen behandelt.

B.I.1.3.1.5 Entwässerung

Die Niederschlagsentwässerung für die Fahrbahn erfolgt über beidseitig angeordnete Abläufe in den neu zu bauenden Regen- bzw. Mischwasserkanal der Planstraße im Block 902. Bei Bau-km 0+506 werden der westliche und östliche Teil des Kanals zusammengeführt und über einen neu zu bauenden Mischwasserkanal entlang des geplanten Stadtteilpark Moabit an den vorhandenen Mischwasserkanal in der Siemensstraße angeschlossen (Mischwassereinzugsgebiet Berlin VIII).

Für die Entwässerung des Flurstücks 196 bei Bau-km 0+185 und die Anlagen der Deutschen Bahn AG ist der Anschluss an den Mischwasserkanal erforderlich. Diese Abflussmengen sind zwischen den Eigentümern und den Berliner Wasserbetrieben abgestimmt und im Entwässerungskonzept berücksichtigt.

Die Entwässerungsanlagen sind in den Lageplänen (UL 7.1) dargestellt.

B.I.1.3.1.6 Ingenieurbauwerke

Für die planfestgestellte Baumaßnahme sind keine Ingenieurbauwerke erforderlich.

B.I.1.3.1.7 Straßenausstattung

Die planfestgestellte Baumaßnahme erhält die Grundausrüstung mit Markierungs-, Leit- und Schutzeinrichtungen und Beschilderungen.

Auf Grund der Anforderungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich und der Einpassung der Straße in das Stadtbild ist eine Beleuchtung der Straße vorgesehen. Im Straßenabschnitt der Siemensstraße wird die vorhandene Beleuchtung angepasst. Für eine gleichmäßige Ausleuchtung mit Straßebreiten von minimal 12 m, ist die Anordnung der Beleuchtung auf beiden Straßenseiten notwendig. In der Planstraße sollen gebogene Beleuchtungsmasten (Peitschenmasten) mit einer Lichtpunkthöhe von 10 m und 7,5 m aufgestellt werden. Die Anordnung der Beleuchtung ist in der Unterlage 7.1 nachrichtlich dargestellt.

B.I.1.3.1.8 Anlagen der Deutschen Bahn AG

Der Trassenverlauf der planfestgestellten Straßenverbindung weist folgende Abstände zu den Anlagen der Deutschen Bahn AG auf:

Baugrenze – Fundamente der Beleuchtungsmasten: >6,85 m
Fahrbahnkante (Bord) - 1. Gleisachse: überwiegend >14,38 m
Ausnahme von Bau-km 0+680 bis Bau-km 0+860:
Fahrbahnkante (Bord) - 1. Gleisachse: > 8,10 m
Achse der geplanten Straßenbaumreihe zur Gleismitte: >13,18 m

Die Mindestabstände nach den Richtlinien der Deutschen Bahn AG sind damit bis auf den Abschnitt von Bau-km 0+680 bis Bau-km 0+860 eingehalten.

B.I.1.3.1.9 Besondere Anlagen (Ingenieurbauwerke) im Planbereich

Im Anschlussbereich an die Planstraße im Block 9 wird die bestehende U-Bahnlinie 9 überbaut (vgl. UL 4, Übersichtshöhenplan, Bau-km 0+945). Eine Höhenänderung gegenüber dem Bestand ist nicht vorgesehen. Die Überdeckung beträgt mehr als 2,50 m. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird durch den Vorhabensträger ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

B.I.1.3.1.10 Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs

In der Beusselstraße tangiert die Schnellbuslinie TXL der Berliner Verkehrsbetriebe das Plangebiet. Im Plangebiet (Siemensstraße, Ellen-Epstein-Straße) verlaufen keine Buslinien.

Einen öffentlichen Busverkehr durch die Planstraße zu führen, wird derzeit von den Berliner Verkehrsbetrieben nicht beabsichtigt. Die vorgesehene Straßengeometrie der Planstraße würde jedoch einen Busverkehr ermöglichen.

B.I.1.3.1.11 Leitungen

Mit dem geplanten Neubau des Straßenabschnitts wird es erforderlich zahlreiche Versorgungsleitungen zu verlegen bzw. der neuen Situation anzupassen. Die Versorgungsträger haben zur Vorbereitung der Baumaßnahme den Leitungsbestand übermittelt. Die Angaben zu den betroffenen Leitungen sind im Lageplan (UL 7.3) zusammengefasst.

B.I.1.4 Beschreibung der Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

B.I.1.4.1 Lärmschutzmaßnahmen

B.I.1.4.1.1 Allgemeines

Die Schallimmissionen und der Umfang der Schallschutzmaßnahmen für die hier planfestgestellte Maßnahme 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 Lärmschutz für den Außenbereich erbringen. In diesen Fällen ist nur eine Entschädigung möglich.

B.I.1.4.1.2 Aktiver Schallschutz

Ein wesentlicher Grund der Trassenführung der Planstraße im Block 902 ist die Lärmentlastung der Siemensstraße. Die Trassenführung stellt bereits einen aktiven Lärmschutz im Sinne von § 50 BImSchG dar, so dass die Grenzwerte bis auf die Knotenpunktsbereiche überall eingehalten werden können.

Da ein anerkannter und eingeführter, den Straßenlärm mindernder offenerporiger Asphalt bei einer innerstädtischen Straße mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 60 km/h gemäß RLS 90 ungeeignet ist, kommt der Einsatz eines solchen Materials hier nicht in Betracht. Mit der unter A.III festgesetzten Auflage wird aber sichergestellt, dass der für Berliner Straßen geltende Stand der Technik zu lärmarmen Fahrbahnbelägen bei der Ausschreibung der Bauleistungen Berücksichtigung findet.

B.I.1.4.1.3 Passiver Schallschutz

Die Betroffenen, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützt werden können, haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz (siehe auch A.III). Da am Knotenpunkt Planstraße im Block 902/Beusselstraße keine derzeit anrechenbaren aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich sind, damit die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutz-Verordnung eingehalten werden, ist passiver Lärmschutz erforderlich. Die entsprechend zu schützenden Gebäudebereiche sind in der Tabelle A 1 der Unterlage 11.1 sowie den Lageplänen der Lärmschutzmaßnahmen – Unterlage 11.2 – aufgeführt. Für die nach Tabelle 1 A Anspruchberechtigten auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach erfolgt die Bemessung des passenden Schallschutzes unter Berücksichtigung des Summenpegels gemäß § 24 BImSchV nach der Tabelle 1 der Unterlage 11.3 für die dort ausgewiesenen grün markierten Immissionsorte.

Für die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für die in der Unterlage 11.1 Seite 26 angegebenen Balkone der Siemensstraße 5 ist eine Entschädigung in Geld zu leisten (siehe dazu auch A.III.1 Punkt 1. Lärmschutz).

Die Ermittlung des Umfangs der Entschädigung erfolgt in einer gesonderten Untersuchung nach dem in den VlärmSchR 97, Abschnitt 18, beschriebenen Verfahren, die ebenfalls jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

B.I.1.4.1.4 Summenpegelbetrachtung Straße und Bahn (DB AG)

Zu dem vorhandenen Schienenverkehrslärm kommt Straßenlärm der Planstraße im Block 902. Im Rahmen der Summenpegeluntersuchung wird ermittelt, ob es dabei zur Überschreitung der Pegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts kommt.

Die Beurteilungspegel des Schienenlärms allein überschreiten an keinem Immissionsort im Einwirkungsbereich der Planstraße die Schwellenwerte 70 dB(A) tagsüber oder 60 dB(A) nachts.

Der Summenpegel aus dem Straßen- und dem Schienenverkehrslärm überschreitet an keinem Immissionsort im Einwirkungsbereich der Planstraße im Block 902 erstmals die Schwellenwerte 70 dB(A) tagsüber oder 60 dB(A) nachts (vgl. UL 11.3, Tabelle 1, Spalten 12 und 13), da im Bereich des Knotenpunktes Beusselstraße, in dem überhaupt nur relevante Überschreitungen des Lärmpegels auftreten, alleine durch den Straßenverkehrslärm die Schwellenwerte erreicht und überschritten werden. Das Bauvorhaben ist somit in keinem Fall ursächlich für eine Gesamtlärmbelastung, die über der vom Bundesverwaltungsgericht definierten Grenze der Gesundheitsgefährdung liegt.

Für die Gebäude, an denen durch den Straßenverkehrslärm allein die Schwellenwerte von 70 dB(A) tagsüber oder von 60 dB(A) nachts überschritten werden, wurde in der schalltechnischen Untersuchung (UL 11.1) bereits ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt. Aus der Summenpegelbetrachtung Straßenverkehrslärm in Verbindung mit Bahnlärm ergibt sich kein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz.

B.I.1.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

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

Die Ersatzmaßnahmen (E 1) finden nicht auf Flächen statt, die bereits mit einer Grunddienstbarkeit bzw. mit einer Baulast belegt sind.

B.I.1.5 Luftschadstoffe

Die Abschätzung der Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Luftverunreinigung ist in Unterlage 17 erfolgt. Zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen diente die „Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft – 22. BImSchV und die „Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa“. Die 22. BImSchV wurde zum August 2010 aufgehoben. Die Regelungen der 22. BImSchV wurden zum 2. August 2010 in die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV übernommen.

Als Leitkomponenten für die Luftschadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr dienen Benzol, Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) sowie Stickstoffdioxid (NO₂). Für diese Luftschadstoffe gelten Immissionsgrenzwerte, die zum Teil nach einer Übergangsfrist ab 2010 bzw. ab 2015 einzuhalten sind.

Die ab 2010 geltenden Immissionsgrenzwerte für Benzol von 5 µg/m³ sowie für NO₂-Konzentrationen von 40 µg/m³ werden im Untersuchungsgebiet insbesondere nach der Realisierung des Straßenbauvorhabens deutlich unterschritten. Der ab 2010 geltende NO₂-Kurzzeit-Grenzwert (maximal 18 zulässige Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von 200 µg/m³) wird sicher eingehalten. Der seit dem 1.1.2005 geltende Grenzwert für PM₁₀ von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert wird an allen Straßenabschnitten eingehalten. Auch beim PM₁₀ wird eine deutliche Entlastung an der Siemensstraße und der Quitzowstraße (zwischen Einmündung der Planstraße 902 in die Siemensstraße und Wilhelmshavener Straße) prognostiziert. Der ab 2015 geltende Grenzwert für PM_{2,5} von 25 µg/m³ wird im Planfall an allen Straßenabschnitten eingehalten.

Mit der Planstraße im Block 902 wird der Durchgangsverkehr überwiegend durch unbewohntes Gewerbegebiet geleitet, so dass insgesamt die Luftschadstoffkonzentrationen an den auf der Südseite dicht bewohnten Straßen Siemensstraße (zwischen Einmündung Planstraße im Block 902 und Bremer Straße) und Quitzowstraße (zwischen Bremer Straße und Wilhelmshavener Straße) deutlich abnehmen. Betroffen von dieser Entlastung sind 16 Wohnhäuser an der Siemensstraße zwischen Nr. 4 und Nr. 19, sowie das Schul- und Sportgelände der James-Krüss-Grundschule, Siemensstraße Nr. 20 und 20A. Am westlichen Anschluss der Planstraße im Block 902 an die Siemensstraße tritt keine relevante Verschlechterung der Immissionssituation ein, so dass das geplante Bauvorhaben aus lufthygienischer Sicht als umweltverträglich zu bewerten ist.

Die ermittelten Luftschadstoffimmissionen an den untersuchten Straßenabschnitten sind in Unterlage 17, Tabelle 10 auf Seite 31 für den Planfall und die als Vergleich dienenden Untersuchungssituationen Ist-Zustand und Nullfall dargestellt.

B.I.1.6 Durchführung der Baumaßnahme

Hinsichtlich der Durchführung der Baumaßnahmen sind die Auflagen (A.III. 1 Punkt 5) zu beachten und ansonsten wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (UL 1, Kap. 7) verwiesen.

B.I.1.7 Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Baumaßnahme nicht durchzuführen, da der Erwerb der für den Straßenbau benötigten Grundstücke durch das Land Berlin bereits im Vorfeld der Baumaßnahme erfolgte.

Da die Grundstücksübertragungen, zwar vertraglich, jedoch noch nicht grundbuchlich abschließend gesichert sind, wird im Grunderwerbsverzeichnis in Unterlage 14.2 die Situation vor der Übertragung der Grundstücke dargestellt.

Ein Erwerb von Flächen zur Umsetzung des LBP ist nicht erforderlich, da die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Straßenlandes oder auf Flächen durchgeführt werden, die mit dem Straßenland erworben wurden, aber nicht für den Straßenbau benötigt werden. Es handelt sich dabei um sogenannte „Arrondierungsflächen“, die als Restflächen zwischen Straßenfläche und Bahnfläche entstehen.

Der Umfang der für die Baumaßnahme benötigten Flächen ist den Grunderwerbsplänen (UL 14.1) und dem Grunderwerbsverzeichnis (UL 14.2) zu entnehmen.

B.I.2 Vorgängige Verfahren

B.I.2.1 Bedarfsplanung

Die Finanzierung erfolgt für den Straßenbau einschließlich Beleuchtung, Entwässerung, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Lärmschutzmaßnahmen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Mittel).

Die Baumaßnahme ist in der Investitionsplanung des Bezirkes Mitte von Berlin eingestellt.

B.I.2.2 Flächennutzungsplanung/Stadtentwicklungsplan Verkehr

Die Planstraße im Block 902 ist als Verlängerung der Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) im Flächennutzungsplan Berlin (i. d. F. der Neubekanntmachung vom 12. November 2009, ABl. S. 2666, als geplante Hauptverkehrsstraße mit einer Durchbindung bis zur Beusselstraße ausgewiesen.

Im künftigen Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) mit dem Zielhorizont 2025, der sich derzeit im Abstimmungs- und Beschlussverfahren befindet, ist die Planstraße im Block 902 als Fortführung der Ellen-Epstein-Straße bis zur Beusselstraße (2. Abschnitt der Nordrandstraße) in der Karte Planung 2025 als Planungsmaßnahme mit der Einstufung einer übergeordneten Straßenverbindung dargestellt. Die bereits fertig gestellte Ellen-Epstein-Straße ist im künftigen StEP Verkehr in den Karten Bestand und Planung 2025 des übergeordneten Straßennetzes von Berlin als übergeordnete Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe II) eingeordnet. Im Bereich des genannten neuen Straßenzuges ist die Quitzowstraße (ab Wil-

helmshavener Straße) und die Siemensstraße im künftigen StEP Verkehr in der Karte Bestand mit gleicher Einstufung enthalten.

Die Planungsvorgabe aus dem Flächennutzungsplan, die neue Hauptverkehrsstraße nördlich der Quitzow- und Siemensstraße vorzusehen, wird mit dem Neubau der Planstraße umgesetzt und das stadtentwicklungspolitische Ziel der Bündelung von Verkehrsstrassen wird durch die Parallelführung mit den Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG erreicht.

B.I.2.3 Bebauungspläne im Plangebiet

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat die Aufstellung von insgesamt acht Bebauungsplänen entlang der Siemens- und Quitzowstraße beschlossen (vgl. UL 3). Die B-Planentwürfe sehen überwiegend Gewerbeflächen vor. Die B-Pläne sollen die Erschließung des Areals sowie die Industrie- und Gewerbeflächen sicherstellen.

Die Fläche des sich im Verfahren befindlichen B-Plans II-187 beginnt östlich der Putlitzbrücke und grenzt im Nordwesten an den geplanten Verlauf der Planstraße im Block 902.

Drei weitere im Verfahren befindliche B-Plangebiete (II-188, II-189, 1- 45VE) liegen zwischen der hier geplanten Planstraße im Block 902 und der Siemensstraße. Dabei umfasst der B-Plan II-188 die Gewerbestandorte im östlichen Plangebiet einschließlich der Erschließungsstraße zur Siemens- / Quitzowstraße. Der B-Plan II-189 umgrenzt den geplanten Stadtteilpark. Die Fläche des geplanten Gastronomiegroßhandels soll der im Verfahren befindliche vorhabenbezogene B-Plan 1- 45VE neu ordnen.

Das Gebiet des ebenfalls im Verfahren befindlichen B-Plans 1-49 umfasst die Gewerbestandorte im nord-westlichen Plangebiet. Im festgesetzten B-Plan II-6, der den Bereich um den Knoten Beuselstraße umfasst, liegt das westliche Ende der Planstraße.

B.I.2.4 Planwerk Westraum

Das Planwerk Westraum stellt den überwiegenden Teil der Untersuchungsflächen hinsichtlich ihrer Nutzungsmöglichkeit als produzierendes Gewerbe (Hallengewerbe) sowie einen kleinen östlichen Teil des Untersuchungsgebietes als Geschossgewerbe dar. In ihrem Bestand wird die Fläche als Siedlungsfläche / Gebäude bzw. als Bahngelände dargestellt.

Das Plangebiet ist jedoch kein Handlungs- bzw. Planungsschwerpunkt des Planwerkes Westraum.

B.I.2.5 Stadtumbau West

Das Programm „Stadtumbau West“ besitzt insgesamt fünf Fördergebiete. Eines davon ist das Gebiet „Tiergarten-Nordring / Heidestraße“, welches in vier Schwerpunkträume untergliedert wird. Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit mit den angrenzenden Industrie- und Gewerbeflächen stellt einen der vier Schwerpunkträume dar.

Danach werden auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit besondere Entwicklungspotenziale gesehen. Es wird auch die inzwischen bereits gebaute Planstraße im Block 9 als Erschließungsstraße zur Entlastung der Quitzowstraße erwähnt. Als Entwicklungsidee für den Güterbahnhof benennt das Programm einen Erlebnispark, der dort langfristig entwickelt werden könnte. Es wird aber auch empfohlen, die gewerblich nutzbaren Flächen in diesem Gebiet weiter zu entwickeln und Neuansiedlungen und Erweiterungen von bestehenden Betrieben zu unterstützen.

B.I.3 Verfahrensablauf

B.I.3.1 Vorbereitende und parallele Verfahren

Im ersten Abschnitt wurde die Planstraße im Block 9 mit dem Planfeststellungsbeschluss VII E – 5/2006 vom 10. November 2006 planfestgestellt. Diese Straßenverbindung wurde als erster Teilabschnitt parallel zur Quitzowstraße von der Wilhelmshavener Straße bis zur Perleberger Straße realisiert und erhielt mit der Bekanntmachung vom 6. Januar 2009 im Amtsblatt von Berlin (ABl. Nr. 3 vom 16. Januar 2009) den Namen „Ellen-Epstein-Straße“.

Der in diesem Verfahren beantragte zweite Abschnitt der Planstraße mit dem Titel „Planstraße im Block 902“ stellt die Fortsetzung der Ellen-Epstein-Straße nach Westen bis zum Anschluss an die Beusselstraße dar. Die Planfeststellungsunterlagen für die Planstraße im Block 902 (ehemaliger Güterbahnhof Moabit) wurden erarbeitet und im Juni 2009 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

B.I.3.1.1 Abstimmung mit den Planungsträgern

Die Planungen für die Planstraße im Block 902 von der Beusselstraße bis an die Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-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

Vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurden Untersuchungen zu den Varianten, insbesondere hinsichtlich der Erschließung des geplanten Gewerbegebietes durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchungen wurde festgestellt, dass die geplante Straßenverbindung in der gewählten Trasse entlang der Bahnstrecke maßgeblich dazu beiträgt, das geplante Gewerbegebiet optimal zu erschließen und die angrenzenden Straßen verkehrlich, insbesondere hinsichtlich der Schallimmissionen und der Luftschadstoffe zu entlasten sind.

Im Ergebnis der Alternativenprüfung ist der Neubau der Planstraße im Block 902 gegenüber anderen untersuchten Trassenführungen die zu bevorzugende Variante. Die Beschreibung der Varianten ist der im Rahmen der Vorplanung durchgeführten Verkehrsuntersuchung (UL 15) sowie dem Erläuterungsbericht (UL 1) zu entnehmen.

Die Bewertung der einzelnen Varianten ist in diesem Beschluss unter B II.3.3.3 ausgeführt.

B.I.3.2 Anhörungsverfahren

B.I.3.2.1 Einleitung

Mit Schreiben vom 3. April 2009 beantragte der Träger des Vorhabens, das Bezirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächenamt bei der Anhörungsbehörde, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – GR, für das Bauvorhaben „Neubau der Planstraße im Block 902 (ehemaliger Güterbahnhof Moabit) im Bezirk Mitte von Berlin“ die Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 22 Abs. 1 BerlStrG und § 73 VwVfG i.V.m. § 1 VwVfGBln.

Der zu diesem Zweck eingereichte Plan war nach Ansicht der Anhörungsbehörde vollständig und damit auslegungsfähig. Der zum Zweck der Auslegung eingereichte Plan bestand aus den unter A.II Nr. 1 bis 17 aufgeführten Unterlagen.

Die Anhörungsbehörde hat mit Eröffnung des Anhörungsverfahrens das zuständige Bau- und Wohnungsaufsichtsamt sowie SenStadt VI D -Oberste Bauaufsicht- mit den Schreiben vom 4. Juni 2009 darüber informiert, das beantragte Straßenbauvorhaben bei eventuellen Bauanträgen zu berücksichtigen und auf die nunmehr wirksame Veränderungssperre nach § 23 Abs. 1 BerlStrG hingewiesen.

B.I.3.2.2 Auslegung

Die Planunterlagen für die Planfeststellung haben in zweifacher Ausfertigung (Ausfertigung Nr. 3 und 4) im Zeitraum vom 8. Juni bis 7. Juli 2009 im Bezirksamt Mitte von Berlin, Karl-Marx-Allee 31, 10178 Berlin, montags bis mittwochs von 9-16 Uhr, donnerstags von 9-18 Uhr und freitags von 9-14 Uhr zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, Termine außerhalb dieser Zeiten telefonisch zu vereinbaren. Die Planunterlagen konnten vollständig eingesehen werden. Zusätzlich konnten alle angefertigten planfeststellungsrelevanten Gutachten auf Anfrage eingesehen werden.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung erfolgte durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin Nr. 24 sowie durch Veröffentlichungen in den Tageszeitungen für Berlin dem „Tagesspiegel“, der „Berliner Zeitung“ und die „Berliner Morgenpost“ am 5. Juni 2009. In der Bekanntmachung wurden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und das Bezirksamt Mitte von Berlin benannt, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist, hier bis zum 21. Juli 2009, 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, auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu benennen sei. Andernfalls könnten diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben. Die geltenden Rechtsgrundlagen wurden in der Bekanntmachung aufgeführt.

Im Hinblick auf etwaige Entschädigungsansprüche wurde in der Bekanntmachung erläutert, dass, soweit über Entschädigungsansprüche nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden sei, diese in einem gesonderten Entschädigungsverfahren und nicht während des Erörterungstermins behandelt würden.

Während der gesamten Auslegungszeit stand Fachpersonal zur Verfügung, um bei Bedarf den Einsichtnehmenden Erläuterungen zu geben und Fragen zu beantworten. Für Betroffene und sonstige Interessenten bestand die Möglichkeit, Kopien (schwarz-weiß) gegen Gebühren anfertigen zu lassen.

B.I.3.2.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereiche durch das Planvorhaben berührt werden, wurden mit Schreiben vom 4. Juni 2009 unter Beifügung ausgewählter Planunterlagen aufgefordert, bis zum 17. August 2009 zu den Planfeststellungsunterlagen Stellung zu nehmen.

B.I.3.2.4 Beteiligung der Naturschutzvereine

Die gemäß § 60 BNatSchG i.V. mit § 39 NatSchGBIn im Land Berlin anerkannten elf Naturschutzvereine sind beteiligt worden. Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN) erhielt als Dachorganisation für die ihr angehörenden Vereine mit Schreiben vom 4. Juni 2009 die Planunterlagen in zweifacher Ausfertigung. Gleichzeitig wurde in dem Schreiben auf die Auslegung hingewiesen.

Zusätzlich wurden die dem Dachverein zugehörenden Vereine jeweils mit Schreiben gleichen Datums über den Versand der Unterlagen an den Dachverein und über die Auslegung einzeln informiert.

Zwei Vereine, die nicht dem Dachverein BLN angehören, erhielten ebenfalls mit Schreiben vom 4. Juni 2009 Planunterlagen und eine Information über die Auslegung. Dem Volksbund Naturschutz e. V. wurde, so wie mit ihm vereinbart, nur ein Informationsschreiben mit einem Übersichtslageplan und einer Information über die Auslegung zugesandt.

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. hat mit Schreiben vom 21. Juli 2009 eine gemeinsame Stellungnahme der BLN - Mitgliedsvereine zu dem Bauvorhaben abgegeben.

B.I.3.2.5 Nachbeteiligung von Betroffenen

Auf Grund der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz wurde die Schalltechnische Untersuchung korrigiert. Die Immissionen für die Gebäude auf den Grundstücken Beusselstraße 43, 44, 44a und 44b wurden neu berechnet. Mit der Neuberechnung stellte sich heraus, dass die Grenzwerte für Lärm bei dem Gebäude Beusselstraße 44 nicht eingehalten werden. Der Grundstückseigentümer und die Mieter der betroffenen Wohnungen erhielten mit Schreiben vom 18.12.2009 Auszüge aus der korrigierten Unterlage. Die Einwendungsfrist betrug 14 Tage. Gleichzeitig wurden sie über den anstehenden Erörterungstermin informiert. Infolge der Nachbeteiligung der Betroffenen sind keine Einwendungen eingegangen.

B.I.3.2.6 Erörterung

Während der Einwendungsfrist innerhalb der öffentlichen Auslegung sind insgesamt 5 Einwendungsschreiben eingegangen.

Nachdem auch die Stellungnahmen der beteiligten Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange vorlagen, erfolgte die Bekanntmachung des Erörterungstermins für die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie für die übrigen Einwender, Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereine ortsüblich im Amtsblatt für Berlin Nr. 1 vom 8. Januar 2010 sowie am gleichen Tag in den Berliner Tageszeitungen „Der Tagesspiegel“, „Berliner Morgenpost“ und „Berliner Zeitung“.

Die Einladung der Behörden und Stellen und der Einwender zum Erörterungstermin erfolgte mit Schreiben vom 18. Dezember 2009. Mit den Einladungen wurden die Antworten des Vorhabensträgers auf die Stellungnahmen und Einwendungen übersandt.

Die Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie mit den privaten Einwendern wurde am 19. Januar 2010 im Raum 101 des Dienstgebäudes der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Württembergische Straße 6, 10707 Berlin, durchgeführt.

Erörtert wurden die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen der Betroffenen, der sonstigen privaten Einwender und der eingetragenen Naturschutzvereine nach der von der Anhörungsbehörde vorgegebenen Reihenfolge.

Über die mündliche Verhandlung wurden Tonbandaufzeichnungen gefertigt, die in Wortprotokolle gefasst wurden. Die Anhörungsbehörde hat eine Niederschrift zu den aufrechterhaltenen Einwendungen und zu den offenen Punkten der Stellungnahmen der TÖB gefertigt, eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG erstellt und diese Unterlagen gemäß § 73 Abs. 9 Satz 1 VwVfG der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 3. März 2010 übergeben.

B.I.4 Planänderungen

In den Planunterlagen wurden die im Folgenden aufgeführten Änderungen, Korrekturen und Ergänzungen (Roteintragungen) auf Veranlassung der Anhörungsbehörde und im Weiteren im Zusammenwirken mit der Planfeststellungsbehörde vorgenommen.

B.I.4.1 Erläuterungsbericht (UL 1)

Seite Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
3	Textliche Ergänzung - Geplanter Stadtpark (Moabiter Stadtgarten) wird nur nachrichtlich dargestellt.
3,6	Textliche Ergänzung – Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
4, 9	Textliche Ergänzung - Beibehaltung der Erschließung von Gewebegrundstücken
5	Ergänzende Angaben - Daten aus Verkehrszählung 2005
6, 21, 33	Textliche Ergänzung - Unterschreitung der Mindestabstände zu Anlagen der Deutschen Bahn, deshalb Schutzplanke
9	Korrektur zur B-Plan Bezeichnung
12	Textliche Ergänzung - Zusatzuntersuchung zur Optimierung des Verkehrsablaufs
21, 47	Korrektur - Festlegung der Baumart für Ausgleichspflanzungen entfällt
29	Textliche Ergänzung zur Radverkehrsführung – Festlegung der Furt für Radfahrer
35	Textliche Ergänzung zur aktualisierten Planung der Leitungen der Vattenfall Europe Netz – Neuverlegung 10-kV, 1-kV und FM-Kabel im Gehweg der Planstraße
35	Textliche Ergänzung zur aktualisierten Planung der Leitungen der Vattenfall Europe Netz – Neuverlegung einer Lehrrohrtrasse für 110-kV-System in der Planstraße
40, 41	Textliche Ergänzung zur Vervollständigung des Untersuchungsraumes der schalltechnischen Untersuchung - Ergänzung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen
42	Textliche Ergänzung zu nächtlichen Geräuschbelastungen in der Bauphase – Baustellenlärm muss den nächtlichen Immissionsrichtwert von 45 dB (A) einhalten
45, 46, 47	Korrektur zur Anzahl zu fällender Bäume sowie der Höhe der monetär zu leistenden Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E 1, da – Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
47	Textliche Ergänzung und Erläuterung – Ersatzmaßnahmen erfolgen nicht auf Flächen mit Grunddienstbarkeiten
50	Textliche Ergänzung zur Baustellenlogistik – Erreichbarkeit der Bahnanlagen auch während der Bauzeit wird gewährleistet

B.I.4.2 Übersichtskarte (UL 2)

keine Änderung

B.I.4.3 Übersichtslageplan (UL 3)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1	Korrektur der B-Plan Bezeichnung
1	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
1	Verlängerung der westlichen Mittelinsel der Planstraße

B.I.4.4 Übersichtshöhenplan (UL 4)

keine Änderung

B.I.4.5 Kosten (UL 5)

entfällt

B.I.4.6 Straßenquerschnitte (UL 6)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1	Unterschreitung der Mindestabstände (zu Anlagen der Deutschen Bahn), deshalb Schutzplanke
3	Neuverlegung einer Leerrohrtrasse für 110-kV-System

B.I.4.7 Lagepläne und Bauwerksverzeichnis (UL 7)

B.I.4.7.1 Lageplan – Straße (UL 7.1)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1	Festlegung der Furt für Radfahrer
1, 2	Redaktionelle Änderungen zum Blattausschnitt - Eintragungen außerhalb des Blattschnitts in grau dargestellt
1	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
1	Verlängerung der westlichen Mittelinsel der Planstraße
2	Unterschreitung der Mindestabstände (zu Anlagen der Deutschen Bahn), deshalb Schutzplanke
2	Korrektur zur Anzahl zu fällender Bäume – Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
2	Darstellung der Lage des Regelquerschnitts A-A
3	Detailplan zur Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel

B.I.4.7.2 Bauwerksverzeichnis (UL 7.2)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
2	Korrektur der Kostenträger – Hinweis auf Kostenteilung für den Bau des Mischwasserkanals
15	Unterschreitung der Mindestabstände (zu Anlagen der Deutschen Bahn), deshalb Schutzplanke
16	Neuverlegung einer Leerrohrtrasse für 110-kV-System

B.I.4.7.3 Lageplan – Leitungen (UL 7.3)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1, 2	Neuverlegung 10-kV, 1-kV und FM-Kabel im Gehweg der Planstraße
1, 2	Neuverlegung einer Leerrohrtrasse für 110-kV-System
1, 2	Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
1, 2	Ergänzung - Darstellung der Kabelschutzrohranlage der GasLINE
1	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verswenkung der Mittelinsel
1	Verlängerung der westlichen Mittelinsel der Planstraße

B.I.4.8 Höhenplan (UL 8)

keine Änderung

B.I.4.9 Bodenuntersuchungen (UL 9)

entfällt; siehe auch A.II Nr. 9

B.I.4.10 Ingenieurbauwerke (UL 10)

entfällt

B.I.4.11 Schalltechnische Untersuchung (UL 11)

B.I.4.11.1 Erläuterungsbericht (UL 11.1)

Seite Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (UL 11.1)
5, 22, 24, 25, 29	Vervollständigung des Untersuchungsraumes und Korrektur der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung - Ergänzung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen
19	Texthinweis - Rundungsfehler bleiben ohne Auswirkungen auf das Berechnungsergebnis
29a	Zusätzliche Seite durch Seitenumbruch - Ergänzung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen

B.I.4.11.2 Schalltechnische Lagepläne (UL 11.2)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen in den schalltechnischen Lageplänen (UL 11.2)
1	Vervollständigung des Untersuchungsraumes der schalltechnischen Untersuchung - Ergänzung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen
1	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel

B.I.4.11.3 Schallsummenpegel (UL 11.3)

Seite Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen im Bericht zum Schallsummenpegel (UL 11.3)
6, 7, 7a, 8, 11, 12	Korrektur der Pegelwerte
7, 7a	Vervollständigung und Korrektur der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung - Ergänzung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen

B.I.4.12 Landschaftspflegerischer Begleitplan (UL 12)

B.I.4.12.1 Erläuterungsbericht (UL 12.1)

Seite Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
6, 112a	Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses um das Unterkapitel Ersatzmaßnahmen – Maßnahmeblatt Ersatzmaßnahme E1
16	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
39, 63	Vervollständigung der Begründung und Erläuterung zum Lagewert der Bahnbrache
55, 56, 72, 80, 83, 84, 89-90, 104, 107-110	Planungskorrektur aufgrund der Änderung zu fällender Bäume - Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
75	Korrektur zur Bezeichnung der Wertpunkte - Redaktionelle Änderungen des Vorhabenträgers
79, 85, 88, 90, 110	Korrektur – Festlegung der Baumart für Ausgleichspflanzungen entfällt
82, 83, 84, 85	Redaktionelle Änderungen zur Anzahl der Ersatzbäume, Kosten ersatzpflichtiger Bäume je nach Schadstufe, Berechnung des Gesamtpreises einschließlich Zuschlag und Korrektur des Kostenüberschusses – Redaktionelle Änderungen des Vorhabenträgers
84, 85	Textergänzungen zum Umgang mit erforderlichen Ersatzpflanzungen von Bäumen
89	Korrektur und Erläuterung – Ersatzmaßnahmen erfolgen nicht auf Flächen mit Grunddienstbarkeiten
104a	Zusätzliche Seite durch Seitenumbruch - Redaktionelle Änderungen des Vorhabenträgers

B.I.4.12.2 Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne (UL 12.2)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1, 2, 3	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
3	Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
3	Ergänzung der Legende
3	Verlängerung der westlichen Mittelinsel der Planstraße

B.I.4.12.3 Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (UL 12.3)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1	Maßnahmenblatt Ersatzmaßnahme E 1
1	Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
1	Korrektur zur Festlegung der Baumart für Ausgleichspflanzungen
1	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
1	Verlängerung der westlichen Mittelinsel der Planstraße

B.I.4.13 Wassertechnische Unterlagen mit Deckblatt (UL 13)

keine Änderung

B.I.4.14 Grunderwerb (UL 14)

B.I.4.14.1 Grunderwerbspläne (UL 14.1)

Blatt Nr.	Änderungen
Deckblatt	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
1 und 2	Verdeutlichung der Flurstücksgrenzen und Nummern
1	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
1	Verlängerung der westlichen Mittelinsel der Planstraße

B.I.4.14.2 Grunderwerbsverzeichnis (UL 14.2)

Seite Nr.	Änderungen
	keine Änderung

B.I.4.15 Sonstige Unterlagen (UL 15)

B.I.4.15.1 Verkehrstechnische Untersuchung (UL 15.1)

Seiten Nr.	Änderungen
IV und Anlage 9	Zusatzuntersuchung zur Optimierung des Verkehrsablaufs

B.I.4.16 Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UL 16)

B.I.4.16.1 Erläuterungsbericht (UL 16.1)

Seite Nr.	Änderungen
Deckblatt,	Ergänzung der vorgenommenen Roteintragungen
9	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel
47	Vervollständigung des Untersuchungsraumes - Ergänzung der Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen
57	Hinweis zum Schutz/Erhalt von Bäumen an der Planfeststellungsgrenze
57, 58, 60, 64	Durchörterung der Pappelreihe entfällt, 4 Pappeln werden gefällt
59	Ergänzende Aussagen zu nächtlichen Geräuschbelastungen in der Bauphase – Baustellenlärm muss den nächtlichen Immissionsrichtwert von 45 dB(A) einhalten

B.I.4.16.2 Lagepläne Schutzgüter (UL 16.2)

Blatt Nr.	Änderungen
1-9	Erweiterung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Verschwenkung der Mittelinsel

B.I.4.17 Luftschadstofftechnische Untersuchung (UL 17)

keine Änderung

B.II Rechtliche Würdigung

B.II.1 Rechtsgrundlage, Zuständigkeit, Verfahren

B.II.1.1 Allgemeines

Rechtsgrundlage des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind § 20 Nr.1, § 22 BerlStrG und §§ 74 ff. VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln.

Durch den Bau der Planstraße im Block 902 (ehemaliger Güterbahnhof Moabit) kommt das Land Berlin (Bezirksamt Mitte) 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 nach dem Gesetz für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat das Bezirksamt Mitte ermächtigt, die Planfeststellungsunterlagen zu erstellen und den Antrag auf Planfeststellung als Vorhabensträger zu stellen.

Die Verwirklichung des Baus der Straßenverbindung obliegt gemäß § 22 Abs. 1 BerlStrG verbunden mit der Ermächtigung durch Senat-Stadt Abt. X, dem Bezirksamt Mitte von Berlin hier der Abt. Stadtentwicklung – Straßen- und Grünflächenamt.

B.II.1.2 Materielle Ermächtigung

Materielle Ermächtigung für die Planfeststellung ist § 22 Abs. 1 Satz 1 BerlStrG. Danach dürfen Straßen II. Ordnung nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist.

B.II.1.3 Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus § 22 Abs. 1 Satz 7 BerlStrG.

B.II.1.4 Verfahren / Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren wurde im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben nach Maßgabe des § 22 Abs. 1 BerlStrG sowie der §§ 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 fand vom 8.Juni bis 7.Juli 2009 im Bezirksamt Mitte von Berlin, Karl-Marx-Allee 31, 10178 Berlin statt.

Die gemäß § 39 NatSchGBln in Verbindung mit § 60 BNatSchG anerkannten 11 Naturschutzvereine Berlins hatten Gelegenheit zur Einsicht in die dem Dachverein – Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN) – am 4. Juni 2009 zweifach übersandten und darüber hinaus ausgelegten Planunterlagen. Alle dem Dachverein

zugehörigen anerkannten Naturschutzvereine wurden über die Gelegenheit zur Einsichtnahme und Möglichkeit zur Stellungnahme individuell benachrichtigt.

Zwei Vereine, die nicht dem Dachverein BLN angehören, erhielten ebenfalls mit Schreiben vom 4. Juni 2009 Planunterlagen und eine Information über die Auslegung. Dem Volksbund Naturschutz e.V. wurde, so wie mit ihm vereinbart, nur ein Informationsschreiben mit einem Übersichtslageplan und eine Information über die Auslegung zugesandt.

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. (BLN) hat mit Schreiben vom 21. Juli 2009 eine gemeinsame Stellungnahme für die Mitgliedsvereine zum Bauvorhaben abgegeben.

Damit ist eine umfassende Beteiligung aller auf Bundesebene und im Land Berlin anerkannten Vereine erfolgt.

B.II.2 Planrechtfertigung

B.II.2.1 Allgemeine Rechtfertigung

Die Planfeststellung ist vernünftigerweise geboten. Für die geplante Maßnahme besteht in ihrer Ausgestaltung und Dimensionierung ein Bedarf (vgl. hierzu Steiner, in: ders., Besonderes Verwaltungsrecht, 8. Aufl., 2006, IV Rdnr.79).

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 zwischen Ellen-Epstein-Straße und Beusselstraße betrifft den Abschnitt einer Straße II. Ordnung und soll den überwiegend übergeordneten Verkehr (Verbindungsfunktionsstufe II) aufnehmen.

Die Planstraße im Block 902 bildet den zweiten Abschnitt einer neuen Stadtstraße („Nordrandstraße“) zwischen Perleberger Straße und der Beusselstraße. Dieser Straßenabschnitt beginnt ca. 100 m nördlich der Einmündung Quitzowstraße / Ellen-Epstein-Straße an der Ellen-Epstein-Straße. Sie erstreckt sich ca. 120 m nördlich des Straßenzugs Quitzowstraße - Siemensstraße in Verlängerung des in Ost-West-Richtung verlaufenden Abschnitts der Ellen-Epstein-Straße und bindet als zweistreifige Straße, die ca. 140 m vor der Beusselstraße auf vier Fahrstreifen aufgeweitet wird - im Kreuzungsbereich um einen zusätzlichen Abbiegestreifen ergänzt -, an die Beusselstraße an.

Sie ist Bestandteil der Landesplanung für den Bereich Mitte in Berlin. Der planfestgestellte Abschnitt ist im aktuellen Flächennutzungsplan Berlin (Neubekanntmachung vom 12. November 2009) als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

B.II.2.2 Geeignetheit und Notwendigkeit der Baumaßnahme

Das planfestgestellte Vorhaben dient insbesondere der Entlastung des Straßenzuges Quitzowstraße - Siemensstraße und Herstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen der Perleberger Straße und der Beusselstraße für den Durchgangsverkehr und den gewerblichen Verkehr.

Ziele des Vorhabens sind im Einzelnen:

Entlastung des Straßenzuges Quitzowstraße - Siemensstraße vom Durchgangsverkehr und dem gewerblichen Verkehr
Herstellung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen der Perleberger Straße und der Beusselstraße für den Durchgangsverkehr und den gewerblichen Verkehr
Erschließung des geplanten Gewerbegebietes
Verbesserung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten des Straßenzugs Quitzowstraße - Siemensstraße durch Verbesserung günstigerer Umweltbedingungen
Abbau bestehender Verkehrsengpässe und Reduzierung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen und Belastungen
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung des Durchgangs- und Wirtschaftsverkehrs vom Wohnanliegerverkehr
Verringerung des Unfallpotentials durch Trennung des Radverkehrs vom MIV mittels Radfahrstreifen
Verbesserung der Voraussetzungen für die regionale Entwicklung durch Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im Straßenverkehr und gleichzeitige Entlastung sensibler Bereiche

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

B.II.2.2.1 Gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastungen bei Fortbestand des Satus quo

Gegenwärtig übernimmt der Straßenzug Quitzowstraße - Siemensstraße westlich der Ellen-Epstein-Straße sowohl die Funktion einer Durchgangsstraße als auch die einer Gewerbe- und Wohnerschließungsstraße. Dieser Straßenabschnitt nimmt derzeit sowohl den Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr der Ellen-Epstein-Straße, als auch den Anliegerverkehr der Quitzowstraße und der Siemensstraße auf. Die daraus resultierende Belegung der Straße führt insbesondere hinsichtlich der Funktion des Wohnens zu Beeinträchtigungen. Die hohe Belegung zusammen mit dem gewerblich bedingten hohen Lkw-Anteil erzeugt hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Der durch die Randlage zum Gewerbegebiet ohnehin geminderte Wohnwert wird hierdurch zusätzlich noch erheblich verringert

Um die verkehrlichen Auswirkungen der zukünftigen Entwicklung abzuschätzen, wurde eine verkehrstechnische Untersuchung erarbeitet (s. UL 15.1).

Für die Verkehrsuntersuchung wurde das erwartete Verkehrsaufkommen der bestehenden und geplanten Gewerbeansiedlungen ermittelt und in das von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Verfügung gestellte Gesamtmodell für die prognostizierte Verkehrsentwicklung bis 2015 eingerechnet. Insbesondere wurden die Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz betrachtet und die verschiedenen Szenarien für zwei Varianten untersucht. Die für den Planfeststellungsbereich relevanten Varianten wurden ausgewählt

und im Detail in der o.g. Unterlage dargestellt. Dabei handelt es sich einerseits um den Prognosefall und andererseits um den hier planfestgestellten Prognosefall, deren jeweilige Vorzüge und Nachteile unter B.II.3.3.3 näher ausgeführt sind.

Die geplante Entwicklung des Gewerbegebietes nördlich des Straßenzugs Quitzowstraße – Siemensstraße würde zu einer Zunahme des Verkehrs insbesondere auch des LKW-Verkehrs in der Siemensstraße führen.

Mit Umsetzung der planfestgestellten Planstraße im Block 902 tritt aufgrund der Verlängerung der Ellen-Epstein-Straße eine erhebliche Verringerung der prognostizierten Verkehrsmenge auf dem westlichen Teilstück der Quitzowstraße und der Siemensstraße ein. In diesen Straßenabschnitten verringert sich im Planfall die Verkehrsbelegung für das Jahr 2015 von ca. 21.100 auf 7.000 Kfz/24h werktags. Der Schwerlastverkehr wird in diesem Abschnitt überdurchschnittlich zum Gesamtverkehr von 8 % auf 4 % zurückgehen.

Bei gleichzeitiger Entwicklung des Gewerbegebietes unter Beibehaltung des gegenwärtigen Verkehrsnetzes wäre die in der Bauleitplanung geforderte nutzungsverträgliche Zuordnung von Wohn- und Gewerbeflächen nicht möglich.

B.II.2.2.2 Gegenwärtige Unfallsituation

Das Unfallpotential, das auf Grund der gegenwärtigen Verkehrsführung durch den starken Verkehr in der Siemensstraße relativ hoch ist, wird durch die Fertigstellung des planfestgestellten Abschnitts und der damit verbundenen Entlastung der Siemensstraße erheblich reduziert. Die Unfallgefahren für Radfahrer werden durch die vorgesehene Anlage von Radfahrstreifen auf der Planstraße und der damit verbundenen Trennung vom Kfz-Verkehr minimiert. Der Wirtschaftsverkehr konzentriert sich dabei auf die neue Trasse. Die in der Folge besonders entlastete Siemensstraße wird durch den Verkehrsrückgang ein geringeres Unfallpotential aufweisen.

B.II.2.2.3 Künftige Entwicklung bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens

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 prognostizierte Verkehrsbelastung beträgt für den planfestgestellten Straßenabschnitt nach vollständiger Umsetzung der „Gesamtrasse“, bis zu 15 700 Kfz/24h (werktags) bei einem Lkw-Anteil von ca. 8 % tags und nachts. Die Querschnittsbelastung der Planstraße am Knoten Beusselstraße beträgt ca. 21 800 Kfz/24h.

Die in den Planfeststellungsunterlagen verwendeten Prognosezahlen 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.

Die Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg 2025 liegt inzwischen 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 Straßenzüge Quitzowstraße – Siemensstraße, Ellen-Epstein-Straße und die hier planfestgestellte Planstraße im Block 902 unter denjenigen Werten, die im Verfahren zugrunde gelegt worden sind. Sie sind aber immer noch so hoch, dass die Planung mit den zugrunde gelegten Straßenquerschnitten nicht in Frage zu stellen ist. Aus den oben genannten Gründen ist zu betonen, dass die in diesem Planfeststellungsbeschluss für 2015 gemachten Aussagen dem Grunde nach auch für den Zeithorizont 2025 Gültigkeit haben.

B.II.2.2.4 Entlastungswirkung

Durch den Bau des planfestgestellten Abschnitts wird eine leistungsfähige Straßenverbindung im Hauptstraßennetz als Ersatz für die Siemensstraße geschaffen, die künftig, ebenso wie die Quitzowstraße östlich der Siemensstraße, zur Wohnanliegerstraße abgestuft werden kann.

Dieser zweite Abschnitt der „Nordrandstraße“ verbessert die übergeordnete Verbindung zwischen der Perleberger Straße und der Beusselstraße. Darüber hinaus ist mit der „Nordrandstraße“ eine verbesserte Anbindung und Erschließung des erweiterten Gewerbegebietes gegeben. Das hat Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr, der die neue Trasse verstärkt nutzen wird und so die Siemensstraße entlastet.

B.II.2.2.5 Abschließende Würdigung

Verkehrspolitische Ziele für die Entwicklung von Berlin sind:

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

Die Planstraße ist eine Straßenverbindung, die eine übergeordnete verkehrliche Funktion übernehmen soll und als Bestandteil des Berliner Hauptstraßennetzes für den notwendigen Kfz-Verkehr im Bereich des Güterbahnhofs Moabit vorgesehen ist. Neben der Steigerung der Effizienz des Verkehrs in diesem Bereich, erfolgt im Wesentlichen eine Entlastung der Siemensstraße.

Die Planstraße im Block 902 stellt die Fortsetzung des ersten Abschnitts der „Nordrandstraße“ dar und führt von der Ellen-Epstein-Straße bis zur Beusselstraße.

Für die Integration in das bestehende Netz wird der vorhandene Knotenpunkt Beusselstraße – Siemensstraße – Sickingenstraße vorwiegend im Bereich der derzeitigen Siemensstraße umgebaut und eine Anbindung der Siemensstraße an die Planstraße mittels Gehwegüberfahrt ca. 100 m östlich dieses Knotenpunkts vorgenommen.

B.II.3 Abwägung

B.II.3.1 Allgemeines

Die Vorschriften des § 20 Nr. 2 und des § 22 Abs. 1 Satz 1 BerlStrG sind beachtet.

Planungsleitsätze und striktes Recht sind eingehalten. Vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden vermieden, für unvermeidbare Eingriffe sind fristgerechte Ausgleichsmaßnahmen - bzw. Maßnahmen aus der Ersatzmaßnahme E1 vorgesehen (§ 15 Abs. 1 u. 2 BNatSchG i. V. m. § 14a Abs. 1. NatSchG Bln) (Siehe auch A.III.1).

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 und stadtplanerischen Entwicklungszielen in Berlin, die im Erläuterungsbericht (UL1, 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 und sinnvoll umzustrukturieren, da es den zukünftigen Anforderungen in allen Verkehrsrelationen nicht gerecht wird. Weil die Planstraße Bestandteil des FNP Berlin ist, 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.

Das zukünftige übergeordnete Straßennetz hat neben der Vermeidung von Durchgangsverkehr durch den Straßenzug Quitzowstraße – Siemensstraße auch die Aufgabe, den Quell- und Zielverkehr des Gewerbegebietes aufzunehmen.

Der Neubau des Planfeststellungsabschnittes ist Teil einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen der Perleberger Straße und der Beusselstraße.

Die Abschnittsbildung ist sachgerecht. Der Verlängerung des ersten Abschnitts - Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) - durch den hier planfestgestellten zweiten Abschnitt - Planstraße im Block 902 - bis zur Beusselstraße stehen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen (vgl. zur diesem Kriterium BVerwG, Urteil vom 10.4.1007, - 4 C 5.96 -, BVerwG 104, 236 = NVwZ 1998, 508). Andererseits zwang das Gebot der Problembewältigung nicht dazu, bereits mit dem ersten Abschnitt der Planstraße auch gleich den Folgeabschnitt planfestzustellen, da beiden planfestgestellten Straßenabschnitten jeweils eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommt (hierzu BVerwG, Gerichtsbescheid vom 3.7.1996 -11 A 64.95 -, NVwZ 1997, 391, 392).

Bei der Planung der Planstraße im Block 9 wurde bereits berücksichtigt, dass die Fortsetzung dieser Straße bis zur Beusselstraße erfolgen sollte, so dass ein durchgehender Straßenzug zwischen Perleberger Straße und Beusselstraße (Nordrandstraße) entstehen konnte. Da die Entwicklungen auf dem westlich an die Planstraße im Block 9 anschließenden Areal, für das während der Planung für den ersten Straßenabschnitt noch die Option eines Güterverkehrszentrums bestand, damals noch nicht absehbar waren, war es nicht möglich, den hier planfestgestellten zweiten Straßenabschnitt bis zur Beusselstraße in die Planfeststellung der Planstraße im Block 9 bereits mit einzubeziehen, so dass die vorliegende Abschnittsbildung erforderlich wurde.

B.II.3.3 Trassenauswahl

B.II.3.3.1 Linienfindung

Mit dem Rückbau der Bahnanlagen im Bereich Güterbahnhof Moabit begann die DB AG diese Flächen als Gewerbegebiet zu vermarkten. Die Nutzung dieser Flächen erforderte jedoch eine straßenseitige Erschließung. Gleichzeitig sollte der Straßenzug Quitzowstraße - Siemensstraße vom Durchgangsverkehr entlastet und vom Quell- und Zielverkehr des künftigen Gewerbes freigehalten werden. Dafür war eine Ersatztrasse zu finden, die die genannten Forderungen erfüllt.

Die Linienfindung erfolgte bereits im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zum FNP Berlin.

Die Lage der geplanten Stadtstraße südlich der verbleibenden Bahnanlagen erfüllt als Verlängerung der Ellen-Epstein-Straße einerseits die Erschließung der ehemaligen Bahnflächen, die einer Gewerbebenutzung zugeführt werden sollen, und entlastet andererseits auf Grund der Linienführung und der Knotenpunktsgestaltung die Quitzowstraße und die Siemensstraße vom Durchgangsverkehr.

Die hier planfestgestellte Planstraße im Block 902 führt die Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) in Ost-West-Richtung bis an die Beusselstraße fort.

B.II.3.3.2 Prüfung von Alternativen

Zur Schaffung des Baurechts für das geplante Gewerbegebiet auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit nördlich des Straßenzugs Quitzowstraße - Siemensstraße wurden Bebauungspläne aufgestellt.

Im Rahmen der Konkretisierung durch das Bebauungsplanverfahren wurden im Vorplanungsstadium der Planstraße zusätzlich zur Nullvariante zwei weitere Trassenvarianten untersucht.

Die Nullvariante erfüllt keines der unter B.II.2.2 genannten Ziele, wie beispielsweise der Verlagerung des Durchgangsverkehrs und des gewerblichen Verkehrs, der Verkehrsberuhigung, der Erschließung von neuen Gewerbegebieten, der Aufwertung der städtebaulichen Bestandssituation, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbeeinträchtigungen und -belastungen in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung.

Aus den nachfolgend beschriebenen zwei untersuchten Varianten wurde unter Abwägung der Belange des Verkehrs, der Raumordnung, des Straßenbaus und der Umwelt die planfestgestellte Variante gewählt und als Planstraße im Block 902 eingereicht.

B.II.3.3.3 Bewertung der einzelnen Varianten

Die beiden Varianten unterscheiden sich maßgeblich in der Länge und dem Anbindepunkt an das übrige Verkehrsnetz im Westen.

Die kürzere Variante, im Folgenden Kurz-Variante genannt, die entsprechend dem FNP (Stand Dezember 2007) die Planstraße ca. 100 m nördlich der Einmündung Quitzowstraße / Ellen-Epstein-Straße, an der Ellen-Epstein-Straße beginnend, nahezu auf direktem Weg zur Siemensstraße führt und im Bereich der Einmündung der Unionstraße an diese anbindet, erfüllt nicht die beabsichtigte Verkehrsentslastung des Wohngebietes an der Siemensstraße, sondern würde dort die Belastung durch das Verkehrsaufkommen aufgrund der gewerblichen Entwicklung auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit zusätzlich verstärken. Zudem würde eine von der Siemensstraße unabhängige Erschließung der Gewerbeflächen nicht erreicht werden. Aus diesen Gründen ist diese Variante, obwohl kostengünstiger als die planfestgestellte Variante, bereits frühzeitig verworfen und nicht weiter verfolgt worden.

Als sich ernsthaft aufdrängende Variante verbleibt daher nur die im Nachfolgenden beschriebene planfestgestellte Variante mit Führung entlang der Bahngleise. Sie beginnt wie die Kurz-Variante an der Ellen-Epstein-Straße, führt ca. 120 m nördlich parallel zur Siemensstraße Richtung Westen und bindet im derzeitigen Einmündungsbereich der Siemensstraße an die Beusselstraße an. Die Siemensstraße wiederum wird mittels Gehwegüberfahrt ca. 100 m östlich dieses Knotenpunkts an die Planstraße angebunden.

Die planfestgestellte Variante führt weit entfernt von den Wohngebäuden entlang der Bahngleise und erfüllt einerseits die Erschließungsfunktion für das Bahngrundstück mit dem elektronischen Stellwerk und die daneben liegenden Lagerflächen auf dem Flurstück 196. Zudem wird auch die Erschließung der neuen Gewerbegrundstücke, für die von den vorhandenen öffentlichen Straßen keine ausreichende Zugangsmöglichkeit besteht, gewährleistet. Darüber hinaus wird eine deutliche Entlastung der Siemensstraße mit einer spürbaren Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen für die Anwohner erreicht.

Bezüglich der verbesserten Anbindung des Gewerbegebietes an das übergeordnete Straßennetz ergeben sich wesentliche Unterschiede bei den Planungsvarianten. Nur die planfestgestellte Variante verbessert die geplante Erschließung von neuen Grundstücken für die Gewerbenutzung und ermöglicht dadurch die Nutzung der Flächen.

Die einzelnen Varianten und deren Vor- und Nachteile sind im Erläuterungsbericht (UL 1 Kap. 3.2) ausführlich gegenübergestellt. Die Bewertung der unterschiedlichen Varianten erfolgte unter Berücksichtigung der o.g. Ziele zur Verbesserung des Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit, der städtebaulichen Entwicklung und der Umweltsituation einschließlich des Lärmschutzes gegenüber den Wohnanliegern in der Siemensstraße.

B.II.3.4 Verkehrliche Be- und Entlastung

Der Bau des planfestgestellten Abschnitts der Planstraße dient der Entlastung des Straßenzugs Quitzowstraße – Siemensstraße vom Durchgangsverkehr. Durch die eingeschränkten Zufahrtsmöglichkeiten am westlichen Ende der Siemensstraße und am östlichen Ende der Quitzowstraße wird im wesentlichen nur noch Anliegerverkehr erwartet.

Für die Siemensstraße wird ohne den Bau der Planstraße (Nullfall) im am stärksten belasteten Querschnitt mit DTVw von ca. 21.100 Kfz/24h eine mehr als dreimal so hohe Verkehrsbelastung prognostiziert, wie mit dem Bau der Planstraße (planfestgestellte Variante). In diesem Fall liegt der für das Jahr 2015 prognostizierte DTVw bei ca. 7.000 Kfz/24h. Eine ausführliche Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen beider Varianten ist der verkehrstechnischen Untersuchung (UL 15.1) zu entnehmen.

B.II.3.5 Natur und Landschaft

B.II.3.5.1 Allgemeines

Durch die geplante Maßnahme wird in Natur und Landschaft eingegriffen. Nach § 14 Abs. 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. Im Übrigen sind Eingriffe 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 – 4 C 10.96 -, BVerwG 104, 144 = NVwZ 1997, 914). 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

Das Vorhaben liegt im Bezirk Berlin-Mitte im Stadtteil Moabit und umfasst den Neubau einer übergeordneten Straßenverbindung, die auch der gewerblichen Erschließung dient. Diese beginnt ca. 100 m nördlich der Einmündung Quitzowstraße / Ellen-Epstein-Straße an

der Ellen-Epstein-Straße und erstreckt sich ca. 120 m nördlich des Straßenzugs Quitzowstraße - Siemensstraße in Verlängerung des in Ost-West-Richtung verlaufenden Abschnitts der Ellen-Epstein-Straße und bindet im Bereich der derzeitigen Einmündung der Siemensstraße an die Beusselstraße an (vgl. UL 3 – Übersichtslageplan). Der Planungsraum verläuft weitgehend über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit neben den Gleisanlagen des nördlichen Innenrings der Deutschen Bahn.

Die bestehende Siemensstraße ist im Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) als übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II dargestellt. Das Bauvorhaben Planstraße im Block 902 (planfestgestellte Trasse) wird zukünftig entsprechend StEP Verkehr die Funktion des übergeordneten Straßennetzes von Berlin mit der Verbindungsfunktionsstufe II übernehmen. Zwischen den nördlich der Siemensstraße anliegenden Gewerbeflächen, dem südlich angrenzenden Wohngebiet mit der James-Krüss-Grundschule und dem Durchgangsverkehr auf der Siemensstraße kommt es gegenwärtig zu Nutzungskonflikten. Der geplante Großhandelsstandort auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit würde zu weiteren verkehrlichen Belastungen und Konflikten in der Siemensstraße führen. Um eine stadtteilverträgliche Zuordnung der Flächen im Zuge der für die Gewerbeflächen bestehenden Entwicklungsabsichten (laufenden B-Planverfahren) zu gewährleisten, ist die Entlastung der Siemensstraße vom Durchgangsverkehr und gewerblichen Verkehr notwendig.

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

B.II.3.5.3 Bewertung der Eingriffs- und Konfliktpotentiale

Sowohl der Bau, die Anlage und der Betrieb der Planstraße im Block 902 bewirken Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturschutzhaushaltes und des Landschaftsbildes. Die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen (vgl. UL 12 und 16) sowie nachfolgend in B.II.3.7 - Umweltverträglichkeitsprüfung - und den folgenden Abschnitten eingehend beschrieben. Hieraus geht hervor, dass die - trotz Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Beeinträchtigungen - verbleibenden Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Grundwasser, Luft, Tiere und Pflanzen sowie Landschafts- bzw. Stadtbild bei Realisierung des Vorhabens nicht weiter zu vermeiden bzw. zu vermindern sind. Diese verbleibenden Eingriffe sind mittels Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die zur Kompensation der Eingriffe erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im LBP (UL 12) eingehend beschrieben.

B.II.3.5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Entsprechend den Aussagen des § 15 Abs. 1 u. 2 BNatSchG sowie des § 14a Abs. 1 NatSchG Bln ist bei der Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens entsprechend einer abgestuften Vorgehensweise zu verfahren. Demnach sind vermeidbare Beeinträchtigungen strikt zu unterlassen und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen in geeigneter Art und Weise auszugleichen. Ersatzmaßnahmen kommen erst bei nicht vermeidbaren, 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 Be-

eintrüchtigungen im Sinne eines Optimierungsgebotes. 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 nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen durch unterschiedliche geeignete Maßnahmen ausreichend kompensiert. Dies erfolgte soweit es möglich war durch Ausgleichsmaßnahmen wie z.B. Ersatzpflanzungen, ansonsten durch eine Ersatzmaßnahme.

B.II.3.5.5 Folgerung

Mit dem Bau, der Anlage und dem Betrieb der Planstraße im Block 902 sind z. T. unvermeidbare erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild 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. Nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen werden auf Grund der Vorrangigkeit des Vorhabens durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ersetzt. In diesem Planfeststellungsbeschluss wird im Einzelnen festgelegt, welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die jeweiligen Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Flora/Fauna und Landschaftsbild/Wohnen/Erholung vorzunehmen sind.

B.II.3.6 Folgemaßnahme

Die geplante Trasse des Straßenbauvorhabens verläuft in drei Bereichen über gegenwärtig noch planfestgestellte Teilflächen der Deutschen Bahn Netz AG.

Auf Antrag vom 14. November 2007 der Deutschen Bahn AG, vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH ist mit dem Freistellungsbescheid vom 06. Mai 2008 das Flurstück in der Stadt Berlin, Bezirk Mitte von Berlin, Flur 37, Flurstück 285 (Gemarkung Tiergarten) zum 17. Juni 2008 nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebszwecken durch das Eisenbahn Bundesamt freigestellt worden. Ausgenommen hiervon sind die im Lageplan zur Freistellungsverfügung gelb gekennzeichneten Teilflächen des oben genannten Flurstücks. Für diese bestand vorübergehend ein Verkehrsbedürfnis, so dass eine Freistellung noch nicht ausgesprochen werden konnte. Damit ist jedoch auf dem überwiegenden Teil der für den Straßenbau benötigten Flächen die eisenbahnrechtliche Widmung aufgehoben.

Der Bauschlussmeldung der DB Netz AG vom 18.06.2009 ist zu entnehmen, dass der Rückbau des Gleises 56 und die Außerbetriebnahme der Leistungen der DB Energie (Trafostation) bereits erfolgt sind. Für diese Bereiche liegen somit die materiellen Freistellungs-voraussetzungen vor. Der dritte Bereich, welcher aus dem Freistellungsbescheid ausgenommen wurde, ist die Entwässerungsleitung, welche die Fläche vom S-Bahnhof Beusselstraße zur Siemensstraße quert. Die Funktion der Entwässerungsleitung in diesem Bereich soll

durch die Ableitung des Niederschlagwassers der Bahnanlagen in die noch herzustellende Straßenentwässerung der Planstraße entfallen. Die ergänzende Freistellung der drei vorgenannten Bereiche soll laut Eisenbahn Bundesamt nur in einem abschließenden Bescheid erfolgen.

Gemäß dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3/06) verbietet die eisenbahnrechtliche Widmung grundsätzlich die Überplanung durch einen anderen Fachplanungsträger. Das Bundesverwaltungsgericht begründet dies damit, dass das Fachplanungsrecht der Eisenbahnen uneingeschränkt gelte, solange von einem Verkehrsbedürfnis bzw. einer Betriebsanlageneigenschaft (hier Entwässerung) auszugehen ist. Die in dem Urteil entschiedene Sachlage trifft auf den hier zu entscheidenden Fall jedoch nicht zu, da es sich hierbei lediglich um eine unterirdische Leitung handelt.

Die Überplanung der im Wesentlichen nach § 23 AEG freigestellten Fläche scheidet daher nicht an der noch vorhandenen Entwässerungsleitung, deren Funktion mit dem hier planfestgestellten Beschluss erhalten bleibt und im i. S. d. § 75 VwVfG mit entschieden wird. Denn erst der Bau der neuen Straße samt seiner Entwässerungsanlagen führt zu der Möglichkeit, dass die für Bahnbetriebszwecke bestehende Entwässerungsleitung verlegt und an die neue Planstraße angebunden werden kann. Gleichzeitig ist die Anbindung der Entwässerungsleitung an die Planstraße die Voraussetzung für die ergänzende Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

Mit Schreiben vom 26.08.2010 hat das Eisenbahn Bundesamt der Überplanung der o. g. von der Freistellung ausgenommen Teilflächen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugestimmt. Das Eisenbahn Bundesamt beabsichtigt zur Ergänzung des Freistellungsbescheides vom 6. Mai 2008 eine Entscheidung für alle von der Freistellung ausgenommenen Flächen nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses für das hier planfestgestellte Straßenbauvorhaben zu treffen.

B.II.3.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG
Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG unter Einbeziehung der Eingriffsregelung nach § 14 NatSchG Bln
Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen der planfestgestellten Variante nach §§ 11, 12 UVPG
Gesamtbeurteilung der Varianten, Folgerungen

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

Nach § 11 UVPG erarbeitet die zuständige Behörde auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach §§ 9 und 9a UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft. Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen. Die zusammenfassende Darstellung umfasst die

schutzgutbezogene zusammenfassende Beschreibung der Umweltsituation im Untersuchungsraum (B.II.3.7.1.2), die schutzgutbezogene Zusammenfassung der Umweltauswirkungen und Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen (B.II.3.7.1.3), die schutzgutbezogene Zusammenfassung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (B.II.3.7.1.4) sowie die zusammenfassende Darstellung des Variantenvergleichs (B.II.3.7.1.5).

B.II.3.7.1.1 Ermittlungsgrundlagen

Grundlage für die Ermittlung der Umweltauswirkungen des Neubaus der Planstraße im Block 902 (ehemalig. Güterbahnhof Moabit) sind die nach § 22 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen, insbesondere:

Erläuterungsbericht (U 1)
Übersichtslageplan (U 3)
Bauwerksverzeichnis (U 7.2)
Schalltechnische Untersuchung (U 11)
Landschaftspflegerischer Begleitplan (U 12)
Umweltverträglichkeitsuntersuchung (U 16)
Luftschadstofftechnische Untersuchung (U 17)
eingegangene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
eingegangene Einwendungen von Privaten und Vereinen
Wortprotokoll des Erörterungstermins vom 19. Januar 2010
Ergebnisse eigener Ermittlungen.

B.II.3.7.1.2 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum

Die Untersuchungsräume der Umweltverträglichkeitsstudie (im Folgenden: UVS) und des Landschaftspflegerischen Begleitplans (im Folgenden: LBP) wurden in Abstimmung mit den am Verfahren beteiligten Stellen, u. a. der unteren Naturschutzbehörde im Bezirksamt Mitte von Berlin, auf Grund einer gutachterlichen Einschätzung des Raumes festgelegt. Die Untersuchungsgrenzen für die Umweltverträglichkeitsstudie wurden mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abgestimmt und berücksichtigen den aufgrund der vorhandenen Nutzungsstrukturen als maximal möglich eingeschätzten Wirkungsbereich. Die Grenze im Osten verläuft östlich der Putlitzbrücke. Die südliche Grenze verläuft etwa 100 m südlich des Straßenzuges Quitzowstraße / Siemensstraße. Im Norden reicht der Untersuchungsraum bis etwa 100 m nördlich der S-Bahntrasse. Die westliche Grenze bildet die Verlängerung der Berlichingenstraße.

B.II.3.7.1.2.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch bezieht sich auf die Nutzungsansprüche des Menschen und auf die menschliche Gesundheit, wobei die gesundheitlichen Aspekte bereits über die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft mit betrachtet werden (z.B. Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen). Zur Vermeidung von Doppelbewertungen werden die Nutzungsansprüche „Wohnen“ und „Erholen“ im Schutzgut Mensch betrachtet. Dies entspricht auch den Empfehlungen im Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS).

B.II.3.7.1.2.1.1 Wohnen

Der Nutzungsanspruch Wohnen wird über die Art der baulichen Nutzung der Flächen im Untersuchungsgebiet sowie über die Kriterien Lärm in Wohngebieten und Lichtimmissionen in Wohngebieten beurteilt

Bei den derzeitigen Flächennutzungen im Untersuchungsgebiet handelt es sich nördlich des Straßenzuges Siemensstraße / Quitzowstraße um Bahnanlagen, die Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit und gewerblich genutzte Bereiche, wobei der Westhafen einbezogen wird.

Im Bereich südlich der Siemensstraße befindet sich eine nahezu geschlossene Blockrandbebauung, welche durch ihre begrünten Innenhöfe und die Straßen begleitenden Baumpflanzungen geprägt ist. Aufgrund der Verkehrsmengen und der daraus resultierenden Lärm- und Schadstoffbelastungen ist die Aufenthaltsqualität im Straßenraum der Siemensstraße und der Quitzowstraße gering.

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist Schallimmissionen verschiedener Emittenten ausgesetzt. Die Wohngebiete im Süden werden durch den Verkehrslärm der Siemensstraße sowie durch Lärm der gegenüberliegenden Gewerbeflächen und Bahnverkehr belastet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) werden derzeit teilweise bereits überschritten. Hier liegt eine deutliche Empfindlichkeit der Wohnhäuser entlang der Siemens- / Quitzowstraße gegen eine Intensivierung des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffentwicklung vor.

Der von den Schienenwegen ausgehende Lärm ist für das Wohngebiet nur von untergeordneter Bedeutung, da er vom Lärm der Straße und dem Lärm der Gewerbebetriebe nördlich der Siemensstraße (z.B. Betonwerk) überlagert wird.

Lichtimmissionen sind prinzipiell in der gesamten Berliner Innenstadt durch den Straßen- und Schienenverkehr hoch. Hinzu kommen die Beleuchtung der Bahnhöfe Westhafen und Beusselstraße und der Gewerbeflächen des Westhafens.

Die Methodik der flächendeckenden Erfassung von Nutzungstypen sowie der Vorbelastungen bei den Lärmimmissionen (UL 11, Schalltechnische Untersuchung) wird der Aufgabenstellung gerecht und liefert eine adäquate Aussagetiefe. Die Datengrundlage ist lückenlos vorhanden. Empfindlichkeiten und Risiken ergeben sich insbesondere im Bereich der Wohnbebauung südlich der Siemens- und Quitzowstraße sowie im Bereich der Schule südlich der Siemensstraße.

B.II.3.7.1.2.1.2 Erholung

Zur Beurteilung des Bestandes und des Konfliktpotentials hinsichtlich des Nutzungsziels der Erholung ist der Bestand an öffentlichen Grünflächen und ihrer Ausstattung sowie an sonstigen für die Erholung geeigneten Grünräumen ermittelt worden. Ebenfalls berücksichtigt wird die bestehende Verlärmung der vorhandenen nutzbaren Grünsubstanz.

Im gesamten Untersuchungsraum gibt es zwei kleine öffentliche Grünanlagen und Gemeinbedarfsflächen mit Grünanteil (Schulen, Sporthalle, Schulgarten) im Bereich der Unionstraße. Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zur Siemens- / Quitzowstraße sind die Flächen

von den Lärmimmissionen belastet. Dadurch sind die Erholungsqualitäten deutlich eingeschränkt. Nördlich des S-Bahnhofs Westhafen befinden sich mit mehreren Kleingärten erhaltenswerte private Erholungsnutzungen.

Die übrigen Flächen sind allgemein nicht öffentlich zugänglich und daher für die Erholung nicht geeignet.

Die Bewertung des Bestandes erfolgt anhand der Existenz von Freiflächen und Wegeverbindungen sowie der Erholungseignung der Flächen. Es bestehen im Untersuchungsgebiet kaum öffentlich nutzbare Freiflächen zur Erholung. Die Erholungseignung der Freiflächen ist sehr eingeschränkt. Das Wohngebiet südlich der Siemensstraße stellt sich hinsichtlich der Freiflächenversorgung für die Erholung als unterversorgt dar. Wegeverbindungen verlaufen entlang von stark befahrenen Straßen, was die Aufenthaltsqualität deutlich mindert. Über Aufenthaltsqualitäten verfügen nur die begrünten Innenhöfe, sowie die Grünanlage im Südosten des Gebietes.

Die Methodik der Erfassung der Freiflächen und Wegeverbindungen im Untersuchungsgebiet und deren Erholungseignung sowie der Vorbelastungen bei den Lärmimmissionen wird der Aufgabenstellung gerecht und liefert eine adäquate Aussagetiefe. Die Empfindlichkeit von Grün- und Erholungsflächen ist außer bei Sportflächen allgemein als hoch einzuschätzen, weswegen ein hohes Risiko für solche Flächen besteht. Hierzu zählen die Kleingärten am S-Bahnhof Westhafen und die kleinen Grünflächen an der Unionstraße. Die Datengrundlage ist lückenlos vorhanden.

B.II.3.7.1.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen besteht aus den zu untersuchenden Teilaspekten Bestand an Biotoptypen, Vorkommen von Tier- und Pflanzenarten, geschützte Flächen und Objekte sowie Biotopverbund. Diese werden nach dem MUVS in den Schutzziele Tierarten und Lebensräume sowie Pflanzen und Biotope zusammengefasst.

Für das Untersuchungsgebiet wurden in den letzten Jahren eine Reihe von Kartierungen hinsichtlich Flora und Fauna durchgeführt:

1992/1993 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zum Berliner Innenring,
2003 im Zuge der Eingriffsbewertung zu Bebauungsplänen für den Bereich der Bahn- und Gewerbeflächen entlang der Siemensstraße,
im Frühjahr/Sommer 2004 für die Planfeststellung der Planstraße im Block 9,
faunistische Untersuchung für eine Teilfläche des Güterbahnhofs Moabit von 2008,
2007 und 2008 für die Erstellung der Gutachten UVS und LBP zur Planstraße im Block 902.

Nach den aktuellen Kartierungen ist der Bereich der Industrie- und Gewerbeflächen, die teilweise als Lagerflächen genutzt werden, hoch versiegelt. Der ehemalige Güterbahnhof liegt brach. Hier war über die Jahre vereinzelter Aufwuchs von Gehölzen möglich. Die aktiv genutzten Gleisanlagen sind teilversiegelt, Spontanvegetation ist nach der abgeschlossenen Baumaßnahme der Deutschen Bahn dabei sich neu zu entwickeln.

Darüber hinaus konnten anthropogene Sonderflächen erfasst werden, die als Biotope der Baustellen und der Lagerflächen klassifiziert wurden, welche überwiegend vegetationsfrei sind.

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes befinden sich die Becken des Westhafens, welche in den Biotoptyp Hafenanlagen eingeordnet worden sind.

Südlich der Siemensstraße liegen Wohngebiete mit vorrangiger Blockrandbebauung, in welche begrünte Innenhöfe integriert sind. In diesem Bereich sind auch ein Biotop der Parkanlagen und zwei Gemeinbedarfsflächen, welche einen hohen Grünanteil aufweisen, kartiert worden.

Die Karte der Vegetation aus dem Umweltatlas von Berlin weist für die nördlich gelegenen Gewerbeflächen und die Hafenanlagen auf Strauchpflanzungen mit Hackunkrautfluren sowie Tritt- und Zierrasen hin. Im Bereich der Bahnanlagen ist laut der o. g. Karte mit Salzkraut-Herbizidvegetation und Queckenfluren zu rechnen. Zwischen den Gleisen sind laut der Karte ruderales Hochstaudenfluren und Queckenrasen sowie Trockenrasen-Fragmente zu finden. Wegen der Bauarbeiten in der Vergangenheit trifft dies nicht mehr zu. Südlich der in Benutzung befindlichen Bahnstrecke, im Bereich der Bahnbrachen, kommen Baumbestände mit Vogelknöterich-Trittrassen, Strauchpflanzungen mit Hackunkrautfluren sowie Zier- oder Weidelgras-Trittrassen vor. Im Bereich zwischen der Siemensstraße und den Bahnflächen wird laut Karte auf Strauchpflanzungen mit Queckenfluren, Weidelgras-Trittrassen sowie Quecken- und ruderales Hochstaudenfluren hingewiesen. Das Wohngebiet wird von Baumbeständen mit Unkrautfluren oder Weidelgras-Trittrassen sowie Strauchpflanzungen mit Hackunkrautfluren charakterisiert. Im Schulgarten (Quitowstraße / Ecke Bremer Straße) kommen Stauden- / Sommerblumenpflanzungen mit Hackunkrautfluren, Gehölzpflanzungen mit Unkrautfluren sowie zu kleinen Teilen Hochstaudenfluren vor. Im Bereich der Gemeinbedarfsflächen sind größtenteils Zierstauden- und Strauchpflanzungen mit Hackunkrautfluren, Zierrasen sowie Trittrassen vorzufinden. Die kleine Parkanlage weist Zierrasen, Strauch-/ Baumpflanzungen mit Unkrautfluren sowie Zierbeete mit Hackunkrautfluren auf.

Die Flächen sind gemäß dem Landschaftsprogramm von Berlin im Wesentlichen den siedlungsgeprägten Biotoptypen zuzuordnen. Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH - Richtlinie sind nicht vorhanden. Die Flora des Gebietes setzt sich neben dem vorhandenen Baumbestand und den Bereichen mit Gehölzaufwüchsen hauptsächlich aus Arten der ein- und mehrjährigen Ruderalfluren zusammen.

Bahnanlagen gelten stadtoökologisch als wichtige Verbindungsbiotope zwischen innerstädtischen Grünflächen und Lebensräumen im Umland. Da im Bereich der Bahnanlage im Untersuchungsgebiet jedoch in den vergangenen Jahren umfangreiche Baumaßnahmen stattgefunden haben, sind die Verbindungsfunktionen stark beeinträchtigt worden. Die Gleisschotterflächen sind noch bis heute weitgehend vegetationsfrei.

Den Baumreihen im Untersuchungsgebiet kann eine Funktion für den Biotopverbund zugeschrieben werden. Die übrigen Flächen besitzen geringe bis gar keine Bedeutung für den Biotopverbund.

Im Gebiet befinden sich keine Schutzgebiete und -objekte nach dem Naturschutzrecht. Lediglich die Laubbäume mit einem Stammumfang von über 80 cm sind durch die Baumschutzverordnung geschützt und besitzen so den Status als geschützte Landschaftsteile.

Nach einer Auskunft der obersten Naturschutzbehörde liegen keine Informationen über das Vorkommen seltener und gefährdeter Arten bzw. besonders geschützter Arten nach BArtSchV oder den Anhängen II und IV der FFH - Richtlinie im Untersuchungsgebiet vor.

Im Sommer 2008 ist eine faunistische Untersuchung durchgeführt worden. Innerhalb dieser Studie wurde u. a. die Fläche auf das Vorkommen von Reptilien und Heuschrecken untersucht. Dabei konnten Exemplare der Blauflügeligen Ödlandschrecke gefunden und somit ein Vorkommen der Art auf der Fläche des Güterschuppens nachgewiesen werden.

Ein Gutachten zur Potenzialeinschätzung des Untersuchungsgebietes auf das Vorkommen von Bienen und Wespen 2008 kommt zu der Einschätzung, dass sich der Lebensraum für die Stechimmenfauna durch Bautätigkeiten in der Vergangenheit gegenüber einer Untersuchung von 1997 zwar verkleinert hat, aber nicht verloren ist. Es ist zu vermuten, dass noch die gleichen Arten wie 1997 im Gebiet anzutreffen sind. In der Kartierung von 1997 konnten 82 gesetzlich geschützte Stechimmenarten festgestellt werden, darunter eine Zielart des Berliner Biotopverbundes (*Osmia mustelina*), die entlang der Gleistrasse und der Bahnbrache ihren Lebensraum haben. Die bundesweit sehr seltene Grabwespe *Oxybelus variegatus* kommt ebenfalls in diesem Gebiet vor. Sie ist in der Roten Liste für Berlin, Brandenburg und Deutschland enthalten, aber besitzt keinen gesetzlichen Schutzstatus.

Bei der faunistischen Untersuchung im Gebiet des Güterschuppens sind an den Gebäuden, die für ein anderes Vorhaben teilweise zum Abbruch bestimmt sind, Niststätten von Haussperling (35x), Hausrotschwanz (3x) und Bachstelze (1x) gefunden worden.

Ein Brutpaar des Steinschmätzers mit flüggen Jungvögeln konnte ebenfalls auf der Fläche beobachtet werden. Die Brutstätte wird in einem der Haufwerke aus Betonteilen vermutet. Der Steinschmätzer gilt nach Roter Liste Berlin und Deutschland als stark gefährdet. Bei allen Brutvogelarten, die im Gebiet innerhalb dieser Kartierung angetroffen wurden, handelt es sich um besonders geschützte Arten nach BNatschG.

Für diese Vogelarten stellt die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs ein Lebensraum- und Nahrungsbiotop dar.

Im Rahmen der Erstellung der UVS zum Planfeststellungsverfahren zum nördlichen Abschnitt des Berliner Innenringes (1992/1993) wurden die Flächen zwischen der Beusselbrücke und der Putlitzbrücke für die Avifauna nur von eingeschränktem Wert beurteilt. Es konnten Arten wie Stieglitz, Sperling, Tauben, Schwalben und Nebelkrähen als Nahrungsgäste kartiert werden. Vogelarten des Anhangs I der VSchRL bzw. der BArtSchV konnten nicht nachgewiesen werden. Die aktuellen Begehungen der Fläche haben keine Abweichungen in der Einschätzung für die heutige Situation ergeben. Für Schmetterlinge, Heuschrecken, Wildbienen und Solitärwespen wurden die Böschungen und Vegetationsbestände zwischen der Beusselbrücke und der Putlitzbrücke als wertvoll eingestuft. Aufgrund der erst vor kurzem abgeschlossenen Baumaßnahmen der Bahn und dem damit verbundenen Wegfall der verschiedenen Biotopstrukturen (insbesondere trocken-warme Lebensräume) gilt diese Einstufung heute als zu hoch.

Die Bewertung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere ergibt folgendes Bild:

Die vorkommenden Biotope sind als nicht besonders wertvoll einzustufen. Wertvollere Bereiche befinden sich noch entlang der Bahntrasse und der Gehölzflächen. Da es sich um ruderale Gehölzflächen handelt, sind diese Lebensräume innerhalb von kurzen bis mittleren Zeiträumen wieder herstellbar. Die Biotope der Industrie- und Gewerbeflächen, sowie der unterschiedlichen Bebauungen verfügen lediglich über eine geringe Artenvielfalt. Etwas vielfältiger sind hier ebenfalls die Biotope der Bahnbrache und die Randbereiche der Bahntrasse.

Bei der Bewertung der Biotope wird unterschieden zwischen hohem, mittlerem und geringem Biotopwert. Biotope mit hohem Wert sind im Untersuchungsraum nicht anzutreffen. Von mittlerem Wert sind Teile der Bahnflächen sowie die Teilfläche mit Gehölzen. Weiterhin werden die Baumreihen entlang der Siemensstraße, die kleine Parkanlage an der Siemensstraße, die kleingartenähnlichen Nutzungen sowie die Gemeinbedarfsflächen als mittelwertig eingestuft. Die übrigen Flächen sind von geringem Biotopwert.

Die Bahnbrachen entwickeln sich zu Lebensraum- und Nahrungsbiotopen von Stechimmen und einigen Vogelarten. Zusätzlich stellen sie einen Lebensraum für die Blauflügelige Ödlandschrecke und potenziell für die Zauneidechse dar. Einige Bereiche sind mit Abfall übersät und schränken so den Wert als Lebens- und Nahrungsbiotop für Stechimmen, Heuschrecken, Reptilien und Vögel stark ein.

Die Gemeinbedarfsfläche mit einem hohen Grünanteil (Siemensstraße, Ecke Unionstraße) besitzt nur eine sehr geringe Verbundfunktion, bildet jedoch eine „grüne Insel“, weswegen ihr allgemein in diesem hoch versiegelten Stadtbereich eine Bedeutung zukommt.

Empfindlich gegenüber Nutzungsänderungen ist insbesondere die Fläche der Bahnbrache, die Teil Lebensraum des Steinschmätzers ist. Hierdurch besteht ein hohes Konfliktpotenzial.

Die zur Bestandserfassung verwendete Methodik der flächendeckenden Vegetationstypenkartierung (UVS) bzw. Biotoptypen- und ergänzenden Baumkartierung (LBP) wird der Aufgabenstellung gerecht und reicht für die zu treffenden Aussagen aus. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht, da in ergänzenden faunistischen Kartierungen keine relevanten Arten gefunden worden sind.

B.II.3.7.1.2.3 Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden wird anhand der Schutzwürdigkeit der Bodentypen, des Versiegelungsgrades und der Vorbelastung durch Schadstoffeinträge beschrieben und bewertet.

Die Böden im Untersuchungsraum bestehen laut Umweltatlas von Berlin aus anthropogen veränderten Bodengesellschaften. Der gesamte Bahnbereich wird den Böden der Gleisanlagen, welche sich auf Aufschüttungs- bzw. Abtragungsflächen befinden, zugeordnet. Die nördlich und südlich davon gelegenen Flächen, welche gewerblich genutzt werden, gehören den Böden der Industrieanlagen auf Aufschüttungs- bzw. Abtragungsflächen an. Als Bodengesellschaften wurden verschiedene Ausprägungen von Syrosem, Regosolen und Pararendzina kartiert. Südlich der Siemensstraße werden die

dort gelegenen Wohn- und Mischgebietsflächen den Böden der dichten Innenstadtbebauung bzw. denen der Siedlungsflächen auf Aufschüttungen zugeordnet. Es wurden hier die Bodengesellschaften Lockersyrosem, Regosol bzw. Humusregosol und Pararendzina aufgenommen.

Die Flächen im Untersuchungsgebiet sind überwiegend versiegelt. Nördlich der Bahn- und Gleisanlagen liegt der Versiegelungsgrad zwischen 91 und 100%. Im Bereich der Bahnflächen sind 61 - 80% der Böden versiegelt, wobei ein kleinflächiger Teil zwischen den Gleisen eine Versiegelung von nur 10% aufweist. Südlich der Siemensstraße, im Bereich des Wohngebiets, ist der Boden hoch versiegelt, wobei die Werte zwischen 51 und 100% schwanken. Eine Ausnahme bildet der Versiegelungsgrad auf der Fläche des Schulgartens (Quitowstraße/ Ecke Bremer Straße) mit 11 - 20%.

Nördlich der Siemensstraße befinden sich zudem großflächige Altlastenverdachtsflächen.

2007 wurden Boden- und Grundwassernachuntersuchungen auf dem Gelände des Güterbahnhofs durchgeführt. Dabei wurden die maximal vorkommenden LHKW – Konzentrationen südlich des Güterschuppens festgestellt. Inzwischen konnten das Sanierungsziel festgelegt und über die Rahmenbedingungen der Sanierung zwischen dem Eigentümer und der Stadt eine Einigung erreicht werden.

Weitere Untersuchungen auf den Flächen des geplanten Gastronomiegroßhandels (westlich des Güterschuppens) haben ergeben, dass mit großer Wahrscheinlichkeit kein Material größer dem Zuordnungswert Z2 nach LAGA (=“Sonderabfall“ / gefährlicher Abfall) anfallen wird. Lokale Kontaminationen können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Eine Gefährdung durch LCKW in der Bodenluft kann weitgehend ausgeschlossen werden.

Die Schutzwürdigkeit der Bodentypen lässt sich anhand der Kriterien Seltenheit und Naturnähe beurteilen. Sämtliche Böden innerhalb des Untersuchungsraumes sind in Berlin weit verbreitet und weisen starke anthropogene Veränderungen auf, weshalb eine Naturnähe nicht mehr gegeben ist.

Der Versiegelungsgrad der Böden ist ein Kennwert, der die Einschränkung der Bodenfunktionen charakterisieren kann. Böden mit einem hohen Versiegelungsgrad haben demnach nur ein geringes Potenzial, ihre Funktionen auszuüben.

Bei einem Versiegelungsgrad von 0 bis 20% können die potenziellen Bodenfunktionen erfüllt werden, weshalb diese Kategorie eine hohe Wertigkeit erhält. Bei einem Versiegelungsgrad von 21 bis 60% ist von einer eingeschränkten Funktionstätigkeit des Bodens auszugehen, hier liegt demnach eine mittlere Wertigkeit vor. Von geringem Wert sind Flächen mit einem Versiegelungsgrad von über 60%, da hier die Bodenfunktionen nur noch unzureichend erfüllt werden können.

Im Untersuchungsgebiet sind lediglich ein schmaler Streifen im Bereich der Gleisanlagen sowie der Schulgarten (Quitowstraße / Ecke Bremer Straße) bezüglich der Versiegelung von hohem Wert. Als mittelwertig ist die Fläche des Unionsplatzes an der Siemensstraße einzustufen. Die übrigen Flächen sind hochgradig versiegelt und damit von geringem Wert.

Die Vorbelastung durch Schadstoffeinträge mindert die Bodenqualität und damit den Wert der Böden. Als stark belastet gelten Flächen mit einem Altlastenverdacht sowie Flächen, die einem direkten Eintrag von Schadstoffen (z.B. Herbizide, Schmutzwasser) ausgesetzt sind. Als belastet gelten Flächen, die einem indirekten Schadstoffeintrag ausgesetzt sind. Hierbei kann es sich beispielsweise um Immissionen über den Luftpfad (Autoabgase, Industrieemissionen, Hausbrand) handeln. Schadstoffeinträge bestehen auf den Gewerbeflächen auch durch Regenwasser, welches Depositionen in den Boden einspült. Geringfügig belastet sind Böden, die einen geringen Eintrag von Schadstoffen zu verzeichnen haben.

Auf den gewerblich bzw. industriell genutzten Flächen sowie auf der Bahnbrache besteht Altlastenverdacht mit Anhaltspunkten für schädliche Bodenveränderungen, wo zum Teil bereits eine Sanierung erfolgt ist.

Die Bereiche der Bahnanlagen zählen ebenfalls zu Altlastenverdachtsstandorten, auf welchen der hinreichende Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung besteht. Hinzu kommt, dass diese Flächen durch Herbizidanwendung von Bewuchs freigehalten werden, wodurch eine hohe Belastung durch Schadstoffe resultiert. Somit sind sämtliche Flächen des Untersuchungsgebietes nördlich der Siemensstraße von geringem Wert. Von mittlerem Wert sind die Böden auf den Wohnbau- und Gemeinbedarfsflächen südlich der Siemensstraße.

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 dreistufige verbal-argumentative Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

B.II.3.7.1.2.4 Schutzgut Wasser

B.II.3.7.1.2.4.1 Oberflächengewässer

Oberflächengewässer kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, mit Ausnahme der sich im nördlichen Bereich befindlichen offenen Wasserbecken des Westhafens, die jedoch aufgrund der Entfernung und der dazwischen liegenden Bahngleise nicht von den Auswirkungen der Straße betroffen sind.

B.II.3.7.1.2.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird in der UVS mit den Kriterien der aktuellen Gefährdung des Grundwassers, der Eignung der Flächen zur Grundwasseranreicherung und des Schutzstatus der Flächen in Bezug auf das Grundwasser beschrieben.

Das Grundwasser steht gemäß der Karte der Flurabstände im östlichen, westlichen und südlichen Teil überwiegend zwischen 4 - 10 m unter Flur und im zentralen Bereich zwischen 2 - 4 m unter Flur an. In kleinen Bereichen im nördlichen Teil liegen die Flurabstände bei 1,5 – 2 m.

Aufgrund der teilweise geringen Flurabstände bzw. der durchlässigen Böden ist die Verschmutzungsempfindlichkeit im gesamten Gebiet „hoch“. Das Grundwasser ist laut Umweltatlas im gesamten Untersuchungsgebiet nicht geschützt.

Eine Gefährdung des Grundwassers geht vor allem von den vorhandenen Altlasten(verdachts)flächen aus. Der Boden im Bereich der Gleise wird auf Grund der Verschmutzung durch den Bahnbetrieb (Herbizide, Fäkalien, Abfälle, Tropfverluste, Abrieb von Gleisen und Rädern) als belastet angesehen. Durchsickerndes Niederschlagswasser von derartig belasteten Böden bedeutet vor allem für die Trinkwasseraufbereitung einen höheren Aufwand.

Demnach ist die gesamte Fläche nördlich der Siemensstraße wegen der hohen Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers für das Schutzgut Wasser von geringem Wert, jedoch als empfindlich zu beurteilen. Das Grundwasser unter der südlichen Wohnbebauung der Siemensstraße ist einer geringeren Gefährdung durch Schadstoffeinträge ausgesetzt, wobei die Verschmutzungsempfindlichkeit gemäß Umweltatlas dennoch als hoch einzustufen ist.

Die zunehmende Oberflächenversiegelung hat zur Folge, dass das Niederschlagswasser über die Kanalisation abgeleitet wird und somit für die natürliche Grundwasserneubildung verloren geht. Die Fähigkeit zur Grundwasserneubildung hängt im entscheidenden Maße vom Grad der Versiegelung ab. Im gesamten Gebiet liegt insgesamt ein hoher Versiegelungsgrad vor, weswegen die Grundwasserneubildungsfunktion eingeschränkt ist.

Es liegen keine Trinkwasserschutzgebiete innerhalb des Untersuchungsgebietes und in der Umgebung. Das nächste Trinkwasserschutzgebiet liegt ca. 3 km westlich des Untersuchungsgebietes. Auf Grund der Entfernung kann eine Beeinträchtigung von Trinkwasserschutzgebieten durch die Planung ausgeschlossen werden. Ebenfalls liegt das Plangebiet nicht in einem Vorranggebiet für Grundwasserschutz des Landschaftsprogramms.

Es kann angenommen werden, dass der Boden im Untersuchungsgebiet aufgrund der fast flächendeckenden Altlastenverdachtsflächen bereits stark mit Schadstoffen angereichert ist.

Die Versickerung aus Niederschlägen, und somit die Grundwasserneubildungsfunktion, ist im Untersuchungsgebiet durch die hohe Versiegelung eingeschränkt. Hierbei kommt den Freiflächen und der Bahnhofsbrache als weniger versiegelten Flächen eine höhere Bedeutung zu. Trotzdem ist auch auf diesen Flächen ein naturnaher Wasserabfluss nicht gegeben.

Auf Grund der Vorbelastungen und Empfindlichkeiten ergibt sich für die Flächen nördlich der Siemensstraße ein mittleres Konfliktpotenzial, südlich ist das Konfliktpotenzial gering.

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 dreistufige verbal-argumentative Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

B.II.3.7.1.2.5 Schutzgut Klima und Lufthygiene

Für die Beurteilung des Klimas sind die Kriterien der klimatischen Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen und die stadtklimatischen Funktionen herangezogen worden.

Nach der Karte der Klimafunktionen aus dem Umweltatlas Berlin von 2004 (Kartennummer 04.11.01) liegt der größte Teil des Untersuchungsgebietes in einem Raum mit guter Durchlüftung und überwiegend geringer bis keiner bioklimatischen Belastung. Lediglich das Industrie- und Gewerbegebiet sowie die im Südosten gelegenen Siedlungsgebiete befinden sich laut Klimafunktionskarte in einem Raum mit mäßiger, in Einzelfällen höherer bioklimatischer Belastung. Die Bahnbrache sowie die Siedlungsgebiete im Südwesten sind als klimatischer Komfortbereich dargestellt.

Der Schulgarten, die Parkanlage an der Unionsstraße sowie die grüne Brache östlich der Putlitzbrücke besitzen eine Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet mit einer Zuordnung zu belasteten Siedlungsräumen. Entlang der Bahntrasse liegt ebenfalls ein Kaltluftentstehungsgebiet mit günstigem Kleinklima.

Gemäß der Karte „Stadtklimatische Zonen“ im Umweltatlas von Berlin liegt das Untersuchungsgebiet in einer Zone mit hohen Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen. Auf Grund der sehr geringen nächtlichen Abkühlung und der hohen Schwülegefährdung besteht zudem ein sehr hohes Risiko für bioklimatische Belastungen.

Die Schadstoffuntersuchung, die im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt worden ist (UL 17), zeigt die ermittelten Schadstoffkonzentrationen in der Luft im Planfall (planfestgestellte Variante) und in der Nullvariante. Die Nullvariante lässt sich mit der Situation der planfestgestellten Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) gleichsetzen. Geprüft wird darin auf Benzol, PM₁₀, PM_{2,5} und NO₂.

Entlang der Beusselstraße und im Einmündungsbereich zur Siemensstraße werden die Grenzwerte für PM₁₀ und PM_{2,5} überschritten. In der Siemensstraße werden die Grenzwerte der 39. BImSchV in ihrem weiteren Verlauf eingehalten.

Im Jahresbericht für Luftqualität 2007 werden die Messungen an der Beusselstraße 66 wiedergegeben. Hier werden vor allem die Grenzwerte der 39. BImSchV von Stickstoffdioxid und Stickoxiden, aber auch die Grenzwerte von PM₁₀, überschritten. Die Beusselstraße 66 liegt etwa zwei Blöcke südlich des Plangebiets, weswegen die Ergebnisse hier dargelegt werden können, aber nur bedingt mit einbezogen werden, da nicht die gleichen Verhältnisse und somit die gleichen Ergebnisse für die Siemensstraße angenommen werden können.

Die klimatische Situation ist im Gebiet positiv zu beurteilen. Die Durchlüftung des Ortes ist gegeben und lediglich die südöstlichen Gebiete sind klimatischen Belastungen ausgesetzt. Dagegen neigt das gesamte Gebiet im Vergleich mit den Freiflächen am Stadtrand zu einer Schwülegefährdung. Die Bahnbrache ist als klimatischer Komfortbereich einzustufen.

Die Kaltluftentstehungsgebiete, besonders solche mit einer Zuordnung zu belasteten Siedlungsräumen, haben eine wichtige Bedeutung für den Temperatenausgleich und die Vermeidung von Überhitzung. In innerstädtischen Bereichen mit einem hohen Versiegelungsgrad ist es besonders wichtig diese Gebiete zu erhalten.

Die Siemensstraße ist zwar deutlich mit Schadstoffen belastet, aber die Grenzwerte nach der 39. BImSchV werden in ihrem Verlauf eingehalten. Lediglich im Einmündungsbereich zur und entlang der Beusselstraße werden Grenzwerte überschritten. Hier ist ein weiterer Anstieg der Schadstoffwerte zu vermeiden.

Hohe Konfliktpotenziale bestehen zwischen den Gleisanlagen der S-Bahn und der Fernbahn, auf den Freiflächen im Bereich der Uni-
onstraße und auf einer kleinen Fläche östlich der Putlitzbrücke.

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 dreistufige verbal-argumentative Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

B.II.3.7.1.2.6 Schutzgut Landschaft

Landschaftsbildelemente werden nach ihrer Vielfalt, Eigenart, Schönheit und Natürlichkeit bewertet.

Aufgrund der aktuellen Nutzungen und der geringen Anzahl an nutzbaren Grünflächen weist das Untersuchungsgebiet, vor allem nördlich der Siemensstraße im Bereich der Bahnanlagen, nur geringe Aufenthaltsqualitäten auf. Die südlich gelegenen wohnbaulich genutzten Flächen werden durch die begrünten Innenhöfe und die Straßen begleitende Bepflanzung etwas aufgewertet, jedoch ist die Aufenthaltsqualität durch verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffemissionen gering. Eine Erholungseignung ist im gesamten Gebiet nur sehr eingeschränkt gegeben.

Als markante Bauten für das Landschaftsbild sind die Beusselbrücke, die Putlitzbrücke und die denkmalgeschützte Bausubstanz des Westhafens zu nennen. Typische Elemente für das Landschafts- bzw. Stadtbild und hier Landschaftsbild prägend sind die Baumreihen im Gebiet, die zum Teil aus älteren Beständen von Säulenpappeln (*Populus nigra* „Italica“) bestehen.

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs sowie die Industrie- und Gewerbeanlagen geben derzeit ein eher ungeordnetes Bild ab. Die Blockrandbebauung mit begrünten Innenhöfen ist sehr typisch für das Berliner Stadtbild, aber auch hier handelt es sich nicht um Anlagen, die auf Grund besonderer Eigenschaften hervorzuheben wären.

Die gesamte Untersuchungsfläche weist bis auf wenige ruderalen Gehölzstandorte kein natürliches Landschaftsbild auf. Aus dem Zusammenspiel der markanten Gebäude ergibt sich eine Eigenart, aber keine bemerkenswerte Schönheit des Gebietes. Das ungeordnet wirkende Grundstück des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit kann störend wahrgenommen werden. Die Vegetationsdichte ist im Gebiet sehr gering. Sie ist bedeutsam für die Abschirmung von Landschaftsbild störenden Elementen. Je transparenter und vegetationsloser eine Landschaft ist, desto höher ist ihre visuelle Verletzlichkeit. Auf Grund dessen kommt den Baumreihen als Grünstruktur im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs eine hohe Bedeutung zu.

Das Untersuchungsgebiet ist ein für Berlin typisches Gewerbegebiet mit Bahnanlagen, die teilweise bis an die Siemensstraße heranreichen. Eine besondere Eigenart kann demnach hier nicht vorgefunden werden. Ebenfalls fehlt eine besondere Vielfalt von Landschaftsbildelementen.

Sichtbeziehungen bestehen von den Brücken entlang der Bahnanlagen. Einen besonderen Reiz stellen diese jedoch nicht dar. Weitere Sichtbeziehungen sind derzeit nicht erlebbar.

Ein hohes Konfliktpotenzial besteht demnach entlang der Pappelreihe an der Siemensstraße, im Straßenraum der Siemens- und Quitzowstraße mit ihren Straßenbäumen sowie an den Grünflächen an der Unionstraße und den Kleingärten nördlich des S-Bahnhofs Westhafen.

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 dreistufige verbal-argumentative Bestandsbewertung anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

B.II.3.7.1.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Für die Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter werden die Kriterien denkmalwerte Bausubstanz und sonstige Bausubstanz herangezogen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere geschützte Baudenkmale bzw. Denkmalbereiche: das Kraftwerk Moabit mit einem Gleichrichterwerk, Teile des Westhafens, Wohnhäuser in der Sickingenstraße 7-8, die Grundschule in der Siemensstraße, im Bereich der Beusselbrücke ein Stellwerk des ehemaligen Güterbahnhofs und eine öffentliche Bedürfnisanstalt am Unionplatz. Bodendenkmale bzw. Gartendenkmale sind im Gebiet nicht vorhanden.

Die sonstigen baulichen Anlagen können zwischen genutzt und ungenutzt unterschieden werden.

Auf die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude ist innerhalb der Planung Rücksicht zu nehmen. Denkmalgeschützte Bausubstanz ist als historisches Gut zu betrachten und für die Nachwelt zu erhalten. Die genutzte Bausubstanz ist grundsätzlich von der Planung so zu belassen, wie sie sich darstellt. Hingegen ist bei der ungenutzten Bausubstanz im Gebiet sowie den Brachflächen, die sich überwiegend im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit befinden, eine Wiederbelebung der Bausubstanz bzw. die Zuführung zu neuen Nutzungen wünschenswert.

Ein hohes Konfliktpotenzial besteht bei der Wohnbebauung südlich der Siemens- und Quitzowstraße sowie bei den aufgeführten Denkmalen.

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 dreistufige verbal-argumentative Bestandsbewertung (geringen, mittleres und hohes Konfliktpotenzial) anhand der aufgeführten allgemein anerkannten Schutzziele. Relevante Lücken in der Datengrundlage bestehen nicht.

B.II.3.7.1.2.8 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 (1) UVPG sind nicht nur die einzelnen Schutzgüter, sondern auch die Wechselwirkungen zwischen diesen zu betrachten. Die Wechselwirkungen innerhalb eines Schutzgutes, wie z.B. die bei Böden bestehende gegenseitige Abhängigkeit von Bodenart, Bodenwasser- und -lufthaushalt, Niederschlagsfiltration, Sorptionseigenschaft, Nährstoffgehalt und biotischer Aktivität wurden dadurch berücksichtigt, dass die Bestandsbewertung anhand von Kriterien er-

folgten, welche die Ergebnisse dieser Wechselwirkungen integrieren (bei den Böden z.B. deren Naturnähe).

Die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern, wie z.B. die Abhängigkeit der Grundwasserbeschaffenheit von der Grundwasserneubildungsrate und der Bodenkontamination wurden ebenfalls in der Bestandsbewertung berücksichtigt (vgl. z.B. die Bewertungskategorien beim Grundwasser).

Die vielfältigen Wechselwirkungen des Menschen im Naturhaushalt und Landschaftsbild wurden im Rahmen der Ermittlung und Bewertung von Vorbelastungen der anderen Schutzgüter sowie bei den Nutzungsansprüchen des Menschen berücksichtigt.

B.II.3.7.1.2.9 NATURA-2000-Gebiete

Die nächstgelegenen FFH-Gebiete sind das Tegeler Fließtal im Norden, das Wasserwerk Tegel im Nordwesten und die Fließwiesen Ruhleben im Westen. Das nächstgelegene EU-Vogelschutzgebiet ist das Tegeler Fließtal im Norden. Alle Gebiete befinden sich in mehr als 5 km Entfernung vom Untersuchungsraum.

B.II.3.7.1.3 Umweltauswirkungen und Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

In der UVS wurde eine ökologische Risikoanalyse angewendet, welche über die Empfindlichkeit und den Wert des Bestandes das ökologische Risiko darstellt, das für den betreffenden Raum durch einen Eingriff entsteht. Das Risiko ist in der Bestandsanalyse als Konfliktpotenzial dargestellt worden und für den gesamten Untersuchungsraum zugeordnet. In der Unterlage 16-2 Blatt 8 sind durch die Überlagerung der Konfliktpotenziale für die verschiedenen Schutzgüter Raumwiderstände und Räume mit besonderer Konfliktdichte dargestellt. Durch eine weitere Überlagerung mit der geplanten Straßen-trasse wurden die Auswirkungen auf die Umwelt prognostiziert. Die Konfliktpunkte im Untersuchungsgebiet sind:

Die Wohnbebauung südlich der Siemens-/Quitowstraße. Es sind hier besonders die Schutzgüter Mensch und Kultur- und Sachgüter betroffen. Die Flächen sind durch den Verkehr vorbelastet.

Zwischen der Siemensstraße und der geplanten Trasse. Im westlichen Teil des Untersuchungsraums sind die wertvollsten Bereiche für das Schutzgut Pflanzen und Tiere. Dies führt zu einem hohen Raumwiderstand für das Schutzgut Pflanzen und Tiere auf Grund des möglichen Verlustes als Lebensraum und Nahrungshabitat für Stechimmen, Heuschrecken und Vögel. Das Schutzgut Landschaftsbild ist zudem durch den möglichen Verlust der Pappelreihe betroffen.

Bereits in der Projektierungsphase wurden Vorhabensoptimierungen durchgeführt, die zu einer Entlastung der bestehenden Situation bzw. zu einer Vermeidung von negativen Umweltauswirkungen führen:

Der Neubau der Straße bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der Siemens- und Quitowstraße führt zu einer allgemeinen Verbesserung der Wohnumfeldqualität bei den Wohngebieten südlich des bestehenden Straßenzuges (Lärm, Luftqualität, Landschafts-/Stadt-bild);

Zur Vermeidung von Neuzerschneidungen erfolgte eine Trassen-bündelung der geplanten Straße mit der Bahntrasse;

Zur Vermeidung von Verunreinigungen von Boden und Grundwasser wird das Niederschlagswasser der befestigten Flächen über die Mischkanalisation abgeleitet und geklärt;
Die Baustelleneinrichtung ist auf einer bereits versiegelten Fläche an der Siemensstraße vorgesehen;
Die Pflanzung von Straßenbäumen entlang der Planstraße.

B.II.3.7.1.3.1 Schutzgut Mensch

Baubedingt kommt es für das Schutzgut zu Beeinträchtigungen. Dabei ist besonders die Blockrandbebauung an der Siemensstraße betroffen. Zu einer zusätzlichen Lärmbelastung wird es im westlichen Teilstück kommen, wo die Planstraße in den alten Verlauf der Siemensstraße einfließt. In diesem Bereich passiert das Baugeschehen in direkter Nähe zur Wohnbebauung und führt hier zu erhöhtem Lärm. Hierbei ist anzumerken, dass der Straßenlärm während der Bauphase reduziert wird, da zumindest teilweise die Siemensstraße gesperrt werden wird und so der Verkehr verlangsamt bzw. auf andere Straßen verlagert wird.

Betriebsbedingt bleibt die problematische Situation hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen im Kreuzungsbereich von Beusselstraße und Siemensstraße weiterhin bestehen, die Grenzwerte von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) werden überschritten. Allerdings wird sich die Verkehrslärmbelastung entlang der Siemensstraße östlich der Einmündung der Planstraße und der Quitzowstraße im Planfall verringern. Eine Zunahme des Verkehrslärms ist lediglich im Nahbereich der Einmündung der Planstraße in die Siemensstraße im Knotenbereich Siemensstraße/Beusselstraße sowie entlang der neuen Straße im zukünftigen Gewerbegebiet zu verzeichnen. Die maximalen Beurteilungspegel betragen tagsüber 74 dB(A) und nachts 67 dB(A) an den Gebäuden Siemensstraße 50 und Siemensstraße 1. Eine Überschreitung der Grenzwerte tritt auch an den Gebäuden Siemensstraße 2 bis 6 sowie Beusselstraße 44 auf.

Positiv ist zu bewerten, dass durch die Planung der Durchgangsverkehr mit einem erheblichen Anteil an LKW-Verkehr auf die in weiterem Abstand zur Wohnbebauung verlaufende Planstraße verlagert wird. Die Verkehrsmengen in der Siemensstraße werden dadurch erheblich reduziert, was zu einer Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffwerte entlang der Siemensstraße führt.

Anlagebedingt kommt es zu keinen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.

Zur Vermeidung von Belastungen des Schutzgutes Mensch wird die Trasse im Bereich der Gewerbeflächen geführt. Hier ist die Lärmtoleranz höher als in Wohngebieten. Zudem wird die Trasse mit den Trassen des Schienenverkehrs gebündelt und damit in eine bereits mit Lärmemissionen vorbelastete Fläche gelegt.

Zur Vermeidung von Baulärm ist der nächtliche Immissionsschutzrichtwert von 45 dB(A) bei Bautätigkeit einzuhalten. Die eingesetzten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen.

B.II.3.7.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Baubedingt werden für Baustelleneinrichtungen bereits versiegelte bzw. sehr geringwertige Lager- bzw. Baustellenflächen in Anspruch genommen. Somit kommt es baubedingt zu keinen erheblichen Eingriffen in das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Die Bautätigkeit führt zu zusätzlicher Beunruhigung der im Umfeld lebenden Tiere.

Betriebsbedingt ergeben sich keine größeren negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere, da innerstädtisch vorkommende Tiere sich weitgehend an die Lärmbelastungen angepasst haben. Allerdings kann sich für die Stechimmenfauna die Mortalitätsrate durch vermehrtes Überfliegen der Trasse erhöhen. Die angrenzenden verbleibenden Vegetationsflächen werden durch eine Erhöhung der Schadstoffeinträge sowie durch Tausalze zusätzlich belastet. Hier ist jedoch die bereits hohe Vorbelastung durch Herbizideinsatz im Gleisbereich und industrielle Schadstoffeinträge zu beachten.

Anlagebedingt kommt es zum Verlust von Biotopflächen und zur Zerschneidung von Biotopen. Da eine Trassenbündelung mit den schon vorhandenen S-Bahngleisen erfolgt, ist die Zerschneidung auf ein Minimum reduziert worden. Zusätzlich ist der Verlust von Gehölzen bzw. von einem der Teil der Baumreihe an der Siemensstraße für den Trassenbau unumgänglich. Bei den Baumreihen handelt es sich um zum Teil ältere Bestände von *Populus nigra* ‚Italica‘.

Zur Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Pflanzen und Tiere können 14 Bäume erhalten und während der Bauzeit vor Beschädigung geschützt werden. Da die geplante Straße weitgehend parallel zu den bestehenden Gleisanlagen geführt wird, kann die Zerschneidungswirkung minimiert werden.

B.II.3.7.1.3.3 Schutzgut Boden

Baubedingt sind Schadstoffeinträge durch die Baumaschinen nicht vollständig auszuschließen (tropfende Öle, Schmierstoffe, Schadstoffeintrag). Jedoch ist diese Beeinträchtigung mit den bestehenden Vorbelastungen (Altlasten, Industrie, Bahnflächen) in der Bewertung in Relation zu setzen.

Im unmittelbar an die Straße angrenzenden Bereich kommt es betriebsbedingt zu einer Erhöhung der Schadstoffeinträge in den Boden durch Luftdeposition und Spritzwasser (Abrieb, Stäube, Tausalze). Auch hier sei auf die bereits hohe Vorbelastung hingewiesen.

Durch das Vorhaben kommt es anlagebedingt zu einem Verlust an Bodenfunktionen durch Versiegelung auf etwa 9.691m². Bei den Böden handelt es sich um anthropogen stark veränderte Bodenformationen, die bereits hohe Vorbelastungen aufweisen.

Zur Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Boden wird die Trasse in weiten Abschnitten über bereits versiegelte oder teilversiegelte Flächen geführt. Auch die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich auf bereits versiegelten Flächen.

B.II.3.7.1.3.4 Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer sind von den geplanten Trassenführungen nicht betroffen. Das Grundwasser ist zum Teil bereits durch Schadstoffeinträge aus Altlasten vorbelastet. Im Havariefall besteht die Gefahr von weiteren Schadstoffeinträgen aus leckenden Tanks der Baumaschinen oder unsachgemäßen Lagerung von Baumaterialien.

Weitere Schadstoffeinträge in das Grundwasser erfolgen betriebsbedingt über Spritzwasser auf den angrenzenden Flächen. Auf Grund der in der Innenstadt üblicherweise auftretenden hohen

Schadstoffkonzentration im Regenwasser wird dieses über die Mischkanalisation abgeführt und geklärt. Eine Versickerung vor Ort ist nicht vorgesehen.

Anlagenbedingt wird auf einer Fläche von 9.691m² die Grundwasserneubildungsfunktion beeinträchtigt.

Eine weitere Schadstoffbelastung des Grundwassers wird durch die Ableitung des Niederschlagswassers über die Mischkanalisation vermieden.

B.II.3.7.1.3.5 Schutzgut Klima und Lufthygiene

Hinsichtlich des Klimas ergeben sich keine baubedingten Auswirkungen. In Bezug auf die Lufthygiene ist ebenfalls keine Veränderung feststellbar. Die Baumaschinen geben zusätzlich Schadstoffe in die Luft ab, jedoch wird dies nicht maßgeblich den Schadstoffgehalt der Luft verschlechtern.

Die insgesamt günstigen klimatischen Bedingungen entlang der Bahntrasse werden durch den Straßenbetrieb nicht verändert. Die Durchlüftung des Ortes bleibt weiterhin gegeben und die Kaltluftentstehungsgebiete im Untersuchungsgebiet bleiben trotz der Planung bestehen.

Die Schadstoffe, die durch den Verkehr an die Luft abgegeben werden, verlagern sich von der Siemensstraße auf die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs, wo sie aber durch die bessere Durchlüftung entlang der Bahntrasse schneller abtransportiert werden können.

In den Bereichen, in denen anlagebedingt Vegetationsverluste auftreten, wird lokal die ausgleichende Wirkung von Vegetationsflächen vermindert. Dies wird auch für das Schutzgut Lufthygiene deutlich, da hier der Verlust von Vegetation auch den Verlust von Schadstoff- und Staubfiltern bedeutet.

Für das Klima und die Lufthygiene lässt sich eine Minderung der ohnehin geringen Auswirkungen auch durch die Nutzung von versiegelten bzw. bebauten Flächen erreichen. Weitere Maßnahmen zur Vermeidung sind nicht möglich.

B.II.3.7.1.3.6 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild im Bereich der zu diskutierenden Trassenführung ist bereits sehr stark vorbelastet.

In der Bauphase wird die Trasse beräumt und mit Baumaschinen befahren. Daraus ergeben sich weitere visuelle Störungen für das Landschaftsbild.

Betriebsbedingt ergeben sich keine Auswirkungen für das Landschaftsbild. Stattdessen wird der Straßenverkehr auf der Siemensstraße deutlich reduziert, so dass sich die Aufenthaltsqualität dort deutlich verbessern wird.

Anlagebedingt kommt es durch die Neuordnung der Brachen zu einer Aufwertung des Gebiets. Auch führen die Alleepflanzungen entlang der Planstraße zu einer Verbesserung des Landschaftsbildes.

Als Vermeidung gilt die mit der Zusammenlegung von Straße und Schiene verbundene Trassenbündelung.

B.II.3.7.1.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Sowohl baubedingt als auch betriebs- und anlagebedingt ergeben sich keine negativen Auswirkungen.

An den Hauswänden, besonders an den Vorderhäusern der Siemensstraße, werden sich weniger Russpartikel, die über den Verkehr in die Luft abgegeben werden, absetzen, da der Straßenverkehr sich erheblich reduziert.

B.II.3.7.1.3.8 Wechselwirkungen

Die Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen den separat betrachteten Schutzgütern werden in der Auswirkungsprognose berücksichtigt, so z.B. die Belastungen des Grundwassers mit Schadstoffen über den Luft- und Boden-Pfad. Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen bzw. innerhalb von Ökosystemen (wie z.B. die Trennung faunistischer Funktionsbeziehungen) werden in der Risikoanalyse durch die Ermittlung des Risikos durch Fragmentierung / Verinselung von Biotopen berücksichtigt.

Auch diese Zusammenhänge wurden in der Risikoanalyse bei dem jeweils endbetroffenen Schutzgut berücksichtigt.

B.II.3.7.1.3.9 NATURA-2000-Gebiete

Beeinflussungen von Lebensraumtypen oder Arten der Anhänge 1 und 2 der FFH-Richtlinie bzw. von Arten des Anhangs 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie sind in den NATURA 2000-Gebieten des Landes Berlin entfernungsbedingt durch das Vorhaben nicht zu besorgen.

B.II.3.7.1.4 Kompensationsmaßnahmen

B.II.3.7.1.4.1 Ausgleichsmaßnahmen

Zum Ausgleich der unvermeidbaren bau- und anlagebedingten Konflikte bzgl. der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaftsbild sind auf den begrünbaren Bauflächen außerhalb des Verkehrsweges, im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. auf an diese anschließenden Flächen folgende Maßnahmen durchzuführen:

A 1 Entsiegelung von Grünstreifen beidseitig entlang der Planstraße auf 2.512m²

A 2 Pflanzung von 83 Straßenbäumen auf dem Grünstreifen beidseitig der Planstraße

A 3 Ansaat von Festuca-Saaten mit einem hohem Gehalt an floren- und standortgerechten Kräutern auf den Böschungen (735 m²)

A 4 Ansaat von Festuca-Saaten mit einem hohem Gehalt an floren- und standortgerechten Kräutern auf den Grünstreifen beidseitig der Planstraße (2.512 m²)

A 5 Anlage von Flächen mit Gleisschotter für Stechimmen, Blauflügelige Ödlandschrecke und Zauneidechse auf 50 m²

A 6 Gestaltung von vegetationsfreien Sandflächen für Stechimmen, Blauflügelige Ödlandschrecke und Zauneidechse auf 50 m²

Nachfolgend werden die Ausgleichsmaßnahmen schutzgutspezifisch bilanziert.

B.II.3.7.1.4.1.1 Schutzgut Mensch

Die Eingriffe und die in der UVS vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden in der nachfolgenden Übersicht bilanziert:

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Lärm durch Bau-geschehen	-	Durch den Bau der Planstraße erfahren die Anwohner eine erhebliche Entlastung von Lärmbeeinträchtigung => kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung
Geruchliche Störung bei Einbringen von Asphalt	-	Nur sehr kurzfristig => kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung

B.II.3.7.1.4.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Eingriffe und die in der UVS vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden in der nachfolgenden Übersicht bilanziert:

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Störung von Arten durch Baulärm	Kurze Bauzeiten	Tierarten haben zumeist eine hohe Lärmtoleranz innerhalb der Stadt. Zusätzlich können sie sich in die Umgebung zurückziehen => kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung
Verlust von Lebensraum- und Nahrungsbiotopen (10.043 m ²)	Herstellen von Lebensraum- und Nahrungsbiotopen im Gebiet	Ersatzmaßnahmen erforderlich
Verlust von 41 Bäumen, nach BaumSchV geschützt	Pflanzung von Straßenbäumen entlang der Planstraße (83 Stk.)	Eingriff ausgeglichen
Erhöhte Schadstoffwerte im Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs	-	Kein Eingriff, lediglich Verlagerung der Auswirkung
Erhöhte Schadstoffwerte entlang der Planstraße	-	=> Kein Eingriff, da lediglich Verlagerung der Auswirkung

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Individuenverluste der Stechimmen durch Straßenverkehr	-	Kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung
Zerschneidung von Lebensraum und Nahrungsbiotop der Stechimmen im Nordosten des Gebietes	-	Kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung => Zerschneidung geringfügig

B.II.3.7.1.4.1.3 Schutzgut Boden

Die Eingriffe und die in der UVS vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden in der nachfolgenden Übersicht bilanziert:

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Verdichtung des Bodens durch Baustelleneinrichtungen	Baustelleneinrichtung auf bereits versiegelter Fläche an der Siemensstraße (600 m ²)	Kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung
Schadstoffeintrag durch Straßenverkehr	Verringerung des Schadstoffeintrags entlang der Siemensstraße	Kein Eingriff, lediglich Verlagerung der Auswirkung
Erhöhter Versiegelungsgrad im Gebiet durch die Fahrbahn (Neuversiegelung 9.691 m ²)	Entsiegelung von Grünstreifen beidseitig entlang der Planstraße (2.512 m ²)	Ersatzmaßnahme erforderlich

B.II.3.7.1.4.1.4 Schutzgut Wasser

Die Eingriffe und die in der UVS vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden in der nachfolgenden Übersicht bilanziert:

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers durch Schadstoffe aus Verkehr => Gebiet durch Altlasten bereits stark vorgeschädigt	Senkung der Schadstoffwerte in den Quartieren entlang der Siemensstraße	=> Kein Eingriff, da lediglich Verlagerung der Auswirkung

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Verringerung der Grundwasserneubildungsfunktion durch Neuversiegelung => Grundwasser teilweise durch Altlasten verunreinigt, Grundwasserneubildung bereits eingeschränkt	-	Kein Eingriff, da erhebliche Vorbelastungen vorliegen

B.II.3.7.1.4.1.5 Schutzgut Klima und Luft

Die Eingriffe und die in der UVS vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden in der nachfolgenden Übersicht bilanziert:

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Erhöhte Schadstoffwerte im Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs	Erhebliche Entlastung von Schadstoffen entlang der Siemensstraße	Kein Eingriff, da lediglich Verlagerung der Luftschadstoffe

B.II.3.7.1.4.1.6 Schutzgut Landschaft

Die Eingriffe und die in der UVS vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen werden in der nachfolgenden Übersicht bilanziert:

Auswirkungen	Ausgleich	Bilanz
Visuelle Störungen durch Bautätigkeit	-	Kurzfristig, => kein Eingriff, da keine erhebliche Beeinträchtigung

B.II.3.7.1.4.2 Ersatzmaßnahmen

Nach der Durchführung von Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft verbleiben weitere nicht ausgleichbare Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen / Biotope sowie Boden.

Nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sollen die berechneten Mittel von **119.380,40 €** für die Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 in den auf der Fläche des Güterbahnhofs geplanten Stadtteilpark einfließen.

Dabei sollen die Maßnahmen folgende Zielsetzung enthalten:

- Stärkung des Biotopverbundsystems durch Baum-, Strauch- und Staudenpflanzungen,
- Pflanzung von heimischer Baum- und Straucharten, die von besonderem Wert für Vögel und die Stechimmenfauna sind. Z.B. Feldahorn (*Acer campestre*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Winterlinde (*Tilia cordata*), Schlehen (*Prunus spinosa*), Wildrosen (*Rosa spec.*), Brombeere (*Rubus fruticosus*), Johannesbeerarten (*Ribes spec.*), Eingrifflicher und Zweigrifflicher Weißdorn (*Crataegus monogyna*, *C. laevigata*),

- Gestaltung von vegetationsärmeren bis sandigen Bereichen,
- Entsiegelung von Flächen,
- Pflasterbeläge homogen versiegelten Belägen vorziehen,
- Kein Einsatz von Pestiziden und Herbiziden,
- Bei Substratauftrag nährstoffarme Sande verwenden.

B.II.3.7.1.5 Variantenvergleich

Es wird zwischen der Planvariante (im Folgenden auch planfestgestellte Variante genannt) und der Nullvariante unterschieden:

Planvariante: Die Planstraße im Block 902 verläuft im Anschluss an die bereits planfestgestellte Straße „Planstraße im Block 9“ (Ellen-Epstein-Straße) entlang den Gleisen um dann 60 m vor der Kreuzung Beusselstraße/Siemensstraße in den alten Verlauf der Siemensstraße einzubinden.

Nullvariante: Die Siemens- bzw. Quitzowstraße bleibt in ihrem alten Verlauf bestehen. Die Planstraße im Block 902 wird nicht gebaut.

Im Variantenvergleich werden unter Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung die beschriebenen und bilanzierten Auswirkungen der beurteilten Varianten auf die Umwelt einander zusammenfassend gegenübergestellt. Dies erfolgt schutzgutspezifisch und abschließend in einer Zusammenfassung mit Ergebnisdarstellung. Eine Besonderheit innerhalb dieser Umweltverträglichkeitsstudie ist die Tatsache, dass es nur die planfestgestellte Variante und die Nullvariante zu prüfen gibt.

Dabei können die Auswirkungen kurz zusammengefasst und eine Bewertung in Auswirkungsklassen vorgenommen werden. Die Auswirkungsklasse beschreibt die Erheblichkeit der Auswirkung (vgl. Karte: Auswirkungsprognose). Die Bewertung mit einer „geringen“ Auswirkungsklasse bedeutet eine Unerheblichkeit und muss im Zuge der Baudurchführung nicht ausgeglichen werden. Hingegen bedeutet eine Bewertung mit der Auswirkungsklasse „mittel“ oder „hoch“ eine Erheblichkeit, nach der ein Ausgleich gefordert wird.

Schutzgut	Planvariante	Auswirkungs-klasse	Nullvariante	Auswirkungs-klasse
Baubedingte Auswirkungen				
Mensch	- Lärm durch Bauge-schehen - Geruchliche Störung bei Einbringen von As-phalt	Gering Gering	-	-
Tiere, Pflan-zen / Biotope	- Störung von Tierarten durch Baulärm	Gering	-	-
Boden	- Verdichtung des Bo-dens durch Baustellen-einrichtungen	Mittel	-	-
Wasser	-	-	-	-
Klima / Luft-hygiene	-	-	-	-
Landschafts-bild	- Visuelle Störungen durch Bautätigkeit	Gering	-	-
Kultur- und sonstige Sachgüter	-	-	-	-

Betriebsbedingte Auswirkungen				
Mensch	- Erhebliche Verbesserung der Lärmproblematik entlang der Siemensstraße	Positive Auswirkung	- Lärmproblematik entlang der Siemensstraße bleibt bestehen, bzw. nimmt evtl. zu	Hoch
Tiere und Pflanzen / Biotope	- Erhöhte Schadstoffwerte im Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs - Individuenverluste der Stechimmen durch Straßenverkehr	Gering Gering	-	-
Boden	- Schadstoffeintrag durch Straßenverkehr	Mittel	- Schadstoffeintrag durch Straßenverkehr	Mittel
Wasser	- Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers durch Schadstoffe aus dem Verkehr - Beeinträchtigung von Grundwasserneubildung durch Neuversiegelung	Mittel	- Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers durch Schadstoffe aus Verkehr	Mittel
Klima / Luft-hygiene	- Erhebliche Entlastung von Schadstoffen entlang der Siemensstraße	Positive Auswirkung	- Schadstoffbelastung an der Siemensstraße bleibt bestehen	Hoch
Landschaftsbild	-	-	-	-
Kultur- und sonstige Sachgüter	- Verminderung des Absetzens von Russpartikeln an den Fassaden der Siemensstraße	Positive Auswirkung	- Absetzen von Russpartikeln besonders an den Vorderhäusern der Siemensstraße	Gering
Anlagebedingte Auswirkungen				
Mensch	-	-	-	-
Tiere und Pflanzen / Biotope	- Verlust von Lebensraum u. Nahrungsbiotopen - Verlust von Gehölzen / Bäumen - Zerschneidung von Lebensraum und Nahrungsbiotop	Hoch Hoch Gering	-	-
Boden	- Versiegelung - Aufschüttung	Mittel Mittel	-	-
Wasser	-	-	-	-

Bei diesem tabellarischen Vergleich wird deutlich, dass von der planfestgestellten Variante (Planvariante) mehr Auswirkungen auf die Schutzgüter ausgehen.

Entscheidend sind die gravierenden Vorteile, die der Bau der Planstraße im Block 902 hervorrufen würde. An erster Stelle steht dabei die Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen entlang der Siemensstraße, wenn die Planstraße gebaut und in Betrieb genommen wird. Das Schutzgut Mensch ist durch die stark befahrene Siemensstraße im derzeitigen Zustand deutlich beeinträchtigt.

Das Gelände der Bahnbrache wirkt derzeit wegen fehlender Nutzung ungeordnet. Hinsichtlich des Stadtbildes können neue Nutzungen befürwortet werden. Der Straßenbau hat jedoch den Verlust von Vegetationsflächen in Verbindung mit Neuversiegelungen im Gebiet zur Folge. Dieser Vegetationsverlust ist, wie andere unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft, mit geeigneten Mitteln auszugleichen.

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

Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 12 UVPG wurde auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG erarbeitet und bezieht infolge dessen die behördlichen Stellungnahmen sowie die Äußerungen der Öffentlichkeit mit ein.

B.II.3.7.2.1 Verhältnis von UVP und naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung bereitet die Entscheidung der Eingriffsregelung nach § 14 BNatSchG bzw. § 14 NatSchG Bln vor. Sie dient zudem der Entscheidungsfindung im Rahmen der Abwägung der Umweltbelange sowie der Belange von Natur und Landschaft gegenüber anderen Belangen. Durch ihren integrativen, medienübergreifenden Ansatz sowie durch die Behandlung der Schutzgüter Mensch und Kultur- und sonstige Sachgüter geht die UVP teilweise über die sektoral ausgerichtete naturschutzrechtliche Eingriffsregelung hinaus. Auf der anderen Seite stellt die Eingriffsregelung im Zusammenhang mit der Zulassung von Eingriffen wesentlich höhere Anforderungen an die Präzisierung der landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

B.II.3.7.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen und Vermeidungs-/ Verminderungsmaßnahmen

B.II.3.7.2.2.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch bezieht sich auf die Nutzungsansprüche des Menschen und auf die menschliche Gesundheit, wobei die gesundheitlichen Aspekte bereits über die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft mit betrachtet werden (z.B. Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen). Zur Vermeidung von Doppelbewertungen werden die Nutzungsansprüche „Wohnen“ und „Erholen“ im Schutzgut Mensch betrachtet. Dies entspricht auch den Empfehlungen im Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS).

B.II.3.7.2.2.1.1 Wohnen

Schalltechnische Beurteilung

Baubedingt kommt es durch den Baubetrieb zu Beeinträchtigungen. Es ist ein erhöhter Lärmpegel durch den Einsatz von Baumaschinen zu erwarten. Dabei sind vor allem die Bewohner der Siemensstraße betroffen. Der Trassenbau liegt in rund 150 – 200 m Entfernung zu der Blockrandbebauung der Siemensstraße. Im östlichen Teilstück werden zusätzliche Lärmemissionen durch das Baugeschehen von den dort bestehenden Gewerbebetrieben überlagert. Im mittleren Bereich der geplanten Trasse liegen wenige bis gar keine lärmschützende Bebauungen zwischen Siedlung und geplanter Straße. Hier wirkt jedoch der Abstand der Trasse zur Wohnbebauung mildernd auf den Baulärm. Trotzdem wird besonders in den Bauphasen mit schwerem und lautem Gerät (Aufbruch, Transporte, Planierarbeiten, Verdichtungen, Asphaltierarbeiten, etc.) eine Beeinträchtigung durch Lärm entstehen.

Aufgrund des Verkehrsaufkommens ist damit zu rechnen, dass die Arbeiten an den Einmündungen (westliches Teilstück der Siemensstraße) auch nachts ausgeführt werden, so dass auch nächtliche durch die Bauarbeiten bedingte Geräuschimmissionen auftreten werden. Als Hinweise bzw. Auflagen sind die folgenden Anforderungen im Rahmen des Anhörungsverfahrens aufgenommen worden:

Es ist zu gewährleisten, dass die von der Baustelle ausgehenden Geräusche an der benachbarten Wohnbebauung den nächtlichen Immissionsrichtwert von 45 dB(A) einhalten.

Die tagsüber eingesetzten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen.

Hierbei ist anzumerken, dass der Straßenlärm während der Bauphase reduziert wird, da zumindest teilweise die Siemensstraße gesperrt werden wird und so der Verkehr verlangsamt bzw. auf andere Straßen verlagert wird.

Die baubedingten Beeinträchtigungen sind temporär und nach Beendigung der Baumaßnahme nicht mehr vorhanden.

Betriebsbedingt wird sich das Verkehrsaufkommen in der Siemensstraße je nach Straßenabschnitt um 8.600 bis 15.000 Kfz/24 h verringern auf 5.300 bis 7.000 Kfz/24 h im Planfall 2015 (durchschnittlich um 67 %). Diese Abnahme ist durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Planstraße im Block 902 bedingt. Der Anliegerverkehr für die Wohnquartiere südlich der Siemensstraße verbleibt auf der Siemensstraße. Ebenfalls auf der Siemensstraße verbleibt der Durchgangsverkehr über den Straßenzug Birkenstraße – Bremer Straße – Siemensstraße. Zu geringfügigen Erhöhungen des Verkehrs kommt es im Planfall auf der Siemensstraße zwischen der Einmündung der Planstraße und der Beusselstraße (+ 3,5 %), auf der Beusselstraße nördlich und südlich der Kreuzung mit der Siemensstraße (+ 1 %), auf der Sickingenstraße (+ 2,4 %) und auf der Ellen-Epstein-Straße (erster Teilabschnitt Planstraße im Block 9; + 15 %).

Durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Siemensstraße und den Wegfall des Durchgangsverkehrs wird sich die Aufenthaltsqualität in der Siemensstraße deutlich verbessern. Aus der Reduzierung des Verkehrs resultiert eine Verminderung der Schadstoffimmissionen (vgl. Luftschadstofftechnische Untersuchung – Unterlage 17) in der Siemensstraße ebenso wie eine Verminderung der Lärmimmissionen, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

weitgehend nicht mehr erreicht werden. Dem gegenüber stehen Erhöhungen der Lärmimmissionen im Nahbereich der Einmündung der Planstraße in die Siemensstraße, im Knotenbereich Siemensstraße / Beusselstraße sowie entlang der neuen Straße im zukünftigen Gewerbegebiet. Die schalltechnische Untersuchung (UL 11) prognostiziert die zu erwartenden Schallpegel und identifiziert die Wohnungen mit Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:

Gebietseinstufung nach der Art der zu schützenden Nutzung	Immissionsgrenzwert	
	Tag (6.00 - 22.00 Uhr)	Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die schalltechnische Untersuchung kommt im Einzelnen zu folgenden Ergebnissen:

Die maximalen Beurteilungspegel betragen tagsüber 74 dB(A) und nachts 67 dB(A) an den Gebäuden Siemensstraße 50 und Siemensstraße 1. Eine Überschreitung der Grenzwerte tritt auch an den Gebäuden Siemensstraße 2 bis 6 sowie Beusselstraße 44 auf.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen - das sind Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trogfürungen etc. - scheiden im engen Stadtraum mit dichter Bebauung unmittelbar an der Straße - wie im vorliegenden Fall - aus. Eine Schallschutzwand entlang der Planstraße würde an den betroffenen bis zu 6-geschossigen Wohngebäuden höchstens in den unteren Geschossen eine nennenswerte Lärminderung erzielen. Zudem würde der Bau einer Schallschutzwand der Erschließung der angrenzenden Grundstücke zuwiderlaufen.

In der schalltechnischen Untersuchung wird vorgeschlagen, an den betroffenen Gebäuden mit Grenzwertüberschreitung passive Schallschutzmaßnahmen gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) vorzusehen.

Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und damit ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für passiven Lärmschutz besteht dem Grunde nach für die straßenzugewandten Seiten folgender Gebäude:

- Siemensstraße 1 / Beusselstraße 44
- Siemensstraße 2
- Siemensstraße 3
- Siemensstraße 4
- Siemensstraße 5
- Siemensstraße 6
- Siemensstraße 50

Ansprüche auf Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen gemäß den Verkehrslärmschutz-Richtlinien bestehen für das Gebäude Siemensstraße 5, das mit Balkonen ausgestattet ist.

Die Feststellung der tatsächlichen Ansprüche auf passiven Schallschutz sowie die Ermittlung des Umfangs der gegebenenfalls erforderlichen Schallschutzmaßnahmen und der Entschädigungen erfolgt in einer gesonderten Untersuchung nach dem in der 24. BImSchV und in den VLärmSchR 97 beschriebenen Verfahren. Diese Untersuchung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

An den Wohngebäuden Siemensstraße 7 bis 26 a, Unionstraße 1 bis 3 sowie Quitzowstraße 83 bis 104 verringert sich die Lärmbelastung durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Planstraße im Gewerbegebiet.

Anlagebedingt kommt es zu keinen Lärmimmissionen.

Lufthygienische Beurteilung

Für die Beurteilung der Luftschadstoffsituation sind baubedingt keine nennenswerten Veränderungen feststellbar. Die Baumaschinen geben zusätzlich Schadstoffe in die Luft ab, jedoch wird dies nicht maßgeblich den Schadstoffgehalt der Luft verschlechtern.

Die betriebsbedingte Luftschadstoffsituation wurde für folgende Belastungsfälle untersucht:

Nullfall: Prognosenullfall 2015 ohne Planstraße (aber Planstraße im Block 9 – Ellen-Epstein-Straße - ist in Betrieb),

Planfall: Prognoseplanfall 2015 mit Planstraße.

Zur Beurteilung der Luftverunreinigungen wurden die „Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft- 22. BImSchV“ und die „Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ herangezogen. Die 22. BImSchV wurde zum August 2010 aufgehoben. Die Regelungen der 22. BImSchV wurden zum 2. August 2010 in die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV übernommen. Danach gelten Immissionsgrenzwerte, die zum Teil nach einer Übergangsfrist ab 2010 bzw. ab 2015 einzuhalten sind. Als Leitkomponenten für die Luftschadstoffbelastungen durch den Straßenverkehr dienen Benzol, Feinstaub PM10 und PM2,5 sowie Stickstoffdioxid NO₂.

Die prognostizierte Hintergrundbelastung der Luftschadstoffimmissionen im Jahr 2015 ist berücksichtigt worden. Verglichen mit dem Ist-Zustand verringern sich die Luftschadstoffkonzentrationen hinsichtlich aller untersuchten Schadstoffe sowohl für den Nullfall als auch für den Planfall erheblich. Ursachen hierfür sind die verringerte Hintergrundbelastung auf Grund des tendenziellen Rückgangs der Schadstoffbelastungen in Berlin sowie die abnehmenden Werte der je Fahrzeugkilometer ausgestoßenen Schadstoffemissionen.

Im Planfall nehmen die Luftschadstoffkonzentrationen an den Gebäuden auf der Südseite der Siemensstraße deutlich ab. Diese Entlastung begünstigt 16 Wohnhäuser an der Siemensstraße (Nr. 4 bis 19 sowie 20 und 20 A), das Schul- und Sportgelände der James-Krüss-Grundschule sowie die Wohnhäuser Quitzowstraße Nr. 87, 103 und 104. Westlich der Beusselstraße kommt es zu keinen nen-

nenswerten Veränderungen der Luftschadstoffbelastung durch die Planstraße.

Im Bereich der Einmündung der Planstraße in die Siemensstraße bis zur Kreuzung mit der Beusselstraße ist auf Grund der nur unbedeutend zunehmenden Verkehrsmenge im Planfall gegenüber dem Nullfall nur eine geringe Zunahme der Luftschadstoffkonzentrationen zu erwarten. Betroffen davon sind die Wohnhäuser der Siemensstraße Nr. 1 bis 3 auf der Südseite sowie die Gaststätte in der Siemensstraße Nr. 50 (Nordseite). Im direkten Einwirkungsbereich der Planstraße Block 902 treten nur geringe Luftschadstoffkonzentrationen auf. Die berechneten Immissionen gelten jeweils für den Straßenrand. Sie nehmen mit zunehmender Entfernung von der Straße ab, so dass der Erholungswert der geplanten Parkanlage (Moabiter Stadtgarten) nicht nennenswert durch die von der Planstraße verursachten Luftschadstoffimmissionen beeinträchtigt wird.

Für die untersuchten Schadstoffe können die folgenden Ergebnisse zusammengefasst werden:

Der Immissionsgrenzwert für Benzol von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Untersuchungsgebiet auch nach der Realisierung der Planstraße deutlich unterschritten.

Die NO_2 -Konzentrationen unterschreiten im Nullfall und im Planfall den Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dabei werden die höchsten Konzentrationen jeweils an der Beusselstraße südlich der Siemensstraße erreicht. An der Siemens- und Quitzowstraße verringern sich die NO_2 -Immissionen im Planfall gegenüber dem Nullfall erheblich.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Stundengrenzwert für NO_2 (18 zulässige Überschreitungen eines Stundenmittelwertes von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ innerhalb eines Jahres) liegt bei 2,2 % und wird damit sicher eingehalten.

Der Grenzwert für PM_{10} von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert wird an allen Straßenabschnitten eingehalten. Es wird an der Siemens- und Quitzowstraße eine deutliche Entlastung prognostiziert.

Die zulässige Überschreitungshäufigkeit des PM_{10} -Tagesmittelwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an höchstens 35 Tagen innerhalb eines Jahres wird an der Beusselstraße auf Grund des kontinuierlich hohen Verkehrsaufkommens mit bis zu 58 Tagen deutlich überschritten. Im westlichen Abschnitt der Siemensstraße liegt die Überschreitungshäufigkeit im Planfall mit 37 knapp über dem zulässigen Wert von 35. Im Nullfall ist diese Schwelle mit 35 gerade eingehalten. Eine nennenswerte Zusatzbelastung tritt praktisch nur an der der Planstraße auf, während die Quitzowstraße und der größte Teil der Siemensstraße erheblich von Luftschadstoffimmissionen entlastet werden.

Der ab 2015 geltende Grenzwert für $\text{PM}_{2,5}$ von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Planfall an allen Straßenabschnitten eingehalten.

Insgesamt werden durch das Bauvorhaben zahlreiche Anwohner an der Siemens- und Quitzowstraße von Luftschadstoffimmissionen entlastet. Da die Luftschadstoffwerte für den Planfall und den Nullfall etwa identisch sind und die Hintergrundbelastung schon sehr hoch ist, sind die Überschreitungen des PM_{10} -Tagesmittelwertes nicht allein auf die Baumaßnahme zurückzuführen. Es kann davon ausgegangen werden, dass unter Berücksichtigung der Verkehrsprognosen, der anzunehmenden zukünftigen Verbesserungen beim Schadstoffausstoß der Kfz und der Wirkungen des Luftreinhalteplans die Hintergrundbelastung (Immissionsbelastung, die ohne die lokalen Quellen des Straßenverkehrs auftreten würde) soweit abnimmt, dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommen wird. Der Durchgangsverkehr wird durch unbewohntes Gewerbegebiet geleitet. Am

westlichen Anschluss der Planstraße an die Siemensstraße tritt keine relevante Verschlechterung der Immissionssituation ein. Aus der Sicht des Immissionsschutzes bestehen gegen das geplante Bauvorhaben keine Einwände.

Anlagebedingt ergeben sich keine Veränderungen.

B.II.3.7.2.2.1.2 Erholung

Zur Beurteilung des Bestandes und des Konfliktpotenzials hinsichtlich des Nutzungsziels der Erholung ist der Bestand an öffentlichen Grünflächen und ihrer Ausstattung sowie an sonstigen für die Erholung geeigneten Grünräumen ermittelt worden. Ebenfalls berücksichtigt wird die bestehende Verlärmung der vorhandenen nutzbaren Grünsubstanz.

Im gesamten Untersuchungsraum gibt es nur eine kleine öffentliche Parkanlage und einen kleinen Teil an Gemeinbedarfsflächen (Schulen, Sporthalle, Schulgarten, kleine Parkanlage). Diese liegen in unmittelbarer Nähe der Siemens- / Quitzowstraße und sind derzeit von Lärmimmissionen belastet. Die Erholungsqualitäten sind im Gebiet deutlich eingeschränkt. Die Brachflächen nördlich der Gewerbegrundstücke sind nicht öffentlich zugänglich. Aufgrund dieser Nutzungsstrukturen weist das gesamte Gebiet nur geringe Aufenthaltsqualitäten auf. Eine Erholungseignung ist auf diesen Flächen nicht bzw. nur eingeschränkt gegeben.

Nördlich der Siemensstraße ist auf einer Teilfläche der Gewerbebrache der Neubau einer öffentlichen Grünanlage (Moabiter Stadtgarten) geplant. Diese wird durch die Siemensstraße von den Wohn- und Mischgebieten südlich der Siemensstraße getrennt.

Baubedingt werden Flächen für die Naherholung nicht in Anspruch genommen.

Durch die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme geplante Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Tempo 30 in der Siemensstraße wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum betriebsbedingt deutlich verbessert. Die Abnahme der Verkehrsmengen und die Tempobegrenzung führen zu einer besseren Erreichbarkeit der geplanten öffentlichen Grünfläche „Moabiter Stadtgarten“. Die Verkehrsberuhigung setzt zudem die bereits durch den Bezirk Mitte geleisteten Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung im sogenannten „Stephankiez“ fort.

Anlagebedingt kommt es zu keinen Verlusten von Erholungsflächen.

Zur Vermeidung von Belastungen des Schutzgutes Mensch wird die Trasse im Bereich der Gewerbeflächen bzw. innerhalb der Bahnbrache geführt. Hier ist die Lärmtoleranz höher als in Wohngebieten. Zudem wird die Trasse mit den Trassen des Schienenverkehrs gebündelt und damit in eine bereits mit Lärmemissionen vorbelastete Fläche gelegt. Die verbleibenden Eingriffe im westlichen Stück der Siemensstraße (Einmündung der Planstraße und Kreuzung mit der Beusselstraße) sind nicht vermeidbar, da eine Anbindung der Planstraße an die Beusselstraße im Bereich der Bahnbrücke technisch sehr aufwändig wäre. Durch den Bau der Planstraße im Block 902 überwiegen die Vorteile für das Schutzgut Mensch deutlich.

B.II.3.7.2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Baubedingt werden für Baustelleneinrichtungen bereits versiegelte bzw. sehr geringwertige Lager- bzw. Baustellenflächen in Anspruch genommen, die sich östlich der Leitungstrasse befinden. Somit kommt es baubedingt zu keinen erheblichen Eingriffen in das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Die unvermeidbaren Auswirkungen auf die Flora und Fauna angrenzend verbleibender Biotope durch gas- und staubförmige Emissionen sowie Erschütterungen des Baubetriebs sind auf Grund der stadttypischen Vorbelastungen dieser Biotope als unerheblich zu bewerten. Dasselbe gilt für die akustische und optische Störung bzw. Beunruhigung der Fauna angrenzend verbleibender Biotope. Auswirkungen auf Gehölze durch Grundwasserabsenkungen treten nicht auf, da eine Wasserhaltung nicht vorgesehen ist. Für den Schutz der südlich an die Baustelleneinrichtungsfläche angrenzenden Baumbestände wird als Vermeidungsmaßnahme ein ortsfester Zaun errichtet.

Anlagebedingt kommt es durch das Vorhaben zum Verlust von insgesamt 10.043 m² ruderaler Vegetation unterschiedlichen Wertes auf Brachflächen, davon sind 936 m² mit Gehölzbestand. Hinzu kommt der Verlust von 41 Einzelbäumen nach Baumschutzverordnung, was eine erhebliche nachteilige Umweltwirkung darstellt.

Im Bereich der Anbindung der Planstraße an die Siemensstraße und im Bereich des geplanten Anschlusses der Entwässerung ist die Fällung von Säulenpappeln einer Pappelreihe (diese zählen zu den Verlusten der 41 Bäume) unvermeidbar. Da der überwiegende Teil der Pappeln erkrankt ist bzw. seine Lebenserwartung erreicht hat ist eine Fällung aus Gründen der Verkehrssicherheit in naher Zukunft unabhängig vom Bau der Planstraße erforderlich. Eine Ersatzpflanzung wäre in diesem Fall nach der Baumschutzverordnung nicht vorgeschrieben, ist jedoch im Planverfahren vorgesehen.

Auf den Brachflächen haben sich jedoch zahlreiche Stechimmenarten, Heuschrecken und der Steinschmärtzer als besonders und streng geschützte Tierarten etabliert. Für die Populationen dieser Arten führt der geplante Straßenbau zu einem Verlust bzw. einer Verringerung von Lebensraum- und Nahrungsbiotopen. Der bei Bahnflächen allgemein hohe Wert für den Biotopverbund ist hier nur eingeschränkt gegeben, da im Zuge von vergangenen Baumaßnahmen vorhandene Biotope entfernt worden sind.

Insgesamt werden die Zerschneidungswirkungen durch die Trassenbündelung mit den Bahntrassen jedoch stark vermindert.

Betriebsbedingt ist in geringem Umfang mit dem verkehrsbedingten Verlust einzelner Tiere zu rechnen. Durch die Beunruhigung kann es zum Verlust bzw. Abwandern des Steinschmärtzer-Brutpaares kommen. Die angrenzenden verbleibenden Vegetationsflächen werden durch eine Erhöhung der Schadstoffeinträge zusätzlich belastet. Hier ist jedoch die bereits hohe Vorbelastung durch Herbizideinsatz im Gleisbereich und industrielle Schadstoffeinträge zu beachten.

Zur Vermeidung von Eingriffen in das Schutzgut Tiere und Pflanzen können 11 Bäume nach Baumschutzverordnung innerhalb des Untersuchungsgebietes, 21 Bäume der Baumreihe außerhalb des Untersuchungsgebietes an der Baustelleneinrichtung und 2 weitere, nicht nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume durch Schutzmaßnahmen während der Bauphase erhalten werden. Dennoch verbleiben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die zu

kompensieren sind. Kumulative und Folgebelastungen sowie erhebliche Entlastungen sind nicht zu erwarten.

B.II.3.7.2.2.3 Schutzgut Boden

Der wesentliche Eingriff in das Schutzgut Boden besteht in der Versiegelung. Der Grad der Neuversiegelung ist dabei abhängig von der Vorbelastung der Flächen durch Versiegelung bzw. Verdichtung sowie vom Versiegelungsgrad nach der Maßnahme. Insgesamt verbleiben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen.

Die geplante Baumaßnahme der Straße findet in einem Gebiet mit einem bereits stark anthropogen veränderten Boden statt. Baube-dingt wird eine zusätzliche Verdichtung durch die Baumaschinen, neben der unvermeidlichen Verdichtung durch den Straßenbau, vermieden, indem die Baustelleneinrichtung auf einer bereits versiegelten Fläche an der Siemensstraße (östlich der Leitungstrasse) errichtet wird. Für die Baustelleneinrichtung werden ca. 600 m² in Anspruch genommen. Schadstoffeinträge durch die Baumaschinen sind nicht vollständig auszuschließen (tropfende Öle, Schmierstoffe, Schadstoffeintrag). Jedoch ist diese Beeinträchtigung mit den bestehenden Vorbelastungen (Altlasten, Industrie, Bahnflächen) in der Bewertung in Relation zu setzen.

Die Fläche der Fahrbahn wird voll versiegelt und die Seitenstreifen werden stark verdichtet bis teilversiegelt. Durch das Vorhaben kommt es anlagebedingt zu einem Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung auf etwa 9.691 m². Bei den Böden handelt es sich um anthropogen stark veränderte Bodenformationen, die bereits hohe Vorbelastungen aufweisen. Dasselbe gilt auch für die Aufschüttungen auf ca. 735 m², die zum Niveaueausgleich zwischen der Straße und den umliegenden Flächen insbesondere an der Anbindung an die Siemensstraße erforderlich sein wird. Der Versiegelungsgrad des Gebietes und der Bahnbrache an sich wird sich dadurch erhöhen. Wichtige Bodenfunktionen werden dadurch eingeschränkt.

Vielfach führt die Trasse über bereits versiegelte Flächen, so dass hier eine höhere Eingriffsintensität vermieden werden konnte. In den Bereichen der bislang unversiegelten Böden ist auf Grund der Vorbelastungen nur von einer mittleren Intensität der Auswirkungen auszugehen.

Im unmittelbar an die Straße angrenzenden Bereich kommt es betriebsbedingt zu einer Erhöhung der Schadstoffeinträge in den Böden durch Luftdeposition und Spritzwasser (Abrieb, Stäube, Tau-salz). Auch hier sei auf die bereits hohe Vorbelastung hingewiesen. Als Vermeidung betriebsbedingter Auswirkungen ist die Ableitung des Niederschlagswassers der Fahrbahnflächen über die Mischka-nalisation zu werten, da so der weitere Eintrag von Schadstoffen in den Boden vermieden wird.

Unfallbedingte Kontaminationen von Böden sind bei Überschreitung der Prüf- oder Maßnahmewerte der Bundes-Bodenschutz- und Alt-lastenverordnung als eine unvermeidbare erheblich nachteilige Um-weltauswirkung zu bewerten, welche aber durch geeignete Maß-nahmen (z.B. Bodenaustausch) ausreichend gemindert werden kann.

Kumulative und Folgebelastungen sowie erhebliche Entlastungen sind nicht zu erwarten.

Trotz der zahlreichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung verbleiben durch die Inanspruchnahme unversiegelter Böden erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die zu kompensieren sind.

B.II.3.7.2.2.4 Schutzgut Wasser

B.II.3.7.2.2.4.1 Oberflächengewässer

Im Untersuchungsgebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Im Norden grenzen die Becken des Westhafens an das Untersuchungsgebiet. Auswirkungen auf diese Gewässer durch das Vorhaben können ausgeschlossen werden.

B.II.3.7.2.2.4.2 Grundwasser

Erheblich beeinträchtigende Grundwasserkontaminationen durch baubedingte Unfälle sowie durch die eventuelle Freilegung von Altlasten können durch Einhaltung der Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes vermieden bzw. im Schadensfall durch Umsetzung der Regelungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und des Wasserhaushaltsgesetzes ausreichend gemindert werden.

Der Eintrag von Luftschadstoffen und Stäuben der Baufahrzeuge und -maschinen über den Bodenpfad in das Grundwasser ist im Hinblick auf die städtische Hintergrundbelastung als unerhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. Temporäre Auswirkungen durch Grundwasserabsenkungen treten nicht auf, da eine Wasserhaltung in Baugruben nicht vorgesehen ist. Ein baubedingter temporärer Verlust von Versickerungsflächen kann vermieden werden, da die Baustelleneinrichtungsflächen auf bereits versiegelten Flächen vorgesehen sind.

Anlagebedingt wird auf einer Fläche von 9.691 m² die Grundwasserneubildungsfunktion beeinträchtigt. Das anfallende Niederschlagswasser wird über die Mischkanalisation zur Klärung abgeführt. Auf Grund der vorhandenen Altlasten und des Grundwasserschadens, der im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme saniert wird, im Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs, ist der Verlust der Grundwasserneubildung nicht als erhebliche nachteilige Umweltauswirkung zu werten, da die Versickerung von Niederschlagswasser den Transport der vorhandenen Schadstoffe begünstigen würde.

Weitere Schadstoffeinträge in das Grundwasser erfolgen betriebsbedingt über Spritzwasser auf den angrenzenden Flächen. Auf Grund der in der Innenstadt üblicherweise auftretenden hohen Schadstoffkonzentration im Regenwasser wird dieses über die Mischkanalisation abgeführt und geklärt. Eine Versickerung vor Ort ist für das auf den Fahrbahnflächen anfallende Niederschlagswasser nicht vorgesehen. Das Niederschlagswasser von den Gehwegen wird über den angrenzenden Grünstreifen versickert, da hier die Belastungen durch Reifenabrieb und Streusalz deutlich geringer sind und dadurch keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Unfallbedingte Kontaminationen über den Bodenpfad sind bei Überschreitung von Schadenswerten der Berliner Liste bzw. von Grenzwerten der Trinkwasserverordnung als unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung zu werten, welche aber durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bodenaustausch) ausreichend gemindert werden kann.

B.II.3.7.2.2.5 Schutzgut Klima

Baubedingt werden lediglich versiegelte Flächen sowie Lager- und Baustellenflächen in Anspruch genommen, so dass hier kein erheblicher Eingriff vorliegt.

In den Bereichen, in denen anlagebedingt Vegetationsverluste auftreten, fehlt lokal die ausgleichende Wirkung von Vegetationsflächen. Dies ist im Bereich der mit insgesamt 936 m² sehr kleinflächigen Gehölzbestände der Fall, so dass die mikroklimatischen Auswirkungen hier auszugleichen sind.

Die geplanten Neuversiegelungen verstärken die stadtklimatischen Belastungen auf Grund der hohen Bestandsversiegelung geringfügig.

Die insgesamt günstigen klimatischen Bedingungen entlang der Bahntrasse werden durch den Straßenbetrieb nicht verändert. Die Durchlüftung des Ortes bleibt weiterhin erhalten und die Kaltluftentstehungsgebiete im Untersuchungsgebiet bleiben trotz der Planung bestehen.

Für das Klima lässt sich eine Minderung der ohnehin geringen Auswirkungen auch durch die Nutzung von versiegelten bzw. bebauten Flächen erreichen. Weitere Maßnahmen zur Vermeidung sind nicht möglich, verbleibende Beeinträchtigungen sind auszugleichen.

Kumulative und Folgebelastungen sowie erhebliche Entlastungen sind nicht zu erwarten.

B.II.3.7.2.2.6 Schutzgut Luft

Baubedingt kann es zu einer Erhöhung von Schadstoffimmissionen insbesondere an der Einmündung der Planstraße in die Siemensstraße und an der Kreuzung der Siemensstraße mit der Beuselstraße kommen, wenn zeitweilige Straßeneinengungen zu Staus und damit zu vermehrtem Bremsen und Anfahren führen. Auch der Verkehr zum An- und Abtransport von Baumaterial und der Baustellenverkehr führen zeitweilig zu erhöhter Schadstoffimmission. Insbesondere bei Abbruch- und Erdbauarbeiten können zeitweise kleinräumig nachteilige Auswirkungen durch Staub- und Abgasemissionen nicht ausgeschlossen werden, welche aber durch entsprechende Maßnahmen (Befeuchtung von Schüttgütern und Einsatz schadstoffreduzierter Baufahrzeuge) ausreichend gemindert werden können.

Anlagebedingt kommt es zu Verlusten von Schadstoff- und Staub filternden Gehölzen.

Betriebsbedingt wird sich die Luftqualität durch die unmittelbaren Wirkungen entlang der Trasse verschlechtern (vgl. Schutzgut Mensch). Jedoch verbessert sich die lufthygienische Situation zugleich im Verlauf der alten Quitzow- und Siemensstraße. Da hier die angrenzenden Flächennutzungen (Wohnen) empfindlicher sind als an der neuen Trasse, wirkt sich das Vorhaben insgesamt positiv aus.

Die Schadstoffe, die durch den Verkehr an die Luft abgegeben werden, verlagern sich nun auf die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs, wo sie aber durch die bessere Durchlüftung entlang der Bahntrasse schneller abtransportiert werden können.

Kumulative und Folgebelastungen sind nicht zu erwarten. Eine Entlastung ergibt sich für den Verlauf der Quitzow- und Siemensstraße.

B.II.3.7.2.2.7 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild im Untersuchungsbereich ist bereits sehr stark vorbelastet. Im Zuge der Baumaßnahmen für die S-Bahntrasse sind die Bahn begleitenden Gehölzbestände stark dezimiert worden.

In der Bauphase wird die Trasse beräumt und mit Baumaschinen befahren. Daraus ergeben sich weitere visuelle Störungen für das Landschaftsbild. Die Qualität des Landschaftsbildes im Bestand ist bereits stark beeinträchtigt und geringwertig, so dass sich daraus keine erheblichen negativen Auswirkungen ableiten lassen.

Anlagebedingt wird der Blick aus der S-Bahn, der aktuell eine inhomogene Gewerbebebauung mit lückiger Begrünung zeigt, durch die neue Straße dahingehend verändert, dass weitere Bahn begleitende Grünbestände verschwinden. Durch die Straße wird die technische Prägung der Landschaft weiter erhöht. Die Straßenbaumaßnahme wirkt sich auf das Landschaftsbild auf Grund der hohen Vorbelastungen nur geringfügig aus. Die Anlage der Straße verändert auch das Bild der Siemensstraße. Hier ist beabsichtigt Tempo 30 einzuführen und der Übergang von Siemensstraße und Planstraße wird eingeeengt. Durch die Reduzierung der Verkehrsmengen und der Verkehrsgeschwindigkeiten wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Die Planstraße wird beidseitig mit Baumreihen bepflanzt und verändert das Gebiet deutlich im Charakter. Ein Teil der Bahnbrache wird wieder einer Nutzung zugeführt, was sich insgesamt ordnend auf das gesamte Gebiet auswirkt.

Betriebsbedingt sind durch das Vorhaben Verkehrsverlagerungen zu erwarten, welche die optische Beeinträchtigung durch den Verkehr an anderer Stelle (Quitzow- und Siemensstraße) reduzieren werden. Die nicht-visuellen betriebsbedingten Immissionswirkungen werden bereits im Schutzgut Mensch bewertet, so dass sie hier zur Vermeidung von Doppelbewertungen nicht dargestellt werden.

Das Landschaftsbild in diesem Bereich wird zwar durch ein weiteres Verkehrsbauwerk stärker technisch geprägt, aber die Vorteile durch die Trassenbündelung überwiegen.

B.II.3.7.2.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ist bau- und anlagebedingt durch die Auswirkungen des Trassenneubaus betroffen.

Die sich im Wirkungsbereich der Baumaßnahme befindlichen Baudenkmale sind: das Kraftwerk Moabit mit einem Gleichrichterwerk, Teile des Westhafens, Wohnhäuser in der Sickingenstraße 7-8, die Grundschule in der Siemensstraße, im Bereich der Beusselbrücke ein Stellwerk des ehemaligen Güterbahnhofs und eine öffentliche Bedürfnisanstalt am Unionplatz. Bodendenkmale bzw. Gartendenkmale sind im Gebiet nicht vorhanden. Auf die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude und Einrichtungen wurde bei der Planung Rücksicht genommen. Durch die geplante Baumaßnahme wird keines dieser Bauwerke verändert. Sie befinden sich außerhalb der Baumaßnahme und der Planfeststellungsgrenzen.

Durch den Bau der Planstraße im Block 902 werden ungenutzte Gleisanlagen beräumt. Dabei handelt es sich nicht um erhaltenswer-

te oder wertvolle Bausubstanz und ist somit nicht als negative bau-
bedingte Auswirkung zu erfassen.

Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen erreichen keine für die Kul-
tur- und Sachgüter relevanten Konzentrationen.

An den Hauswänden, besonders an den Vorderhäusern der Sie-
mensstraße, werden sich weniger Russpartikel, die über den Verkehr
in die Luft abgegeben werden, absetzen, da der Straßenverkehr sich
erheblich reduziert.

B.II.3.7.2.2.9 Wechselwirkungen

Die Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen den separat be-
trachteten Schutzgütern werden in der Auswirkungsprognose be-
rücksichtigt, so z.B. die Belastungen des Grundwassers mit Schad-
stoffen über den Luft- und Boden-Pfad. Auswirkungen auf Wechsel-
wirkungen zwischen bzw. innerhalb von Ökosystemen (wie z.B. die
Trennung faunistischer Funktionsbeziehungen) werden in der Risi-
koanalyse durch die Ermittlung des Risikos durch Fragmentie-
rung/Verinselung von Biotopen berücksichtigt.

Auch diese Zusammenhänge wurden in der Risikoanalyse bei dem
jeweils endbetroffenen Schutzgut berücksichtigt.

B.II.3.7.2.2.10 NATURA-2000-Gebiete

Beeinflussungen von Lebensraumtypen oder Arten der Anhänge 1
und 2 der FFH-Richtlinie bzw. von Arten des Anhangs 1 der EU-
Vogelschutzrichtlinie sind in den NATURA 2000-Gebieten des Lan-
des Berlin entfernungsbedingt durch das Vorhaben nicht zu besor-
gen. Die zwei nächsten Flora – Fauna – Habitat Gebiete liegen in
über 6 km Entfernung. Im Nordwesten befindet sich das FFH – Ge-
biet „Wasserwerk Tegel“ und im Westen das FFH – Gebiet „Fließ-
wiese Ruhleben“.

B.II.3.7.2.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

B.II.3.7.2.3.1 Kompensationsmaßnahmen (UVS)

Die in der UVS vorgeschlagenen Maßnahmen zur Kompensation der
unvermeidbaren erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen des
Vorhabens, welche die Wechselwirkungen mit umfassen, bedürfen
der Spezifizierung sowie der planungsrechtlichen Absicherung durch
den landschaftspflegerischen Begleitplan bzw. den Planfeststel-
lungsbeschluss, welcher auch die dem Grunde nach bestehenden
Entschädigungsansprüche (z.B. passiver Lärmschutz) darlegt.

Zusammenfassend sind die Maßnahmenvorschläge der UVS zur
Kompensation der unvermeidbaren erheblich nachteiligen Umwelt-
auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Boden, Wasser,
Tiere und Pflanzen sowie Landschaftsbild in den LBP übernommen
und dort im Einzelnen konkret dargestellt worden. Bei unvermeidba-
ren erheblich nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die
Schutzgüter Luft, Mensch sowie Kultur- und sonstige Sachgüter
handelt es sich um Konflikte, welche nicht durch landschaftspflegeri-
sche Maßnahmen im Zuge der Eingriffsregelung kompensiert wer-
den können.

Es ist dabei darauf hinzuweisen, dass beim Schutzgut Luft zwar im
Bereich der neuen Straße mit einer Verschlechterung der Luftqualität
zu rechnen ist, demgegenüber jedoch die lufthygienischen Verbes-

serungen im Verlauf der Quitzow- und Siemensstraße stehen. Insgesamt überwiegen hier die Vorteile der Bündelung von Straßen- und Schienentrassen, so dass die verbleibenden Eingriffe minimal sind. Die Verluste lufthygienisch relevanter Gehölzflächen werden durch die Pflanzung von Straßenbäumen kompensiert. Diese Maßnahme ist daher über das Schutzgut Tiere und Pflanzen im LBP konkretisiert.

Die verbleibenden negativen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch bestehen in einer Erhöhung der Lärmimmissionen im Nahbereich der Einmündung der Planstraße in die Siemensstraße, im Knotenbereich Siemensstraße / Beusselstraße sowie entlang der neuen Straße im zukünftigen Gewerbegebiet. Für die jeweils angrenzenden Wohnbebauungen bestehen dem Grunde nach Ansprüche auf passiven Lärmschutz sowie auf Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen. Dem gegenüber kommt es im Verlauf der Quitzow- und Siemensstraße zu einer deutlichen Entlastung bei der Lärmimmission.

Bei den Kultur- und sonstigen Sachgütern beinhaltet der LBP als Ersatzmaßnahme die teilweise Gestaltung einer Grünanlage zwischen der Planstraße und der Siemensstraße (Moabiter Stadtgarten). Die Baudenkmale im Umfeld der Planung werden nicht beeinträchtigt.

B.II.3.7.2.3.2 Ausgleichsmaßnahmen (LBP)

Zum Ausgleich der unvermeidbaren bau- und anlagebedingten Konflikte bzgl. der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaftsbild werden auf den begrünbaren Bauflächen außerhalb des Verkehrsweges, im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. auf an diese anschließenden Flächen landschaftspflegerische Maßnahmen festgesetzt.

Im Ergebnis der Anwendung des naturschutzfachlich für Berlin empfohlenen „Verfahrens zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin“ können die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen vor Ort den Eingriff nicht vollständig ausgleichen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind:

A 1 Entsiegelung von Grünstreifen beidseitig entlang der Planstraße auf 2.512 m²

A 2 Pflanzung von 83 Straßenbäumen auf dem Grünstreifen beidseitig der Planstraße

A 3 Ansaat von Festuca-Saaten mit einem hohem Gehalt an floren- und standortgerechten Kräutern auf den Böschungen (735 m²)

A 4 Ansaat von Festuca-Saaten mit einem hohem Gehalt an floren- und standortgerechten Kräutern auf den Grünstreifen beidseitig der Planstraße (2.512 m²)

A 5 Anlage von Flächen mit Gleisschotter für Stechimmen, Blauflügelige Ödlandschrecke und Zauneidechse auf 50 m²

A 6 Gestaltung von vegetationsfreien Sandflächen für Stechimmen, Blauflügelige Ödlandschrecke und Zauneidechse auf 50 m².

Die Maßnahmen stellen auch für die im Rahmen der Artenschutzuntersuchungen als betroffen identifizierten Artengruppen Stechimmen und Heuschrecken (insbesondere Blauflügelige Ödlandschrecke) eine Kompensation dar. Insgesamt ist der Wert aller Biotope als Lebensraum für Tiere eingeschränkt, da diese sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur künftig stark befahrenen Planstraße im Block 902 befinden.

Es verbleibt ein Eingriff auf Grund der Neuversiegelung mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima, der nicht vollständig ausgeglichen werden kann. Ebenso verbleibt ein nicht ausgleichbarer Verlust von geringwertiger Vegetation beim Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Diese verbleibenden nicht ausgleichbaren Defizite sind durch Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

B.II.3.7.2.3.3 Ersatzmaßnahmen (LBP)

Zur Kompensation der nicht vollumfänglich ausgleichbaren Konflikte (Versiegelung, Vegetationsverlust) sind nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Ersatzmaßnahmen in der geplanten öffentlichen Grünanlage zwischen der Planstraße und der Siemensstraße (Moabiter Stadtgarten) durchzuführen.

Im Rahmen der Neugestaltung des Moabiter Stadtgartens sind Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 im Wert von 119.380,40 € auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit durchzuführen. Die Maßnahmen sollen die folgenden Zielsetzungen enthalten:

Stärkung des Biotopverbundsystems durch Baum-, Strauch- und Staudenpflanzungen.

Pflanzung heimischer Baum- und Straucharten, die von besonderem Wert für Vögel und die Stechimmenfauna sind, z.B. Feldahorn (*Acer campestre*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Winterlinde (*Tilia cordata*), Schlehe (*Prunus spinosa*), Wildrose (*Rosa spec.*), Brombeere (*Rubus fruticosus*), Johannisbeere (*Ribes spec.*), Eingrifflicher Weißdorn (*Crataegus monogyna*) und Zweigriffliger Weißdorn (*Crataegus laevigata*).

Gestaltung von vegetationsarmen und sandigen Bereichen.

Entsiegelung von Flächen.

Vorzug von Pflasterflächen vor versiegelten Belägen.

Verwendung nährstoffarmer Sande für Substrataufträge.

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

Auf Grund der zahlreichen Zwangspunkte bei der Trassenfindung waren die Alternativen bei den Trassenvarianten eingeschränkt. Die vorgegebenen Zwangspunkte sind:

Anbindung im Knotenpunkt Beusselstraße innerhalb des vorhandenen Straßenraumes,

Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Siemensstraße und ehemaligem Bahngelände,

Erhalt des Gewerbegebäudes „Bananenreifungshalle“ im Nordwesten des Plangebietes,

Erhalt des Gebäudes des Elektronischen Stellwerks (EStw) der Deutschen Bahn AG,

Sicherheitsabstand zu den Anlagen der Deutschen Bahn AG,

Erhalt des Werkstattgebäudes Quitzowstraße 83 – 84,

Erhalt einer Baumgruppe im nordöstlichen Plangebiet,

Anbindung an den Straßenquerschnitt der Ellen-Epstein-Straße (ehem. Planstraße im Block 9).

Daraus ergaben sich für die grundsätzliche Diskussion die folgenden drei Trassenvarianten:

Führung der Planstraße auf direktem Weg zur Siemensstraße mit Anbindung auf Höhe der Unionstraße entsprechend dem Flächennutzungsplan mit Stand vom Dezember 2007 (Kurz-Variante),
Führung entlang der Bahngleise mit Anbindung an die Siemensstraße nahe der Beusselstraße entsprechend des Änderungsverfahrens zum Flächennutzungsplans (Planvariante),
Kein Bau der Planstraße im Block 902 (Nullvariante).

Aus der vom Vorhabensträger definierten Zielstellung einer weitgehenden Verkehrsentslastung der Siemensstraße und einer von der Siemensstraße überwiegend unabhängigen Erschließung der Gewerbeflächen ist abzuleiten, dass die Kurz-Variante mit der Anbindung auf der Höhe der Unionstraße auszuschließen ist, da die Ziele in keiner Weise erreicht werden können. Vielmehr würde der zusätzliche Verkehr, der sich aus der Entwicklung der Gewerbeflächen auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit ergeben wird, das Verkehrsaufkommen in der Siemensstraße noch verstärken. Damit ist die Kurz-Variante bereits frühzeitig verworfen worden.

Die Variante mit der Führung der Straße entlang der Bahngleise ist damit als planfestgestellte Variante weiter verfolgt worden. Mit dieser Variante können die Erschließungserfordernisse des Bahngrundstücks ebenso erfüllt werden wie die Erschließung der neuen Gewerbegrundstücke. Von Vorteil ist hier zudem die weite Entfernung zur Wohnbebauung an der Siemensstraße. Hierbei wurde von den Regemaßen abgewichen und der Gehweg nur für die Südseite vorgesehen, da die Bahnflächen keine fußläufige Erschließung benötigen. Damit konnte die Versiegelung und Flächeninanspruchnahme minimiert werden.

Vor dem Hintergrund der Zwangspunkte und der Vorauswahl der planfestzustellenden Variante waren in der Umweltverträglichkeitsstudie nur die Varianten planfestgestellte Variante (Planvariante) und Nullvariante miteinander zu vergleichen.

Die Nullvariante ist nicht in die UVS einzubeziehen, sondern dient als Vergleichsvariante für die planfestgestellte Variante. Mit ihrer Hilfe können die durch das Vorhaben zu erwartenden Be- und Entlastungseffekte beschrieben werden. Die Nullvariante beschreibt den gegenwärtigen Netzzustand mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen. Hier ist also davon auszugehen, dass die Siemensstraße als Durchgangsstraße verbleibt. Für 2015 ist eine Verkehrsmenge von ca. 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag prognostiziert.

Im Variantenvergleich werden unter Berücksichtigung der Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung die beschriebenen und bilanzierten Auswirkungen der beurteilten Varianten auf die Umwelt einander zusammenfassend gegenübergestellt. Dies erfolgt schutzgutspezifisch und abschließend in einer Zusammenfassung mit Ergebnisdarstellung. Eine Besonderheit innerhalb dieser Umweltverträglichkeitsstudie ist die Tatsache, dass es nur eine Planvariante und die Nullvariante zu prüfen gibt. Der abschließende Vergleich mit der Nullvariante stellt die Auswirkungen des Vorhabens mit den Auswirkungen der Nullvariante tabellarisch gegenüber.

Gegenüberstellung der Planvariante mit der Nullvariante:

Auswirkungen der Nullvariante (V0)	Auswirkungen der Variante Planstraße im Block 902 (V1)	Einschätzung der Planvariante
Mensch		
Fortdauer der über den Schallschutz-Richtwerten liegenden Lärmbelastung der Anwohner in der Quitzow- und Siemensstraße	Verlagerung des Verkehrslärms in die Gewerbeflächen bzw. die vorbelasteten Bahnflächen und Entlastung des Wohngebietes (mit Ausnahme der Einmündungen Planstraße in Siemensstraße und Siemensstraße in Beuselstraße)	V0 << V1
Luftschadstoffimmissionen verbleiben in der Quitzow- und Siemensstr.	Verlagerung der Luftschadstoffimmissionen in die Gewerbe- und Bahnflächen	V0 < V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Mensch		V0 << V1
Tiere und Pflanzen / Biotope		
Bahnbegleitende Vegetation kann sich erholen und entwickeln	Verlust von 10.043 m ² Biotopfläche, davon 936 m ² Gehölzfläche	V0 > V1
Verbleib des Baumbestandes auf der Fläche	Verlust von 41 Einzelbäumen (werden durch Neupflanzungen von 83 Straßenbäumen ausgeglichen)	V0 = V1
Erhalt der Teillebensräume für Tiere	Verlust von Lebensräumen des Steinschmätzers sowie von Arten der Stechimmen und Heuschrecken	V0 > V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Tiere und Pflanzen		V0 > V1

Auswirkungen der Nullvariante (V0)	Auswirkungen der Variante Planstraße im Block 902 (V1)	Einschätzung der Planvariante
Boden		
Versiegelung bleibt unverändert im gesamten Planfeststellungsbereich hoch	Neuversiegelung von 9.691 m ² und Entsiegelung von 2.512 m ² Flächen für die Anlage von Baumstreifen (die verbleibende Versiegelung wird größtenteils extern kompensiert)	V0 > V1
Keine Veränderungen beim Boden	Aufschüttungen auf 735 m ² teilversiegeltem Boden	V0 > V1
Schadstoffeinträge in den Randbereichen der Quitzow- und Siemensstraße (Spritzwasser)	Schadstoffeinträge in den Randbereichen der Planstraße (Spritzwasser)	V0 = V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Boden		V0 > V1
Wasser		
Fortsetzung der Versickerung von Niederschlagswasser auf den mit Schadstoffen belasteten Böden des ehemaligen Güterbahnhofs	Verlust von 7.179 m ² Fläche (unter Berücksichtigung der Entsiegelungsmaßnahme) für die Grundwasserneubildung (wird teils durch die Neupflanzung von Bäumen im Planungsgebiet, teils durch Entsiegelung extern kompensiert; auf Grund der Vorbelastung mit Schadstoffen nicht erheblich)	V0 = V1
Schadstoffeinträge in den Randbereichen der Quitzow- und Siemensstraße (Spritzwasser)	Schadstoffeinträge in den Randbereichen der Planstraße (Spritzwasser)	V0 = V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Wasser		V0 = V1
Klima und Lufthygiene		
Beibehaltung der Vegetation mit seiner mikroklimatisch ausgleichenden Funktion auf dem Gelände des Güterbahnhofs	Verlust von Verdunstungsfläche und klimawirksamer Entlastungsfläche (wird durch Neupflanzungen von Straßenbäumen kompensiert)	V0 = V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Klima und Lufthygiene		V0 = V1

Landschaft		
Zwei Verkehrsachsen zerschneiden das Ortsbild	Bündelung von Trassen	V0 < V1
Quit-zow- und Siemensstraße als Wohnstraße bleibt zugleich auch Durchgangsstraße	Verkehrsberuhigung der Quit-zow- und Siemensstraße möglich	V0 < V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Landschaft		V0 << V1
Kultur- und sonstige Sachgüter		
Erhalt denkmalgeschützter Bausubstanz	Erhalt denkmalgeschützter Bausubstanz	V0 = V1
Gleichbleibende Schadstoff- und Rußeinträge, die die Gebäudesubstanz der Wohnbebauung beeinträchtigen	Verringerung von Schadstoff- und Rußeinträgen, die die Gebäudesubstanz der Wohnbebauung beeinträchtigen, durch Verkehrsverlagerung	V0 < V1
Gleichbleibende Erschütterungen, die die Gebäudesubstanz der Wohnbebauung angreifen	Verringerung von Erschütterungen, die die Gebäudesubstanz der Wohnbebauung angreifen, durch Verkehrsverlagerung	V0 < V1
Gesamteinschätzung Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter		V0 < V1

Erklärung:

<<	sehr positiv	<	positiv	=	neutral	>	negativ	>>	sehr negativ
----	--------------	---	---------	---	---------	---	---------	----	--------------

Bei einer Aggregation der Einschätzungen für die Schutzgüter überwiegen die positiven Effekte des Straßenbauvorhabens leicht. Dies lässt sich auf die Vorteile, die gemeinhin mit einer Trassenbündelung verbunden sind, zurückführen. Eine Bündelung von Verkehrs- und Versorgungstrassen ist zudem ein übergeordnetes Planungsziel der gemeinsamen Landesplanung von Berlin und Brandenburg. Zusammenfassend lässt sich damit die Umweltverträglichkeit der Planvariante „Planstraße im Block 902“ feststellen. Dies gilt jedoch unter der Maßgabe, dass die dargestellten negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt in geeigneter Weise zu kompensieren sind.

B.II.3.7.3.2

Kompatibilität der Varianten mit sektoralen, bezirklichen und querschnittsorientierten Planungen

Die Kompatibilität der planfestgestellten Variante mit sektoralen, bezirklichen und querschnittsorientierten Planungen konnte im Rahmen des Anhörungsverfahrens, insbesondere durch die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, sichergestellt werden.

B.II.3.7.3.3 Entwicklungspotentiale ohne Vorhabensrealisierung

Die Analyse und Bewertung der momentanen und zukünftigen Umweltsituation ohne die Realisierung der Straßenverbindung erfolgte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und auf dieser Grundlage im Rahmen des Luftschadstoffgutachtens.

Nach der Verkehrsuntersuchung (UL 15.1) ist bei einem Verzicht auf den Bau der geplanten Straße mit einem Anstieg der Belastung auf der Siemensstraße als einzige Anbindung an das Gewerbegebiet nördlich der Quitzowstraße um 14,7 % (2.700 Kfz) gegenüber dem Bestand, mit einem entsprechenden Anteil des Schwerlastverkehrs einer Verstärkung der bereits jetzt deutlich inhomogenen Netzstruktur der südlich der Siemensstraße gelegenen Wohnquartiere und mit einer weiteren spürbaren Verschlechterung der Wohnumfeldsituation einem Erfordernis zusätzlicher bau- oder markierungstechnischer Querschnittserweiterungen an den Gewerbegebietsanschlüssen für die Linksabbieger auf der Siemensstraße mit teilweiser Einrichtung eigener Aufstellbereiche zu Lasten des ruhenden Verkehrs und auch der Flächen für Fußgänger und Radfahrer zu rechnen.

Die Ergebnisse der Immissions-Berechnungen zeigen: Verglichen mit dem Ist-Zustand verringern sich die Luftschadstoffkonzentrationen sowohl im Nullfall als auch im Planfall an allen Straßenabschnitten.

Im Planfall nehmen die Luftschadstoffkonzentrationen an den auf der Südseite dicht bewohnten Siemens- und Quitzowstraße deutlich ab. Betroffen von der Entlastung sind 16 Wohnhäuser sowie das Schul- und Sportgelände der James-Krüss-Grundschule.

Am westlichen Abschnitt der Siemensstraße – zwischen Beuselstraße und Einmündung der Planstraße – ist auf Grund der nur unbedeutend zunehmenden Verkehrsmenge im Planfall gegenüber dem Nullfall eine nur sehr geringe Zunahme der Luftschadstoffkonzentration festzustellen.

Im direkten Einwirkungsbereich der Planstraße im Block 902 treten nur geringe Luftschadstoffkonzentrationen auf. Hier grenzen zukünftig gewerbliche Nutzungen und eine Parkanlage an. Der Erholungswert der Parkanlage wird nicht nennenswert durch die von der Planstraße verursachten Luftschadstoffimmissionen beeinträchtigt.

Die lufthygienische Beurteilung führt zusammenfassend zu folgenden Feststellungen:

- Der Immissionsgrenzwert für Benzol von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit und ohne Planstraße im Gebiet deutlich unterschritten.
- Die NO_2 -Konzentrationen unterschreiten im Nullfall und im Planfall den Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Planstraße führt jedoch stellenweise zu einer erheblichen Verringerung.
- Der NO_2 -Kurzzeit-Grenzwert wird sicher eingehalten.
- Der Grenzwert für PM_{10} von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert wird an allen Straßenabschnitten eingehalten. Die Planstraße führt jedoch stellenweise zu einer erheblichen Verringerung.

- Die zulässige Überschreitungshäufigkeit des PM10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ an höchstens 35 Tagen innerhalb eines Jahres wird an der Beusselstraße auf rund des kontinuierlich hohen Verkehrsaufkommens sowohl im Planfall als auch im Nullfall deutlich überschritten. Im Ist-Zustand liegen die PM10-Immissionen an allen Straßenabschnitten über dieser Schwelle.

Insgesamt werden durch das Bauvorhaben zahlreiche Anwohner an der heute stark belasteten Quitzow- und Siemensstraße von Luftschadstoffimmissionen entlastet. Der Durchgangsverkehr wird durch unbewohntes Gewerbegebiet geleitet. An dem westlichen Anschluss der Planstraße tritt keine relevante Verschlechterung der Immissionssituation ein. Aus der Sicht der Lufthygiene bestehen gegen das geplante Bauvorhaben keine Einwände.

B.II.3.7.3.4 Entlastungswirkungen

Durch den Neubau der Planstraße wird die bestehende Lärm- und Luftschadstoffbelastung für die Wohngebäude in der Quitzow- und Siemensstraße erheblich reduziert. Die Reduzierung von Brems- und Anfahrvorgängen aufgrund der erhöhten Durchlassfähigkeit der Hauptstrecke führt zu einer Verminderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit bedeutet eine Verminderung potenzieller Umweltbeeinträchtigungen wie Schadstoffeinträge durch Unfallfahrzeuge.

Für verbleibende Lärmbelastungen in den Knotenpunktsbereichen, die jedoch die Belastungen aus der bestehenden Situation nur unwesentlich überschreiten, kann gezielte Lärmvorsorge getroffen werden.

Eingriffe in Natur und Landschaft können auf der Grundlage des Landschaftspflegerischen Begleitplans weitgehend minimiert werden und durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

B.II.3.7.3.5 Gesamtbeurteilung der Varianten

Die Entscheidung für die Errichtung der Planstraße im Block 902 wurde vor dem Hintergrund getroffen, dass es zwischen den nördlich der Siemensstraße liegenden Gewerbeflächen, dem südlich angrenzenden Wohngebiet mit der James-Krüss-Grundschule und dem Durchgangsverkehr auf der Siemens- und Quitzowstraße gegenwärtig zu Nutzungskonflikten kommt. Die gewerbliche Entwicklung, u.a. mit dem geplanten Großhandelsstandort, wird zu einer weiteren verkehrlichen Belastung und Konflikten führen. Daher ist eine Entlastung der Siemensstraße vom Durchgangsverkehr notwendig. Zudem wird so die Erschließung der geplanten Gewerbeflächen gesichert. Die Planstraße soll eine übergeordnete verkehrliche Funktion übernehmen und ist gemäß dem Berliner Straßengesetz als Straße II. Ordnung zu klassifizieren.

Der Neubau der Straße führt in Verbindung mit der Planstraße im Block 9 (Ellen-Epstein-Straße) zu einer durchgehenden Trasse von Perleberger Straße bis Beusselstraße und sichert damit eine dem Verkehrsaufkommen gerecht werdende Verbindung. Es werden damit die folgenden Ziele erreicht:

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßenzuges,
Vermeidung von Engpässen,
Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus den Wohnstraßen,
Erhöhung der Verkehrssicherheit,

Reduzierung von Umweltbeeinträchtigungen (Lärm, Abgase) in empfindlichen Nutzungsnachbarschaften,
Sicherung der Erschließung von Gewerbeflächen.

Die Planvariante der neuen Straßenverbindung bedeutet einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft. Auf Grund der geringen Wertigkeit und der Vorbelastungen der in Anspruch zu nehmenden Flächen für den Naturhaushalt sind die Eingriffe überwiegend von geringer bis mittlerer Intensität. Bei den Schutzgütern Mensch, Landschaftsbild sowie Kultur- und sonstige Sachgüter überwiegen die Vorteile der planfestgestellten Variante gegenüber der Nullvariante deutlich. Auch das Schutzgut Luft wird durch die Planvariante entlastet.

Sowohl Vorteile als auch Nachteile bringt die planfestgestellte Variante gegenüber der Nullvariante für die Schutzgüter Wasser und Klima.

Die Nullvariante ist hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Boden gegenüber der planfestgestellten Variante als vorteilhaft einzuschätzen.

Die Betrachtung der Entwicklung des Untersuchungsgebietes ohne die Vorhabensrealisierung (Nullvariante) zeigt eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen fortschreitenden Verschlechterung der Lärm- und Luftschadstoffsituation vor allem für die Quitzow- und Siemensstraße.

Die Entlastungswirkungen bei der Realisierung der geplanten Straße (Planvariante) entlang der durch Wohngebiete führenden Quitzow- und Siemensstraße führen zu positiven Effekten, wie beispielsweise der Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Insgesamt wird damit die Aufenthaltsqualität in der Quitzow- und Siemensstraße deutlich verbessert.

Die Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung von Beeinträchtigungen, welche mit der Realisierung der Planvariante verbunden sind, wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan dezidiert dargestellt und mit diesem Beschluss festgesetzt.

B.II.3.7.4 Folgerungen

Unter Abwägung der vorstehend genannten Kriterien ergab sich insgesamt der größte Nutzen und damit ein Vorteil für die planfestgestellte Planvariante, während die Nullvariante die meisten Nachteile bzw. den geringsten Nutzen aufweist.

Die mit der Planvariante verbundenen Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach § 2 UVPG wurden entsprechend dem Stand der Wissenschaft und Technik hinreichend erfasst und bewertet. Die relevanten Unterlagen wurden berücksichtigt und die erforderlichen Untersuchungen zu den einzelnen Schutzgütern durchgeführt.

Durch die Umweltverträglichkeitsstudie sowie die begleitenden Gutachten zu Luftschadstoffen und Lärm konnten die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter umfassend erfasst werden.

Vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch das planfestgestellte Vorhaben unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen können zu großen Teilen durch umfangreiche Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans weitestgehend vermindert bzw. ausgeglichen werden.

Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden bzw. zu vermindern und nicht ausgleichbar, so wird durch angemessene Maßnahmen Ersatz für die beeinträchtigten Funktionen geschaffen. Durch die fundierte Kenntnis der Wirkungszusammenhänge im Untersuchungsgebiet kann gewährleistet werden, dass die geplanten Kompensationsmaßnahmen so effektiv wie möglich umgesetzt werden können.

Somit stellt die planfestgestellte Variante eine an Umweltgesichtspunkten optimierte Planung dar.

Unter Abwägung aller Belange ergibt sich, dass keine Variante erkennbar ist, die gegenüber der planfestgestellten Variante vorzugswürdig wäre. Eine Fehlgewichtung bei der Variantenuntersuchung ist nicht zu erkennen.

Zusammenfassend stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass unter Abwägung aller Belange die negativen Auswirkungen nicht die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte überwiegen. Somit lässt sich feststellen, dass das besondere öffentliche Interesse für das Bauvorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt gerechtfertigt ist.

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 wurden im Planfeststellungsbeschluss die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft und die erforderlichen Umsetzungsfristen gemäß § 14 a Abs. 1 NatSchG Bln festgesetzt. Vorbehalte, die gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG Bln für Entscheidungen, die noch nicht abschließend getroffen werden konnten, waren nicht erforderlich.

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 Schalltechnischen Untersuchungen (siehe 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 Nr. 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.

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.

Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 24. BImSchV sind alle baulichen Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Diese Maßnahmen werden als passive Maßnahmen bezeichnet. Der Umfang richtet sich danach, wie hoch das vorhandene Schalldämmmaß der Umfassungsbauteile ist, und welche Maßnahmen notwendig sind, um das Schalldämmmaß soweit zu erhöhen, das der für die jeweilige Raumnutzung zumutbare Innenraumpegel eingehalten wird. In der Regel handelt es sich bei den lärm mindernden Einrichtungen um Schallschutzfenster.

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.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen hat sich die VLärmSchR 97 bewährt und ist für alle planfeststellungspflichtigen Straßen im Land Berlin anzuwenden, da das Land Berlin bisher keine eigene Richtlinie erlassen hat.

2. Duldung/Dienstbarkeiten

Für die in den Grunderwerbsunterlagen (UL 14) enthaltenen dauerhaft zu beschränkenden Flächen – ausgenommen öffentliches Straßenland – sind Grunddienstbarkeiten zu bestellen.

Die Eintragung der Dienstbarkeiten ist erforderlich, um dem Träger des Vorhabens den rechtlich jeweils erforderlichen Zugriff auf die unbedingt notwendigen Flächen zu gewähren.

3. Vereinbarungen

Für die Beeinträchtigungen von Rechten, die sich der Vorhabensträger nicht im Wege der Enteignung verschafft, bedarf es des vorherigen Abschlusses von Vereinbarungen. Die Enteignung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten (siehe A.VI/B.VI).

4. Auflagen zum LBP

Die Fristen gemäß A.III.1 Nr. 4 stellen sicher, dass die Ausgleichsmaßnahmen und die Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 möglichst zeitgleich zu der Errichtung der Verkehrsanlage durchgeführt werden.

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

Gemäß § 15 Abs. 6 NatSchG Bln ist die Oberste Naturschutzbehörde verpflichtet, ein Kataster über die Kompensationsflächen zu führen und die Umsetzung der Maßnahmen zu kontrollieren. Zur Sicherstellung der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen sind der Beginn und das Ende der Ausgleichsmaßnahmen der Obersten Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.

Aufgrund der Unterschreitung der erforderlichen Breite des Baumstreifens von 2,0 m sind Auflagen für eine art- und funktionsgerechte Entwicklung der Bäume erforderlich.

5. Auflagen zur Baudurchführung

- a) Mit dieser Auflage sollen die Sicherheitsbestimmungen der DB AG während der Baudurchführung sichergestellt werden. Weitere Verpflichtungen zur Baudurchführung sind im LBP begründet.

- b) Mit der rechtzeitigen Information der betroffenen Anlieger über Zeit, Art und Umfang der Inanspruchnahme bzw. Änderungen ihrer Grundstücke wird es ihnen ermöglicht, sich frühzeitig auf mögliche Einschränkungen vorzubereiten.
- c) Die Sicherstellung der Durchführung des Vorhabens nach dem aktuellen Stand der Technik umfasst u. a. den Einsatz moderner Baugeräte und -fahrzeuge sowie die Anwendung üblicher Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen und eine optimale Baulogistik. Dies dient einem zügigen Bauablauf bei gleichzeitig größtmöglichem Schutz der Menschen und der Umwelt.
- a) Da die Straßenbauflächen direkt an das Bahngelände angrenzen, ist die Forderung der DB AG insbesondere wegen der Sicherheitsbestimmungen zu erfüllen.
- b) Baustellen gehören im Grundsatz zu den relevanten Lärmquellen aufgrund des Einsatzes von leistungsstarken und lauten Maschinen und Geräten im Freien. Da die Geräusche von Baustellen über geraume Zeit auch in unmittelbarer Wohnnähe auftreten werden, ist die Einhaltung des nächtlichen Immissionsgrenzwertes von 45 dB(A), wie er in der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Gesundheit und Umwelt gefordert wurde, sicherzustellen.
- f) Bedingt durch die Überbauung der U-Bahnlinie U 9 im Anschlussbereich an die Ellen-Epstein-Straße ist zur Sicherung der Tunnelanlagen vor Baubeginn durch den Vorhabensträger ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. An kritischen Punkten, d. h. an Stellen, wo sich bereits vor Baubeginn Schäden optisch dokumentieren lassen, sind vom Vorhabensträger vor der Bauausführung Standsicherheitsnachweise durchzuführen und, soweit erforderlich, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen.

6. Auflagen zum Bodenschutz

Die Flächen für das Bauvorhaben Planstraße im Block 902 werden im Berliner Bodenbelastungskataster geführt. In dem Kataster werden sowohl Flächen geführt, auf denen eine Bodenverunreinigung bekannt ist als auch Verdachtsflächen, bei denen aufgrund ehemaliger bzw. aktueller Nutzungen mit einer Verunreinigung des Untergrundes gerechnet werden kann.

Im Hinblick auf die Boden- und Altlastensanierung im dicht bebauten innerstädtischen Bereich sind Sachverhalte und Auflagen zu berücksichtigen, da mit Bodenkontaminationen zu rechnen ist.

7. Straßenbegrenzungslinien

Der Planfeststellungsbeschluss tangiert die unter B.I.2 zusammengestellten Bebauungspläne. Ein Vergleich des durch diese B-Pläne berührten Straßenlandes mit dem durch die vorliegende Planfeststellung festgesetzten Straßenland ergibt überwiegend Übereinstimmung. In einigen Fällen mussten aber vorhandene Straßenbegrenzungslinien aufgehoben und neu festgestellt werden, so unter anderem die Straßenbegrenzungslinie der Siemensstraße.

8. Leitungen

- a) Zum Schutz von Leitungen waren aufgrund der eingeschränkten Breite des Baumstreifens Auflagen erforderlich, um den für Leitungen vorgesehenen Raum durch geeignete durchwurzelungssichere Maßnahmen zu sichern und die Leitungen vor Beschädigungen zu schützen.
- b) Die Abstimmung der Verlegung und Anbindung der Entwässerungsleitungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) an die Mischwasserkanalisation der Berliner Wasserbetriebe hat in enger Abstimmung mit der DB AG, Sanierungsmanagement, FRS-NO, Regionalbüro Nord-Ost zu erfolgen, da es sich hierbei um Leitungen handelt, die für Zwecke des Bahnbetriebes erforderlich sind.

B.III.3 Widmung, Einziehung

Gemäß § 3 Abs. 2 BerlStrG entscheidet die Planfeststellungsbehörde in ihrer Zuständigkeit als Oberste Landesstraßenbaubehörde, dass die Widmung für die neuen Straßenteile mit ihrer Verkehrsübergabe wirksam wird.

Eine gesonderte Bekanntmachung der Widmung erfolgt nicht, da die Widmung mit dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht wird.

Eine Einziehung von öffentlichem Straßenland erfolgt nicht.

B.IV Wasserrechtliche Entscheidungen

Die wasserrechtlichen Entscheidungen beruhen auf §§ 2, 4, 7 und 14 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit §§ 14 bis 16 Berliner Wassergesetz (BWG).

Die dem Träger des Vorhabens auferlegten wasserrechtlichen Auflagen sind aus Gründen des Schutzes der Allgemeinheit notwendig. Sie wurden im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Referat II D als der zuständigen Wasserbehörde erlassen.

Die Begründungen für die unter A.IV.1.2 festgesetzten wasserrechtlichen Auflagen/Nebenbestimmungen ergeben sich unmittelbar aus dem anordnenden Teil selbst, so dass hier auf eine besondere Begründung verzichtet werden kann.

B.V Einwendungen und Stellungnahmen

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG i.V.m. § 1 Abs.1 VwVfG Bln im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung von der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist, zu entscheiden. Auf Grund der geringen Anzahl der Einwendungsschreiben erfolgt eine individuelle Behandlung der Einwendungen.

Zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sind 5 Einwendungsschreiben bei der Anhörungsbehörde eingegangen. 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 nachfolgend begründet.

Die den Behörden und sonstigen TÖB schriftlich vor dem Erörterungstermin zugesandten Erwiderungen zu den im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen behalten, soweit im nachfolgenden Verfahrensverlauf nichts anderes vereinbart wurde bzw. sich die Rahmenbedingungen verändert haben, ihre Gültigkeit.

Die sich speziell auf die Ausführungsplanung und Bauausführung beziehenden Hinweise in den Stellungnahmen sind nicht planfeststellungsrelevant und daher selbstständig von dem Vorhabensträger in der weiteren Planung bzw. bei der Vorbereitung der Baudurchführung zu beachten und regelmäßig mit den entsprechenden Behörden und TÖB in weiteren Abstimmungen zu präzisieren.

B.V.1 Allgemeines

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 - 7 C 101.78 -, BVerwGE 60, 297 (300); Beschluss vom 30.01.1995 - BVerwG 7 B 20.95 -; Beschluss vom 12.02.1996 - 4 A 38.95 -, NVwZ 1997, 171 (172); BayVGH, Beschluss vom 04.06.2003 - 22 CS 03.1109 -, NVwZ 2003, 1138 (1139)). Dabei muss das Vorbringen so konkret sein, dass die Behörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 - 9 A 28.05 - BVerwGE 126, 166 (172)).

B.V.2 Einwendungen

Einwendungsschreiben 1

Es wird vom Einwender beanstandet, dass der Verlust von 37 geschützten Säulenpappeln, deren Wiederherstellungsdauer 31 bis 80 Jahre betrage, nicht hinnehmbar sei.

Dieser Einwendung kann nicht entsprochen werden, da die Baumfällungen im Bereich des Anschlusses der Planstraße an die Siemensstraße im Zusammenhang mit dem Neubau der Planstraße im Block 902 nicht zu vermeiden sind. Von dem Bauvorhaben sind gemäß der Anlage 1 Seite 102 f. des Landschaftspflegerischen Begleitplans (UL 12.1) insgesamt 19 Säulenpappeln betroffen. Es sind fünfzehn Pappeln im Bereich des Anschlusses der geplanten Straße an die Siemensstraße betroffen sowie im Bereich der Leitungstrasse für die Mischwasserkanalisation lediglich vier Pappeln.

Im übrigen ist in einem Baumgutachten festgestellt worden, dass die Pappeln in dem untersuchten Gebiet insgesamt das Problem haben, dass sie unterschiedlich stark vom Brandkrustenpilz befallen sind. Einzelne Exemplare der Pappelreihe an der Siemensstraße sind von dieser Pilzerkrankung stark betroffen. Die Bäume vermitteln von außen noch einen relativ guten Eindruck, aber sie verlieren von innen her ihre Stabilität und können dann relativ unvermittelt zusammenbrechen. Die Standsicherheit der von dieser Pilzerkrankung befallenen Bäume ist daher extrem gefährdet. Aus diesem Grund hat die untere Naturschutzbehörde des Bezirksamts Mitte von Berlin bereits die Grundstückseigentümer aufgefordert, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dabei ist auch festgestellt worden, dass zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit mehrere Bäume bereits vor dem Beginn der Baumaßnahmen für die Planstraße gefällt werden müssen.

Zur Verlegung der Mischwasserkanalisation im Bereich des Anschlusses des geplanten Mischwasserkanals an die vorhandene Kanalisation in der Siemensstraße war zunächst der Erhalt der 4 Säulenpappeln mit Hilfe der Durchörterung geplant. Diese Planung wurde aufgegeben, da die Pappeln verhältnismäßig stark vom Pilzbefall betroffen sind und davon auszugehen ist, dass sie in den nächsten Jahren ohnehin abgängig sind. Eine technisch aufwändige Durchörterung wäre daher aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht vertretbar.

Insgesamt wird der durch dieses Vorhaben nicht zu vermeidende Verlust von Bäumen durch 83 Baumersatzpflanzungen entlang der Planstraße kompensiert und stellt bereits eine Überkompensation dar.

Darüber hinaus beanstandet der Einwender, dass das bisher harmonische Stadtbild durch die Einmündung der geplanten Straße in die bestehende Siemensstraße zerstört würde. Zudem müsse aufgrund der Straßenbaumaßnahme eine Beeinträchtigung des Stadtbildes für den Zugreisenden hingenommen werden.

Diese Einwendung geht fehl. Aufgrund der aktuellen Bestandssituation einer Bahnbrache und einer eher disharmonischen Baustruktur ohne nutzbare Grünflächen weisen sowohl die südöstlich gelegenen gewerblich genutzten Flächen im Plangebiet als auch die Bahnflächen nur eine geringe städtebauliche Qualität auf. Die Fläche der

Bahnbrache wurde sich selbst überlassen und die bestehenden baulichen Anlagen sind zum Teil vernachlässigt. Darüber hinaus wird das Gelände bis auf die betriebenen Gleisanlagen nicht pflegerisch unterhalten und die Nutzungsstruktur ist ungeordnet. Auch sind weder besonders nennenswerte Landschaftsbildqualitäten noch sonstige kleinräumige identitätsstiftende Sichtbeziehungen vorhanden. Das hier zu betrachtende Stadtgebiet kann daher insgesamt keiner Funktion hinsichtlich der Erkennbarkeit des Stadtraumes zugeordnet werden.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplans (Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666)) wurde daher die Grundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung geschaffen. Das relativ uneinheitliche Bild der Nutzungsstrukturen wird sich damit teilweise klären. Die Gewerbestandorte bleiben erhalten und ein Teil der Bahnbrache wird wieder einer Nutzung zugeführt.

Nach der Durchführung der geplanten Maßnahmen im Zuge des hier planfestgestellten Vorhabens ist hinsichtlich der Landschaftsbildqualitäten bzw. der städtebaulichen Qualitäten insbesondere im Bereich der Einmündung der Planstraße im Block 902 in die Siemensstraße weder eine Verschlechterung noch eine Verbesserung zu erwarten. Der Straßenbau allein trägt nur wenig für die verbesserte Erkennbarkeit des Stadtraumes bei. Auch wird der Anteil von naturräumlich geprägten Landschaftsbestandteilen durch das Vorhaben nicht verändert.

Insgesamt kann jedoch festgestellt werden, dass mit der Zuführung einer Nutzung für die derzeit brachliegenden Flächen dem momentan etwas ungeordneten Bild des Geländes wieder etwas mehr städtebauliche Struktur verschafft wird.

Des Weiteren weist der Einwender darauf hin, dass die bestehende kleinteilige Gewerbestruktur entlang der Siemensstraße erhalten bleiben müsse.

Dieser Einwendung kann entsprochen werden, weil sie sich mit den planerischen Zielrichtungen des planfestgestellten Straßenbauvorhabens decken. Denn das ehemalige Bahnhofsgelände ist Teil des Stadtumbaugebietes Tiergarten im Bezirk Mitte. Das Stadtumbaugebiet liegt zwischen dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und dem Charlottenburger Verbindungskanal und umfasst östliche, nördliche und westliche Stadtbereiche der Moabiter Insel. Im so genannten „Teilraum Nordring“ wird die Stabilisierung des Gewerbestandortes und die Neustrukturierung des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit mit dem Bau einer Entlastungsstraße angestrebt.

Diese Entlastungsstraße soll den Durchgangsverkehr von der Quitzow- bzw. Siemensstraße aufnehmen und die südlich angrenzenden bestehenden und neuen Gewerbestandorte erschließen. Der Bau des ersten Straßenabschnittes (Ellen-Epstein-Straße) zwischen Perleberger Brücke und der Wilhelmshavener Straße wurde bereits fertig gestellt. Bei dem zweiten Abschnitt dieser Straßenverbindung über das Güterbahnhofsareal handelt es sich um den hier planfestgestellten Straßenabschnitt (Planstraße im Block 902).

Die Gestaltung der Gewerbegebietsflächen entlang der Planstraße ist Gegenstand mehrerer B-Planverfahren, so dass auf diese Weise eine planungsrechtlich gesicherte Neuordnung des Gewerbegebietes

tes erfolgt. Dabei ist es das Ziel, die gewerblichen Bauflächen so zu gliedern, dass Nutzungskonflikte zum angrenzenden Wohnquartier ausgeschlossen werden.

Auf der überwiegend brachliegenden Bahnfläche wird mit der Darstellung einer gewerblichen Baufläche die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und die Erweiterung ansässiger Gewerbeunternehmen, die auch weiterhin bleiben sollen, ermöglicht. Südlich der Planstraße im Block 902 wird der vorhandene innerstädtische Gewerbebestandort gestärkt und die Ansiedlung von Kleingewerbe weiterhin ermöglicht.

Mit der bahnbegleitenden Führung der Planstraße im Block 902 als übergeordnete Hauptverkehrsstraße (der Verbindungsfunktionsstufe II) wird eine Entlastung der Siemens- und Quitzowstraße und des angrenzenden Quartiers und eine insgesamt günstigere Erschließung des geplanten Gewerbegebietes erreicht.

Abschließend hat der Einwender darauf verwiesen, dass in der Planstraße ein hohes Verkehrsaufkommen mit einem relativ hohen LKW-Anteil erwartet wird. Vom Einwender wird daher befürchtet, dass in der Planstraße von den Zufahrten zu den Gewerbegrundstücken durch das Überfahren des Radfahrstreifens eine große Gefahr für die Radfahrer ausgeht.

Dieser Einwendung kann nicht entsprochen werden. Die gewählte Querschnittsaufteilung des hier planfestgestellten Straßenabschnitts beruht auf den Ergebnissen repräsentativer Untersuchungen, wonach u. a. Radfahrer auf dem Radfahrstreifen erheblich besser gesehen werden können als auf dem Radweg, weshalb unter anderem auch der Fachverband ADFC im Bereich von Gehwegen die Anlage von Radfahrstreifen fordert, weil diese objektiv sicherer sind, da viele Konfliktpunkte entfallen.

Es ist jedoch auch ein besonderes Ziel der Straßenplanung im Land Berlin, - insbesondere bei Neubaumaßnahmen - möglichst eine Trennung aller zu erwartenden Verkehrsarten zu gewährleisten. Deshalb war der Quell- und Zielverkehr für Radverkehr durch gesonderte Radverkehrsanlagen für eine neu geplante, nicht anbaufreie Stadtstraße auch in überwiegend gewerblich genutzten Gebieten zu berücksichtigen und durch entsprechende Radverkehrsanlagen zu sichern.

Wie in UL 1, S. 7 und UL 7.1 dargestellt, ist zudem der Straßenraum in der Planstraße so bemessen, dass für stark frequentierte Grundstückszufahrten zusätzlich Abbiegespuren eingerichtet werden können, so dass eine mögliche Gefährdung der Radfahrer dadurch erheblich reduziert wird. Diese Markierung ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Des Weiteren besteht für Radfahrer weiterhin alternativ die Möglichkeit, die Siemensstraße zu benutzen. Durch die erhebliche Entlastung der Siemensstraße vom Durchgangsverkehr wird der Fahrradverkehr in der Siemensstraße ohne eigens dafür vorgesehene Radverkehrsanlagen künftig sicher abgewickelt werden können.

Einwendungsschreiben 2

Als Ersatz für den jetzigen Straßenverlauf der Siemensstraße sei eine nur schmale Überfahrt geplant, die zudem auch mit der Tiefgarageneinfahrt des dort entstehenden Großmarktes kollidieren würde. Durch eine solche Abschottung wäre das Auffinden der Geschäftsräume des Einwenders stark eingeschränkt. Eine Verbreiterung der vorgesehenen Überfahrt in die Siemensstraße sowie die Aufstellung von Hinweisschildern für die ansässigen Gewerbetreibenden der Siemensstraße wäre aus der Sicht des Einwenders ein geeigneter Ausgleich.

Es wurde vom Einwender zudem während des Erörterungstermins vorgetragen, dass sein Gewerbebetrieb durch den geplanten schmalen Anschluss der Siemensstraße an die Planstraße nur noch schwer zu erreichen sei. Der Einwender fordert, den Anschluss der Siemensstraße zu verbreitern. Im Zufahrtsbereich von der Planstraße im Block 902 in die Siemensstraße soll zudem mit einem Hinweisschild für seinen Betrieb und auch für andere ansässige Gewerbebetriebe geworben werden.

Dieser Einwendung kann nicht entsprochen werden, da das Erfordernis der Anpassung an die neuen Gegebenheiten durch das verkehrsplanerisch gesetzte Ziel der Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Siemensstraße auf die Planstraße im Block 902 erfolgt. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, dass der westliche Zufahrtsbereich zur Siemensstraße künftig nur über eine Überfahrt erreichbar sein wird, die für den Durchgangsverkehr ungeeignet gestaltet ist. Der in der Unterlage 7.1 dargestellte Querschnitt der Gehwegüberfahrt in einer Breite von 6 m muss daher auch aus Gründen der Verkehrssicherheit in dem Bereich der Überfahrt beibehalten werden, um den Durchgangsverkehr über die Siemensstraße wirksam zu reduzieren. Die Zufahrt zur Siemensstraße ist in Zukunft weiterhin möglich, wird jedoch durch die Gestaltung mit Aufpflasterung und Gehwegüberfahrt für den Durchgangsverkehr und den schweren Wirtschaftsverkehr unattraktiv. Für den kleingewerblichen Wirtschaftsverkehr besteht mit der Gehwegüberfahrt weiterhin die Möglichkeit, direkt die bestehenden überwiegend kleinteiligen Gewerbeeinheiten in der Siemensstraße aufzusuchen. Darüber hinaus wird für gelegentlichen schweren Lkw-Verkehr die Erreichbarkeit der Gewerbetreibenden der Siemensstraße über den östlichen Teil der Siemensstraße weiterhin erhalten.

Die Geschäftsräume des Einwenders befinden sich mehr als 300 m von der angesprochenen Überfahrt entfernt. Die Erreichbarkeit der Geschäftsräume des Einwenders ist weiterhin gegeben, da es sich hierbei um leichte Lastkraftwagen bis 7,5 t handelt. Einschränkungen des Geschäftsbetriebes durch das Straßenbauvorhaben ergeben sich daher nicht bzw. sind nicht ersichtlich.

Das Aufstellen von Werbetafeln stellt eine Form der Sondernutzung einer Straße dar und bedarf einer Sondernutzungsgenehmigung nach § 11 Berliner Straßengesetz. Eine solche Genehmigung wird nicht im Planfeststellungsbeschluss behandelt, sondern ist vom Eigentümer auf Antrag bei dem Bezirksamt-Mitte von Berlin zu stellen. Der Vorhabensträger, das Tiefbauamt des Bezirksamtes Berlin-Mitte, hat bereits während der Erörterung darauf hingewiesen, dass zwar das Prüfen einer solchen Sondernutzungsgenehmigung erforderlich sei, grundsätzliche Hinderungsgründe für das Aufstellen von solchen Werbetafeln sieht er jedoch nicht.

Einwendungsschreiben 3

Die Eigentümer der Flurstücke 245 und 250 befürchten eine nachhaltige Existenzgefährdung aufgrund des Vorhabens, da die bisherige Erschließung dieser Grundstücke für 18 m lange Lastzüge bislang nur über die nördlich an das Grundstück angrenzende Ladestraße, die sich auf dem Flurstück 285 befindet, erfolgte. Aus diesem Grund bestehe zu Lasten des Flurstücks 285 eine Grunddienstbarkeit, die das Geh- und Fahrrecht, einschließlich des Be- und Entladens dinglich sichert. Die Eintragsbewilligung ist am 31.05.2005 erfolgt. In den Planunterlagen sei jedoch ein solches Geh- und Fahrrecht bisher nicht ausgewiesen, dies sei zu korrigieren.

Darüber hinaus wird eine vorgesehene Anbindung der genannten Ladestraße an die neue Planstraße gefordert, damit insbesondere auch diejenigen Betriebe, die nach Süden nicht zur Siemensstraße hin erschlossen sind, nicht in existenzielle Bedrängnis geraten.

In der Erörterung wurde zudem vorgetragen, dass der Einwender auf das Geh- und Fahrrecht verzichten würde, wenn eine Anbindung an die Planstraße gesichert wäre. Zudem sei in diesem Zusammenhang die Kostentragung zu klären.

Diese Einwendungen gehen fehl.

Grundsätzlich werden Grundstückszufahrten nach dem Erfordernis eingerichtet und sind abhängig vom nachgewiesenen Verkehrsaufkommen. Ob eine direkte Anbindung der bestehenden „Ladestraße“ anstatt über die Siemensstraße künftig über die Planstraße erfolgen wird, ist Gegenstand von laufenden Verhandlungen zwischen den Grundstückseigentümern und dem Land Berlin. Die angesprochene Anbindung der Ladestraße an die neue Planstraße ist zudem auch planerisch beabsichtigt, ist aber nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Die mit einer Grunddienstbarkeit bzw. Baulast für das Geh- und Fahrrecht gesicherten Flächen werden im Rahmen des hier behandelten Planfeststellungsverfahrens nicht überplant. Die Darstellung des Stadtparks (Moabiter Stadtgarten) ist in der Unterlage 7.1 Blatt 2/2 nachrichtlich dargestellt und wird in einem Bebauungsplanverfahren behandelt. Dabei dürfen die aus diesem Straßenbauvorhaben vorgesehenen Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 im künftigen Stadtpark nicht auf Flächen stattfinden, die mit einer Grunddienstbarkeit oder Baulast bereits belegt sind. Daraus ergibt sich, dass die bestehende Erschließung über die an die Siemensstraße angebundene „Ladestraße“ von dem hier planfestgestellten Straßenabschnitt in keiner Weise tangiert wird.

Die Erhebung von Straßenausbaubeitragskosten bestimmt sich nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz (StrABG) vom 16. März 2006 (GVBl. S. 265). Es ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Einwendungsschreiben 4

Der Eigentümer des Flurstücks 251, Flur 37 macht in seiner Einwendung darauf aufmerksam, dass zugunsten dieses Grundstücks und zu Lasten des Flurstücks 285 eine Baulasteintragung mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht bestehe. Den Plänen des Senats sei jedoch zu entnehmen, dass künftig auf dem Flurstück 285 eine Parkanlage errichtet werden solle. Die bestehende Erschließung seines Grundstückes mit Hilfe des Geh- und Fahrrechts durch die Zuwegung über die Ladestraße, die an die Siemensstraße anschließt, würde diesen Plänen des Senats entgegen stehen. Es sei daher eine neue Planung durch den Senat zu erstellen und vorab einer Erörterung zuzuführen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Verlauf der hier planfestgestellten Planstraße hat keine Auswirkungen auf die bisherige über Grunddienstbarkeiten oder Baulasteintrag gesicherte Erschließung des Flurstücks 251, Flur 37. Auch ist der geplante Stadtpark (Moabiter Stadtgarten) nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Allerdings werden Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 aus diesem Straßenbauvorhaben in den künftigen Stadtpark (Moabiter Stadtgarten) eingebracht.

In den Planunterlagen zu diesem Vorhaben wird der Stadtpark jedoch nur nachrichtlich dargestellt. Der geplante Stadtpark schließt bisher die Zuwegungen für die der genannte Baulasteintrag besteht, mit ein. Für die aus der Straßenbaumaßnahme einzubringenden Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 wird dem Vorhabensträger in dem Planfeststellungsbeschluss daher die Auflage gemacht, dass Ersatzmaßnahmen nicht auf Flächen stattfinden dürfen, für die eine Grunddienstbarkeit bzw. eine Baulast mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten bereits eingetragen ist.

Der vorgesehene Stadtpark (Moabiter Stadtgarten) wird in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich festgesetzt. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgt eine Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen.

Einwendungsschreiben 5

Die Einwendungen des BLN und der von ihm vertretenen Verbände richten sich gegen die vorgesehenen Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Es wird vorgeschlagen, bei der Gestaltung des Stadtparks (Moabiter Stadtgarten) ein stärkeres Gewicht auf die „Gestaltung von vegetationsärmeren bis sandigen Bereichen“ zu ungunsten der Pflanzung von Bäumen zu legen, um ein Lebensraum für Trockenheit liebende Tiere zu schaffen. Der Grund dafür sei, dass es durch den geplanten Straßenbau zur Reduzierung von Bahnbrachen käme, die Lebensräume für Stechimmen, Blauflügelige Ödlandschnecke sowie für Zauneidechsen darstellen. Als Ersatz seien Ausgleichmaßnahmen A5 und A6 mit je 50 m² vorgesehen. Diese Flächen seien zu klein bemessen. Darüber hinaus sei das Maßnahmenblatt E für diese Ersatzmaßnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erstellen. Des Weiteren wird um eine zeitnahe und wenn möglich, um eine zeitgleiche Umsetzung der Ersatzmaßnahmen mit der Baumaßnahme gebeten.

Es konnte dem Einwand insoweit gefolgt werden, als dass ein Maßnahmenblatt Ersatzmaßnahme E 1 für die Maßnahmen im Moabiter Stadtgarten als Rotänderung erstellt wurde. Die Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 waren bereits im Landschaftspflegerischen Begleitplan auf Seite 89 der Unterlage 12.1 beschrieben und sind mit der Rotänderung in die Unterlage 12.1, Anlage 2 (Maßnahmenblatt), S. 112a und in die Unterlage 12.3 (Maßnahmenplan) aufgenommen.

Zur Einwendung bzgl. der zeitgleichen Umsetzung der Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 mit der Baumaßnahme wird auf die Auflage unter Punkt A.III.1 Nr. 4, Seite 17 verwiesen.

Alle sonstigen Einwendungen werden zurückgewiesen. Ob ein stärkeres Gewicht auf die Gestaltung von vegetationsärmeren bis sandigen Bereichen zu Ungunsten der Pflanzung von Bäumen erfolgen kann, unterliegt nicht dem hier vorliegenden Planfeststellungsverfahren, da der künftige Stadtpark Moabit nur nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt ist. Im Planfeststellungsverfahren wird die Zielstellung entsprechend Maßnahmenblatt E1 und der aufzubringenden Mittel für die Ersatzmaßnahme festgestellt. Die Festsetzung der Größe und Lage der einzelnen Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 erfolgt demnach in dem sich im Verfahren befindlichen Bebauungsplanverfahren II-189.

Die Größe der für dieses Vorhaben vorgesehenen Ausgleichsflächen ist zwar im Zusammenhang mit den verschiedenen Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 (s. UL 12.1 S. 89 und UL 12.3, Blatt 1) zu sehen, über einen differenzierten Einsatz der aus diesem Straßenvorhaben erforderlichen Maßnahmen im Wert von 119.380,40 Euro ist jedoch aus o.g. Gründen in dem sich im Verfahren befindlichen Bebauungsplanverfahren II-189 zu entscheiden. Für den BLN besteht daher die Möglichkeit, im Rahmen der Beteiligung zum Bebauungsplanverfahren auf die Ausgestaltung von vegetationsarmen und sandigen Bereichen einzuwirken.

Mit den aus diesem Vorhaben eingebrachten Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E1 wird das Ziel verfolgt, geeignete Lebensräume für Tiere und Pflanzen wiederherzustellen. Es ist jedoch bereits zum heutigen Zeitpunkt darauf hinzuweisen, dass der geplante Stadtpark (Moabiter Stadtgarten) zwar die Möglichkeit bietet, einen zum gegenwärtigen Zeitpunkt ökologisch geringwertigen Raum mit Hilfe der Ersatzmaßnahme E1 deutlich aufzuwerten, zugleich hat er aber auch die dringlich zu bewertende Funktion der Verbesserung der Versorgung der Siedlungsgebiete mit öffentlichen Naherholungsflächen. Die hierzu erforderlichen Abwägungszusammenhänge Schutzgut Mensch/Schutzgut werden jedoch aus o.g. Gründen im Bebauungsplanverfahren zusammengestellt und bewertet.

Abschließend sei angemerkt, dass die Größe der angesprochenen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen (A5 und A6) auch im Zusammenhang mit den weiter in Betrieb befindlichen Gleisanlagen, die im direkten Umfeld der Ausgleichsmaßnahmen liegen und teilweise nur wenig befahren werden, zu sehen ist. Der Lebensraum für Trockenheit liebende Tiere ist somit aufgrund der Lage und der bestehenden Geschlossenheit mit den nördlichen Nachbarflächen insgesamt als den Erfordernissen angemessen zu bewerten.

B.V.3 Stellungnahmen

Stellungnahme Sen Stadt VII B / VLB

In der Stellungnahme von Sen Stadt VII B / VLB wurde darauf hingewiesen, dass die verkehrstechnische Bewertung nach HBS für den Knotenpunkt Beusselstraße / Siemensstraße / Sickingenstraße einzelne Knotenpunktströme die Qualitätsstufe E in einer mittleren Spitzenssstunde aufweisen. Es wurde daher gefordert, dass unter Berücksichtigung von Möglichkeiten der Leistungssteigerung an diesem Knotenpunkt mindestens die Qualitätsstufe D für den schlechtesten Strom zu erreichen sei.

Auf Grund der Stellungnahme hat der Vorhabensträger zusätzliche verkehrstechnische Untersuchungen (siehe UL 15.1 Anlage 9) durchführen lassen.

Die für die Auswertung der verkehrstechnischen Zusatzuntersuchung maßgeblichen Fachbeteiligten dass durch eine leichte Verschwengung der vorhandenen Mittelinsel in der südlichen Beusselstraße die erforderliche Leistungssteigerung erbracht werden kann. Diese Zusatzuntersuchung mit dem Ergebnisprotokoll wurde als Anlage 9 der UL 15.1 beigefügt und ist somit als Rotänderung Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen geworden.

Die betreffende Verkehrsinsel mit den Detailänderungen ist in den planfestzustellenden Bereich einbezogen worden. Die Planfeststellungsgrenze ist in diesem Bereich als Rotänderung entsprechend erweitert.

Stellungnahme Berliner Wasserbetriebe

Die Berliner Wasserbetriebe haben in Ihrer Stellungnahme gefordert, im südlichen Gehweg der Planstraße eine Vorbehaltstrasse für die Trinkwasserversorgung zu sichern, obwohl derzeit seitens der BWB der Einbau von Trinkwasserleitungen nicht vorgesehen ist.

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Es kann keine Trinkwasserleitung planfestgestellt werden, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt durch eine Erweiterung des Trinkwassernetzes nicht beabsichtigt ist. Für den Bedarfsfall einer Netzerweiterung ist allerdings in der Raumverteilung grundsätzlich erforderlicher Leitungen im südlichen Gehweg der Planstraße eine Trasse für die Trinkwasserversorgung bereits berücksichtigt (vgl. UL 6, Blatt 3).

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 Straßenausbauvorhaben 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 i.V.m § 1 Abs.1 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 i.V.m. § 1 Abs.1 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 (§ 23 Abs. 4 BerlStrG).

C 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 19.11.2010

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 - Bundesimmissionsschutzgesetz 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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (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.	<p>Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)</p> <p>vom 11. September 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006);</p> <p>seit August 2010 aufgehoben und in Teilen in die 39. BlmSchV übernommen.</p>
BlmSchV 23.	<p>Dreiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten)</p> <p>vom 16. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1962);</p> <p>seit Juli 2004 ersetzt durch 22. BlmSchV</p>
BlmSchV 24.	<p>Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (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)</p>
BlmSchV 39.	<p>Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065);</p> <p>Regelungen der 22. BlmSchV, die von der neuen Luftqualitätsrichtlinie, der Richtlinie 2008/50/EG, nicht erfasst werden und die Gegenstand der Richtlinien 2001/81/EG und 2004/107/EG sind, wurden mit dem Ziel der Verwaltungvereinfachung zum 2. August 2010 in die 39. BlmSchV übernommen.</p>
Bl.	Blatt
BLN	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.
BNatSchG	<p>Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege - Bundesnaturschutzgesetz</p> <p>vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986)</p>
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 ₂	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 _w	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

FFH	Flora-Fauna-Habitat(e)
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
Flurst.	Flurstück
FM-Kabel	Fernmelde-Kabel
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 ²	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
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LaPro	Landschaftsprogramm
LärmVO	Verordnung zur Bekämpfung des Lärms vom 23. März 2004 (GVBl. S. 148) – aufgehoben durch § 18 LImSchG Bln
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LCKW	Leichtflüchtige Chlorierte Kohlenwasserstoffe
LEP eV	Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungs- plan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin vom 2. März 1998 (GVBl. S. 38); Der LEP eV wurde vom Landesentwicklungsplan Berlin- Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009, der am 15. Mai 2009 als Rechtsverordnung der Landesregierung in Kraft getreten ist (GVBl. S. 182), abgelöst.
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 (GVBl. S. 182)
lfd.	laufend(e)
LHKW	Leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe
LImSchG Bln	Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin 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 ²	Quadratmeter

m ³	Kubikmeter
m ³ /s	Kubikmeter pro Sekunde
max.	maximal(e)
mg/m ³	Milligramm pro Kubikmeter
mg/l	Milligramm pro Liter
Mio.	Million
MIV	motorisierter Individualverkehr
ml/l	Milliliter pro Liter
mm/a	Millimeter pro Jahr
MUVS	Qualitätssicherungs-Profil Merkblatt für UVS
NatSchG Bln	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin - Berliner Naturschutzgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 3. November 2008 (GVBl. S. 378)
NGA	Naturflächen- und Gartenamt
NN	Normalnull
NNO	Nord-Nord-Ost
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	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 in einer Lösung
PlafeR 07	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfern- straßengesetz - Planfeststellungsrichtlinien 2007 ARS 14/2007 vom 4. Januar 2008 (VkBl. Nr. 2/2008, S. 30, ausgegeben zu Bonn am 31. Januar 2008) Einführungserlass für Berlin vom 22. Januar 2008
Pkw	Personenkraftwagen

PM2,5	Staubfraktion, die als Feinstaub bezeichnet wird, enthält 50% der Teilchen mit einem Durchmesser von 2,5 µm, einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen. PM2,5 ist eine Teilmenge von PM10.
PM10	Partikel, die einen gröbenselektierenden 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 Stadtstraßen, Ausgabe 2006
Rdnr.	Randnummer
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.	Straße
StrABG	Straßenausbaubeitragsgesetz (StrABG) vom 16. März 2006 (GVBl. S. 265), geändert durch Gesetz vom 8. Juli 2010 (GVBl. S. 398)
StU	Stammumfang
STVO	Straßenverkehrsordnung
t	Tonne
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) i.d.F. vom 26. August 1998 (GMBI. 26/1998, S 503)
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) i.d.F. der Bekanntmachung vom 24. Juli 2002 (GMBI. S. 511)
Tab.	Tabelle
TÖB	Träger öffentlicher Belange

TrinkwV 2001	Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch – Trinkwasserverordnung 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 i.d.F. der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. August 2009 (BGBl. I S. 2723)
UVPG-Bln	Berliner Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 7. Juni 2007 (GVBl. S. 222)
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18. September 1995 (GMBI. S.671)
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
V _e	Entwurfsgeschwindigkeit
vgl.	vergleich(e)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes von 1997
VLB	Verkehrslenkung Berlin
VOB	Verdingungsordnung für Bauleistungen - Ausgabe 2009 Bekanntmachung im Bundesanzeiger vom 15. Oktober 2009 (Nr. 155, Seite 3349)
VSchRL	Vogelschutzrichtlinie EU-Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung i.d.F. der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. August 2009 (BGBl. I S. 2870)

VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2827)
VwVfG Bln	Gesetz über das Verfahren in der Berliner Verwaltung - Verwaltungsverfahrensgesetz Berlin vom 8. Dezember 1976 (GVBl. S. 2735, 2898), zuletzt geändert durch Artikel III Nr. 1 Buchstabe c) des Gesetzes vom 4. Mai 2005 (GVBl. S. 282)
WA	Allgemeines Wohngebiet
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts - Wasserhaushaltsgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 19. August 2002 (BGBl. I S. 3245), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986)
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
zzgl.	zuzüglich
€	Europäische Währungseinheit
§	Paragraph
%	Prozent
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
µg/l	Mikrogramm pro Liter