



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin  
Steglitzer Damm 117  
12169 Berlin  
Az: 511ppa/002-2300#037  
Datum: 04. November 2022

## **Plangenehmigung**

**gemäß § 18d AEG i.V.m.  
§ 76 Abs. 1 VwVfG und § 74 Abs. 6 VwVfG**

**für die 5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens**

**"Ausbau Knoten Berlin,  
Berlin Südkreuz – Blankenfelde („Dresdner Bahn“),  
PFA 1 Abzw Berlin-Mariendorf – EÜ Schichauweg“**

**Bahn-km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda**

**Änderungsgegenstand:**

**Anpassung der Attilastraße unter der Eisenbahnüberführung  
in km 6,610 der Strecke 6035 bzw. km 6,501 der Strecke 6135**

**Vorhabensträger:  
DB Netz AG  
Region Ost  
Nahmitzer Damm 12  
12277 Berlin**

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
 5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
 PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
 Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
 Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabensträger) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18d Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG Verwaltungsverfahrgesetz (VwVfG) folgende

## Plangenehmigung:

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Genehmigung der Planänderung

Die 5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Berlin Südkreuz (ausschließlich) – Blankenfelde („Dresdner Bahn“), Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Abzweig Berlin-Mariendorf – Eisenüberführung Schichauweg“ in Bahn-km 6,062 – 12,300 der Eisenbahnstrecke Nr. 6135 Berlin – Elsterwerda wird genehmigt. Gegenstand der Planänderung ist die Anpassung der Attilastraße unter der Eisenbahnüberführung in Bahn-km 6,610 der Strecke 6035 bzw. km 6,501 der Strecke 6135.

#### A.2 Planunterlagen

Der Planänderungsgenehmigung liegen die im Folgenden aufgelisteten Unterlagen zu Grunde. Die mit \* gekennzeichneten Unterlagen dienen nur zur Information.

Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Stand	
1	Erläuterungsbericht (6 Seiten + Vorblatt)		24.06.2022	
2	Übersichtskarte	ohne	ohne	*
3	Lageplan 3.3.1.2.1 a	1:1.000	17.03.2022	
4	Bauwerksverzeichnis (1 Seite + Vorblatt)		02.02.2021	
5	<i>entfällt</i>			
6	<i>entfällt</i>			
7.1.1	Bauwerkspläne EÜ Attilastraße			
.11	Lageplan (Straßenbau)	1:250	17.03.2022	
.12	Höhenplan Achse 1	1:250	17.03.2022	
.13	Regelquerschnitt Achse 1 (km 0+075,000)	1:50	17.03.2022	
.14	Regelquerschnitt Achse 1 (km 0+050,000)	1:50	17.03.2022	
.15	Regelquerschnitt Achse 1 (km 0+083,000)	1:50	17.03.2022	
8	<i>entfällt</i>			
9	<i>entfällt</i>			
10	<i>entfällt</i>			

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

In den Unterlagen Nr. 3 und 4 sind die Änderungen gegenüber der mit Ausgangsbeschluss vom 22.05.2017, Az. 511ppa/002-436, festgestellten Planung in der Farbe „rot“ hervorgehoben.

### **A.3 Konzentrationswirkung**

Durch diese Plangenehmigung wird die Zulässigkeit der Planänderung im Hinblick auf alle davon berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Plangenehmigung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

### **A.4 Nebenbestimmungen, Vorbehalte, Hinweise**

#### **A.4.1 Informationspflichten**

Der Vorhabensträger hat der Unteren Naturschutzbehörde des Bezirkes Steglitz-Zehlendorf rechtzeitig vor Beginn der gegenständlichen Baumaßnahmen die Kontaktdaten der umweltfachlichen Bauüberwachung mitzuteilen (E-Mail-Adresse: [freilandartenschutz@ba-sz.berlin.de](mailto:freilandartenschutz@ba-sz.berlin.de)).

#### **A.4.2 Verkehrliche Belange**

- a) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für das Vorhaben mit dem Land Berlin, soweit dessen Belange als Straßenbulasträger berührt werden, vor Baubeginn einvernehmlich abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- b) Für vorhabensbedingt erforderliche (befristete oder unbefristete) Verkehrsregelungen sind rechtzeitig entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

#### **A.4.3 Baubedingte Immissionen**

Die im Planfeststellungsbeschlusses Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 unter A.4.1 d), A.4.4, A.4.5 und A.4.10 enthaltenen Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Hinweise gelten für die Gegenstände der Planänderung entsprechend.

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

#### **A.4.4 Abfallwirtschaft**

Die im Planfeststellungsbeschlusses Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 unter A.4.11.4 enthaltenen Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Hinweise gelten für die Gegenstände der Planänderung entsprechend.

#### **A.5 Sofortige Vollziehung**

Die Plangenehmigung ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

#### **A.6 Kosten**

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabensträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

### **B. Begründung**

#### **B.1 Sachverhalt**

##### **B.1.1 Verfahren**

Die DB Netz AG beantragte mit Schreiben I.NI-O-B-D 2 vom 04.07.2022 eine Zulassungsentscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG für die gegenständliche Planungsänderung.

Mit Schreiben vom 21.07.2022 hat die Planfeststellungsbehörde den durch die Planänderung in ihren Aufgabenbereichen berührten Trägern öffentlicher Belange bzw. in eigenen Rechten Betroffenen Gelegenheit gegeben, Stellung zu nehmen bzw. Einwendung zu erheben. Folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen sind bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen:

Nr.	Beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum
1	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Schreiben VI GR B 11 vom 30.08.2022
2	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Schreiben Stapl 33 vom 31.08.2022
3	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf Schreiben Stapl FL vom 17.08.2022

Der Vorhabensträger hat mit E-Mail-Schreiben vom 05.10.2022 auf die eingegangenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen erwidert.

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung AttilasträÙe unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 01.11.2022 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Änderungsvorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

### **B.1.2 Vorhaben**

Gegenstand des mit Beschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 festgestellten Planes „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde („Dresdner Bahn“), PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ ist der viergleisige Ausbau der südlich des Abzweiges Mariendorf bisher nur zweigleisigen und dem gemischten Personen- und Güterverkehr dienenden sog. Dresdner Bahn. Ziel ist eine Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit durch die Trennung der S-Bahn vom übrigen Schienenpersonen- und -güterverkehr und durch die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeiten. Geplant sind im gesamten Abschnitt zwei zusätzliche, mit Oberleitung elektrifizierte Ferngleise (künftige Strecken-Nr: 6135) für eine zulässige Geschwindigkeit von 160 km/h neben zwei mit Stromschiene elektrifizierten S-Bahngleisen (künftige Strecken-Nr: 6035) für eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h. Die künftige Strecke 6135 wird Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnsystems. Für das Vorhaben „Ausbau Knoten Berlin“ ist der vordringliche Bedarf gemäß § 1 Abs. 1 und 2 BSWAG i.V.m. Anlage zu § 1 BSWAG, Abs. 1 lfd. Nr. 26 verbindlich festgestellt.

Die vorliegende Planungsänderung hat den zusätzlichen Ersatzneubau der S-Bahn-Überführung über die AttilasträÙe in Bahn-km 6,610 der Strecke 6035 bzw. 6,501 der Strecke 6135 zum Gegenstand. Während der ursprüngliche Plan vorsah, lediglich den Fernbahnteil der Eisenbahnüberführung AttilasträÙe zu erneuern und die auf der Westseite der S-Bahn erforderliche Lärmschutzwand auf einer separaten Stützkonstruktion (Torsionsbalken) zu gründen, ist nunmehr der Ersatzneubau auch der S-Bahn-Brücken einschließlich der südlichen Widerlager und die Gründung der Lärmschutzwand auf dem westlichen S-Bahn-Überbau vorgesehen. Die nördlichen Widerlager und das Zugangsgebäude der S-Bahnstation AttilasträÙe bleiben im Wesentlichen unverändert. Als Baustelleneinrichtungszwecken werden außerhalb des unmittelbaren Kreuzungsbereiches die Grundstücke Steglitzer Damm 115 und 117 sowie eine Parzelle der Kleingartenkolonie an der Reutlinger Straße in Anspruch genommen.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG. Hiernach bedarf es eines neuen Planfeststellungsverfahrens, sofern ein festgestellter Plan vor Fertigstellung des Vorhabens geändert werden soll. An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann gemäß § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und
3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben.

Das Bundeseisenbahnvermögen wendet mit Schreiben vom 29.06.2021 ein, zwischen dem S-Bahnbrückenneubau und dem Ausbau der Dresdner Bahn sei kein Zusammenhang erkennbar, und fordert ein von dem Vorhaben Dresdner Bahn PFA 1 getrenntes Planverfahren.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt mit dem Bundeseisenbahnvermögen in der Einschätzung überein, dass die Erneuerung des S-Bahnanteils der Überführung der „Dresdner Bahn“ über die AttilasträÙe keine zwingend notwendige Folge der Erneuerung bzw. des Ausbaus des Fernbahnanteils darstellt. Gleichwohl bestehen zwischen den beiden Maßnahmen enge technische Zusammenhänge, die eine gesamthafte Betrachtung der Fern- und S-Bahnüberführung über die AttilasträÙe und eine Erweiterung des Vorhabens zum Ausbau der Dresdner Bahn um die S-Bahnbrücken rechtfertigen. So sind die Fern- und S-Bahnüberbauten der Eisenbahnüberführung auf gemeinsamen Widerlagern gegründet, und es gebietet die erforderliche Straßenabsenkung zur Herstellung einer ausreichenden lichten Durchfahrtshöhe eine einheitliche Gradientenplanung im Bereich der gesamten Eisenbahnkreuzung. Im Zuge des Fernbahnausbaus ist die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Westseite der S-Bahn erforderlich. Die durch den Vorhabensträger nunmehr beabsichtigte zeitlich und bautechnologisch zusammenhängende Erneuerung sowohl des S-Bahn- als auch des Fernbahnanteils der Eisenbahnüberführung vor der Gesamtinbetriebnahme der ausge-

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung AttilasträÙe unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

bauten „Dresdner Bahn“ ist planerisch vernünftig. Im Übrigen ergeben sich keine verfahrensrechtlichen Nachteile der Betroffenen dadurch, dass das vorliegend durchgeführte Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG die Änderung des festgestellten Planes für das Ausbauvorhaben der „Dresdner Bahn“ und nicht ein separates Vorhaben zur Erneuerung der S-Bahnbrücken über die AttilasträÙe zum Gegenstand hat.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für planungsrechtliche Entscheidungen nach § 18 Abs. 1 AEG, soweit Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes betroffen sind, zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Die beantragte Planänderung betrifft ein Vorhaben der DB Netz AG, einer Eisenbahn des Bundes.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die wasserrechtliche Erlaubnis unter A.3.1 ergibt sich aus § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

Mit Planfeststellungsbeschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 wurde die Umweltverträglichkeit des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde („Dresdner Bahn“), PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ festgestellt.

Gemäß § 9 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) war das vorliegende Änderungsvorhaben daraufhin zu prüfen, ob eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass mit der Planungsänderung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Die mit dem Änderungsvorhaben geplanten zusätzlichen Baumaßnahmen beschränken sich im Wesentlichen auf den schon bisher mit Verkehrsanlagen überbauten Kreuzungsbereich der Bahntrasse mit der AttilasträÙe und somit auf Flächen, deren Inanspruchnahme bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 für das Ausgangsvorhaben zugelassen worden ist. Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen zu Baustelleneinrichtungszwecken sind bahnrechts auf den Grundstücken Steglitzer Damm 115 und 117 (rd. 3.668 qm) sowie in der Kleingartenanlage Reutlinger StraÙe (54 qm) vorgesehen. Damit verbunden ist der bauzeitliche

Verlust von gering und mäßig wertigen Biotopen. Erhebliche Beeinträchtigungen geschützter Arten sind nicht zu erwarten. Im Übrigen führt die Planänderung in begrenztem Ausmaß zu zusätzlichen Baulärmimmissionen, die jedoch ebenfalls keine UVP-Pflicht auslösen. Erhebliche Beeinträchtigungen weiterer Schutzgüter sind nicht zu besorgen.

## **B.4 Materieell-rechtliche Würdigung**

### **B.4.1 Planrechtfertigung, Planungsalternativen**

Das Änderungsvorhaben dient der Aufrechterhaltung einer dauerhaften Verfügbarkeit der S-Bahnstrecke Nr. 6035 (Berlin – Blankenfelde). Der Ersatzneubau des östlichen, dem Fernbahnverkehr dienenden Teils der Eisenbahnüberführung über die Attilastraße sowie die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Westseite wurde unter dem Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 planfestgestellt. Nach Feststellung der DB Netz AG ist nun auch eine Erneuerung des westlichen Teils der Eisenbahnüberführung erforderlich. Dies bedingt eine Änderung des festgestellten Planes für das Ausgangsvorhaben. Vorzugswürdige Alternativen zur Antragsvariante, die geringere Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. Anwohner mit sich brächten und dennoch den verkehrlichen Anforderungen gerecht würden, sind insbesondere aufgrund der beengten innerörtlichen Lage der Kreuzung nicht erkennbar. In Bezug auf die Baustelleneinrichtungsplanung wird auf die Ausführungen unter B.4.8 verwiesen.

An der antragsgegenständlichen Planänderung besteht ein öffentliches Interesse. Sie ist „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

### **B.4.2 Verkehrliche Belange**

#### **- Straßenquerschnitt**

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz teilt mit Schreiben vom 30.04.2021 mit, die der vorliegend geplanten lichten Weite von 19,70 m zu Grunde gelegten Verkehrsräume genügten heute vor allem hinsichtlich des Radverkehrs nicht mehr den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes; diesem entsprechende Radverkehrsanlagen könnten nur zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs hergestellt werden. Da eine nachträgliche Brückenerweiterung jedoch nicht vertretbar sei, müsse in Bezug auf die künftige Querschnittsgestaltung der Straße eine Abwägung zwischen den unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen erfolgen. Hierzu seien gemein-

same Planungsüberlegungen mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg erforderlich. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass zwischen den Borden (15 m) Lösungen zur Herstellung geschützter Radverkehrsanlagen neben dem motorisierten Verkehr möglich sind. Aus straßenplanerischer Sicht bestünden somit keine Bedenken gegen die vorliegende Planänderung.

Auch das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf weist mit Schreiben vom 11.06.2021 auf die gemäß Mobilitätsgesetz für die Rad- und Fußverkehrsräume erforderlichen Breiten hin.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, die Planung der Straße sei mit dem Beschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 planfestgestellt worden und werde dementsprechend umgesetzt. Im Rahmen des Ersatzneubaus der S-Bahnbrücken seien keine weiteren Maßnahmen an der Straße vorgesehen. Der Gehweg auf der Südseite der Attilastraße werde mit dem geplanten Ersatzneubau der Widerlager der S-Bahnbrücken aufgenommen und in gleicher Lage wiedererrichtet.

#### - Straßengradiente

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hält eine Straßenabsenkung im bisher planfestgestellten Umfang einschließlich Unterfangung der S-Bahn-Widerlager vor dem Hintergrund der nunmehr geplanten Erneuerung der S-Bahn-Überführung nicht mehr für erforderlich. Eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m unter den S-Bahn-Überbauten könne konstruktionsbedingt ohne eine Absenkung der Straße hergestellt werden. Der Gradiententiefpunkt sei unter die Fernbahnbrücke zu verschieben. Weiterhin sei die Notwendigkeit der zur Abfangung der Höhenunterschiede geplanten Stützwände an der Straße zu begründen bzw. zu prüfen. Voraussichtlich sei eine Änderung der Straßenabsenkung geboten und sollte deshalb auch Gegenstand der Planänderung sein.

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg bemängelt mit Schreiben vom 22.04.2021, in den Planunterlagen sei nicht ausreichend dargestellt, inwieweit die Änderung der S-Bahnbrücken Auswirkungen auf die Absenkung der Straße hat. Es fehle an einem Straßenhöhenplan mit den eingetragenen Höhen der S-Bahn.

Der Vorhabensträger verweist in seiner Erwiderung auf derzeit laufende Abstimmungen mit dem Land Berlin zur Optimierung der Straßenabsenkung gegenüber der mit Beschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 planfestgestellten Gradiente. Dies sei jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planänderung. Die HDI-Unterfangung

der S-Bahn-Widerlager sei bereits hergestellt worden. Um die Inbetriebnahme der ausgebauten Dresdner Bahn im Jahr 2025 abzusichern, habe bereits an vielen Stellen gleichzeitig mit dem Bau begonnen werden müssen, auch an den Fernbahnbrücken über die Attilastraße. Ein gleichzeitiger Bau der Fern- und S-Bahnbrücken sei nicht möglich, da der S-Bahnverkehr aufrecht erhalten bleiben müsse.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den plausiblen Darlegungen des Vorhabensträgers. Es steht diesem frei, zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Planänderung zur Optimierung der Straßengradiente bzw. -absenkung zu verfolgen. Dies ist jedoch keine notwendige Folge der vorliegend genehmigten Erneuerung der S-Bahnbrücken. Vor dem Hintergrund des fortgeschrittenen Planungs- und Realisierungsstandes des Gesamtvorhabens hält die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine Vergrößerung der lichten Weite der gesamten Eisenbahnüberführung anlässlich der vorliegenden Einplanung des Ersatzneubaus der S-Bahnbrücken für untunlich. Im Übrigen steht es dem Land Berlin frei, innerhalb der geplanten lichten Weite dem Berliner Mobilitätsgesetz entsprechende Verkehrsräume für Radfahrer und Fußgänger einzurichten, z.B. indem die Anzahl der Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr verringert wird.

Mit Nebenbestimmung A.4.2 a) gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger auf, vor Baubeginn die Ausführungsplanung für den Straßenbau mit den zuständigen Straßenbaulastträgern einvernehmlich abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, wird eine ergänzende Entscheidung vorbehalten. Diese Nebenbestimmung ist erforderlich, da die Ausführungsplanung für die Straßenbaumaßnahmen noch nicht vorliegt und diesbezüglich weitere Abstimmungen erforderlich sein werden.

#### - Eisenbahnverkehr (bauzeitlich)

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz fordert mit Schreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vom 30.04.2021, per fahrplantechnischer Simulation für beide Bauphasen darzulegen, dass bauzeitlich ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Buch und Lichtenrade stabil umgesetzt werden kann.

Der Vorhabensträger verweist in seiner Erwiderng auf Ergebnisse einer fahrplantechnischen Untersuchung und erklärt, die grundsätzliche Durchführbarkeit eines 10-Minuten-Taktes v.u.n. Lichtenrade sei für die avisierten eingleisigen Bauzustände nachgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hält fest, dass die durch den Vorhabensträger angekündigte Errichtung von Bauweichenverbindungen für eingleisige Bauzustände nicht Gegenstand der vorliegenden Planänderungsgenehmigung sind. Anhand der durch den Vorhabensträger vorgelegten Fahrplankonzepte (I.NB-O-FS, Stand 14.06.2021) für eingleisige bauzeitliche Infrastrukturzustände ist ersichtlich, dass die Aufrechterhaltung eines 10-Minuten-Taktes unter Inkaufnahme zum Teil nicht unerheblicher zugkreuzungsbedingter Fahr- und Haltezeitverlängerungen möglich ist.

- Straßenverkehr (bauzeitlich)

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg fordert mit Schreiben vom 22.04.2021, die Bautätigkeiten zügig vorzunehmen, damit negative Auswirkungen auf Gewerbetreibende bzw. Gewerbegebiete verringert werden. Verkehrseinschränkende Maßnahmen, wie etwa Fahrbahnverengungen oder -sperrungen, die gerade in diesem Bereich zu einer enormen Staubildung führten, müssten im Interesse des Gewerbeverkehrs so kurz wie möglich gehalten werden.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderung zu, die Sperrungen der Straße auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken, und legt dar, für den Ausbau der Überbauten seien in den Jahren 2023 und 2024 insgesamt zwei Vollsperrungen von jeweils drei Tagen erforderlich. Um Baufreiheit für die Errichtung der neuen S-Bahnbrücken herzustellen, seien für den Rückbau der vorhandenen Kabelhilfsbrücke und deren Wiederaufbau in anderer Lage im Jahre 2024 zwei weitere Vollsperrungen von jeweils drei Tagen erforderlich. Für die Errichtung der Widerlager auf der Südseite sowie die Erneuerung der Auflagerbänke auf der Nordseite seien halbseitige Straßensperrungen mit Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen je Richtung nötig. Zeitgleich müssten die jeweiligen Gehwege gesperrt werden. Fußgänger müssten dann den gegenüberliegenden Gehweg nutzen bzw. durch das S-Bahn-Empfangsgebäude hindurchgehen. Der Einbau der neuen Überbauten bedürfe weiterer Vollsperrungen von jeweils drei Tagen im Jahre 2024.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Darlegungen des Vorhabensträgers für plausibel und gibt diesem mit Nebenbestimmung A.4.2 b) auf, für die vorhabensbedingt erforderlichen (befristeten oder unbefristeten) Verkehrsregelungen rechtzeitig die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Diese Verfahrensweise ist sachgerecht, da die Details der erforderlichen Verkehrsregelungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststehen, sondern erst im Rahmen der Ausführungs- bzw. detaillierten Bauablaufplanung ermittelt

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

werden können. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben im Einklang mit der Straßenverkehrsordnung und den durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde noch zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen realisierbar ist.

#### **B.4.3 Betriebsbedingte Immissionen**

Der Vorhabensträger hat als Unterlage 10 eine fachgutachterliche schall- und erschütterungstechnische Untersuchung vorgelegt. Demnach führt das Vorhaben in Bezug auf betriebsbedingte Lärmimmissionen in der Nachbarschaft i.S.d. § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht zu zusätzlichen wesentlichen Änderungen des Schienenweges oder der Attilastraße, so dass keine zusätzlichen Ansprüche auf Lärmvorsorge entstehen.

#### **B.4.4 Baubedingte Immissionen**

Das vorliegende Änderungsvorhaben ist mit zusätzlichen Baulärm- und -erschütterungsimmissionen in der Nachbarschaft verbunden. Zur Erneuerung der S-Bahnbrücken sind u.a. baulärm- und -erschütterungsrelevante Abbrucharbeiten (Abbruchmeißel), Rammarbeiten (Vibrationsramme), Verdichtungsarbeiten (Rüttelplatte, Vibrationswalze) und Gleisbauarbeiten (Stopfmaschine) durchzuführen. Im näheren Umfeld des Änderungsvorhabens befinden sich Wohngebäude, gewerbliche Nutzungen, eine Kleingartenanlage sowie eine Schule. Denkmalsgeschützte Gebäude sind nicht vorhanden. Die Dauer der Bauarbeiten ist auf insgesamt etwa 1,5 Jahre veranschlagt. Der Vorhabensträger plant, die Arbeiten ausschließlich in der Tagzeit durchzuführen. Die Baustelle ist als nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

- Baulärm, -staub

Im Ergebnis der vorliegenden schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung sind während der Abbruch- und Rammarbeiten Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm im Tageszeitraum an mehreren Gebäuden im Bereich Attilastraße, Biberacher Weg, Reutlinger Straße, Ringstraße und Steglitzer Damm zu erwarten. An diesen werden jedoch, mit Ausnahme des Gebäudes auf der der Baustelle nächstgelegenen Parzelle der Kleingartenanlage Reutlinger Straße, keine Baulärmpegel von mehr als 70 dB(A) prognostiziert.

Das Bundeseisenbahnvermögen zweifelt mit Schreiben vom 29.06.2021 an, dass es, wie in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung ausgewiesen, am Fassadenpunkt 11 seines Dienstgebäudes Steglitzer Damm 117 nicht zu Überschreitungen der Richtwerte nach AVV Baulärm kommt, und befürchtet Schallreflexionen in der Gebäudeecke. Bei Richtwertüberschreitungen von bis zu 8 dB(A) an den Fassadenpunkten 9, 10, 13 und 14 sei das Öffnen der Bürofenster nicht mehr möglich. Zum Schutz der Mitarbeiter vor Schallimmissionen sei eine Schallschutzwand erforderlich. Die Wirksamkeit temporärer Schallschutzwände sei in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung nicht belegt und deren behauptete Unverhältnismäßigkeit nicht begründet.

Auch am Dienstgebäude Steglitzer Damm 115 würden die Richtwerte der AVV Baulärm an den Fassadenpunkten 11 und 12 während der geplanten Arbeiten überschritten. Aus den gutachterlichen Betrachtungen sei nicht erkennbar, inwieweit dabei die hinter dem Gebäude vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche berücksichtigt wurde, von der erhebliche Lärm- und Staubbelastungen durch die Anlieferung von Schütt- und Haufgütern zu erwarten seien. Die Auswirkungen der Baustelleneinrichtungsfläche seien noch detailliert zu untersuchen.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, der niedrige Beurteilungspegel des Fassadenpunktes 11 ergebe sich durch die Eigenabschirmung des Gebäudes. Eine Pegelerhöhung durch Reflexionen in der Gebäudeecke scheidet aus, da die Hauptschallquellen auf der anderen Seite des Gebäudes lägen und der Schall von der Fassade mit den Berechnungspunkten 9 und 10 Richtung des Steglitzer Damms reflektiert würde.

Zur Abschirmung der bautechnologisch erforderlichen 6 bis 8 m hohen Vibrationsramme müssten temporäre Schallschutzwände erheblicher Höhe aufgestellt werden,

da andernfalls lediglich im Erdgeschoss und ggf. im 1.Obergeschoß merkliche Schallminderungen erreicht würden. Die Errichtung derartig hoher temporärer Schallschutzwände sei unverhältnismäßig, da sich die Rammarbeiten höchstens über 5 Arbeitstage erstrecken und die Beurteilungspegel während der Rammarbeiten mit der Vorbelastung aus dem Schienenverkehr vergleichbar seien.

Für die hinter dem Gebäude Steglitzer Damm 115 geplante Baustelleneinrichtungsfläche sei ein flächenbezogener Schalleistungspegel von 65 dB(A)/qm angesetzt worden. Die entsprechenden Immissionen seien über die gesamte Bauzeit als „Worst Case“ berechnet worden. Unter Berücksichtigung von Impulshaltigkeitszuschlägen entsprächen die angenommenen Immissionen aus der Baustelleneinrichtungsfläche etwa denjenigen eines Lastkraftwagens, der 8 Stunden täglich und ununterbrochen auf der Baustelleneinrichtungsfläche fährt und Schotter abkippt, bzw. eines Mobilkrans, der ununterbrochen 8 Stunden täglich Stahlelemente hebt und versetzt. Diese Annahmen lägen auf der sicheren Seite.

Zur Minimierung von Staubemissionen während der Bauausführung würden Fahrzeuge mit schadstoffarmen Verbrennungsmotoren eingesetzt, Motoren von Fahrzeugen und Geräten nicht länger als notwendig genutzt und Flächen, die zur Staubentwicklung neigen, befeuchtet.

Die Planfeststellungsbehörde hält die mit der Planänderung verbundenen zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Baulärm- und Staubimmissionen im Tageszeitraum für zumutbar. Die lärmintensiven Ramm- und Verdichtungsarbeiten erstrecken sich jeweils nur über eine begrenzte Dauer von wenigen Tagen. Der Vorhabensträger hat plausibel dargelegt, dass die geforderte Errichtung temporärer Schallschutzwände mit einer Höhe, die einen nennenswerten Abschirmungseffekt ermöglicht, technisch sehr aufwändig und vor dem Hintergrund der kurzen relevanten Immissionsdauer unverhältnismäßig ist.

Es ist sachgerecht, das mit dem Ausgangsbeschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 für das Gesamtvorhaben festgesetzte Schutzkonzept auf die Gegenstände der vorliegenden Planänderung auszudehnen, (siehe A.4.3 a). Darüberhinausgehende Schutzbestimmungen sind nicht erforderlich. Auf die Begründungen unter B.4.2, B.4.5.1 und B.4.13 des Ausgangsbeschlusses wird verwiesen.

#### - Bauerschütterungen

In der vorliegenden schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung wird geprüft, ob die zu erwartenden Bauerschütterungsimmissionen geeignet sind, erhebliche Belästigungen von Menschen in Gebäuden und/oder Schäden an Gebäuden oder anderen baulichen Anlagen zu verursachen. Im Ergebnis ist es nicht auszuschließen, dass während der erforderlichen Abbruch- und Rammarbeiten an vier Wohngebäuden in der Ringstraße (1, 1a, 2 und 2a) die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Stufe III) betreffend Belästigungen von Menschen in Gebäuden überschritten werden. Die Anforderungen der DIN 4150-3 hinsichtlich Gebäudeschäden sind aufgrund ausreichend großer Abstände der Baustelle zu den umliegenden Gebäuden eingehalten, so dass daran keine Schäden zu erwarten sind. Eine Ausnahme bildet ein Gebäude, das sich auf der der Baustelle nächstgelegenen Parzelle der Kleingartenanlage Reutlinger Straße befindet. Dieses ist jedoch gemäß Bebauungsplan XII-266 vom 01.10.1997 nicht als Wohngebäude i.S.d. DIN 4150-3 einzustufen. Schäden an diesem Gebäude können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Nach Ziffer A.4.3 a) dieser Plangenehmigung gelten die mit dem Ausgangsbeschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 festgesetzten bauerschütterungsrelevanten Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Hinweise entsprechend für die Planänderungsgegenstände; verwiesen wird auf die Begründungen unter B.4.2 und B.4.6.1 des Ausgangsbeschlusses. Darüberhinausgehende Schutzauflagen hält die Planfeststellungsbehörde, mit Ausnahme der unter A.4.3 b) angeordneten Beweissicherung, nicht für erforderlich.

#### **B.4.5 Wasserhaushalt und Gewässerschutz**

Durch die Planänderung werden Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes berührt.

Eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung bzw. Grundwasserentnahme ist nicht erforderlich.

Mit dem Vorhaben ist eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), nämlich das dauerhafte bzw. episodische Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser verbunden. Die Entwässerung der Überbauten und Auflagerbänke des Ersatzneubaus erfolgt über Entwässerungsrohre in einen Versickerungsschacht südöstlich der S-Bahnüberführung, der mit einem Innendurchmes-

ser von 2 m, einer Tiefe von 10 m und einem Speichervolumen von 16,5 cbm bemessen ist. Gemäß Erläuterungsbericht wird der minimal erforderliche Abstand von 1,5 m zwischen der Oberkante der Filterschicht und dem Grundwasserspiegel eingehalten. Die Einleitmenge entspricht gemäß DWA-A 138 (Arbeitsblatt „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.) einem 15-minütigen Bemessungsregen mit maximal 7 l/s (3,5 l/s je S-Bahn-Gleis).

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Berliner Wasserbehörde) wendet gegen die Planänderung ein, nach DWA-A 138, Seite 16, sei das Einleiten von Niederschlagsabflüssen in Brunnen, also direkt in das Grundwasser, aus Gründen des Grundwasserschutzes auch bei unbedenklichen Abflüssen nicht zulässig. Somit entspreche die vorliegende Planung nicht den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Weiterhin dürften schwach durchlässige, das Grundwasser schützende Schichten nicht wie vorliegend geplant durch Versickerungsanlagen durchstoßen werden. Im Übrigen fehlten Aussagen zu der Belastung der zu entwässernden Flächen. Aus wasserbehördlicher Sicht sei daher eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit zu besorgen.

In seiner Erwiderung auf die Senatsverwaltung verweist der Vorhabensträger zur Begründung der geplanten Entwässerungslösung auf eine der Planfeststellungsbehörde vorgelegte Stellungnahme der Berliner Wasserbetriebe (E-Mail-Schreiben BWB, AE-Z/E, Fr. Richlitzki an Schüssler-Plan, Fr. Fricke vom 03.02.2020), nach der das anfallende Niederschlagswasser vorzugsweise ortsnah zu versickern sei. Daher sei in Anlehnung an die technische Lösung für den Fernbahnteil der Eisenbahnüberführung vorliegend die Entwässerung über einen auf DB-Gelände zu errichtenden Versickerungsschacht geplant. Nach DWA-A 138, Seite 27 dürften Versickerungsschächte gering durchlässige Schichten mit guter Schutzwirkung für das Grundwasser nur in begründeten Ausnahmefällen durchstoßen und dürfe der Abstand zwischen der Oberkante der Filterschicht und dem mittleren höchsten Grundwasserstand i.d.R. 1,5 m nicht unterschreiten. Von dieser Ausnahmeregelung müsse vorliegend Gebrauch gemacht werden, da es keine andere Möglichkeit der Ableitung des Regenwassers gebe. Aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Flächen sei die Errichtung einer Versickerungsmulde bzw. eines -beckens nicht möglich. Der Untergrund weise aufgrund der vorhandenen Mergelschicht eine schlechte Versickerungsrate auf. Die Dicke der Sandschicht über dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand sei mit ca. 3,7 m ausreichend, um einen Sickerschacht einzubauen. Es erfolge kein direktes

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

Einleiten des Niederschlagswassers in das Grundwasser. Das Niederschlagswasser passiere eine mindestens 50 cm dicke Filterschicht, deren Oberkante mind. 1,5 m über dem Grundwasser liege. Über der Filterschicht befinde sich ein Filtersack, welcher zur Revisions- und Reinigungszwecken aus dem Schacht entnommen werden könne (siehe DWA-A 138, Bild 8, Seite 27). Die zu entwässernden Flächen wiesen keine von der Bestandssituation und von den übrigen planfestgestellten Betriebsanlagen der Dresdner Bahn abweichende Belastung auf. Die vorliegende Planung stehe daher nicht im Widerspruch zur DWA-A 138. Die Maßnahmen würden durch den für das Ausgangsvorhaben eingesetzten Betriebsbeauftragten Wasser begleitet.

Das Eisenbahn-Bundesamt, nach § 19 WHG für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis zuständige Planfeststellungsbehörde hält die vorliegende Planung mit den Nebenbestimmungen unter A.4.4 für genehmigungsfähig. Unzulässige Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik des DWA-Arbeitsblattes 138 und/oder wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser, die der Feststellung des Planes bzw. der wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.3.1 entgegenstehen, sind nicht ersichtlich. Das Änderungsvorhaben steht im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer bzw. das Grundwasser gemäß §§ 27 bzw. 47 WHG.

#### **B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die Planänderung bedingt nur in begrenztem Umfang zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft und zusätzlichen naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf. Mit den zu Baustelleneinrichtungszwecken erforderlichen zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen bahnrechts auf den Grundstücken Steglitzer Damm 115 und 117 sowie in der Kleingartenanlage Reutlinger Straße ist der bauzeitliche Verlust lediglich gering und mäßig wertiger Biotope verbunden (vgl. Unterlage 1, Abs. 5.1, und Unterlage 9.2.1.1 c). Erhebliche Beeinträchtigungen des Artenschutzes sind nicht zu erwarten.

##### **- B-Plan „Marienhöfe“**

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg fordert mit Schreiben vom 22.04.2021, die im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens "Marienhöfe" geplante Fuß- und Radwegeverbindung auf der Ostseite der Bahntrasse bei der weiteren Planung für das Bahnvorhaben zu berücksichtigen. Auf den für den Geh- und Radweg benötigten Flächen seien nach den vorliegenden landschaftspflegerischen Planunterlagen naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderng aus, er sehe zwischen dem Ersatzneubau der S-Bahnüberführung und dem geplanten Fuß- und Radweg keine Berührungspunkte. Ggfls. ergebe sich Abstimmungsbedarf zum Ersatzneubau der Fernbahnüberführung.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ebenfalls keine Berührungspunkte zwischen dem ausschließlich westlich der Fernbahntrasse der „Dresdner Bahn“ geplanten Änderungsvorhaben und der sich östlich der Bahn erstreckenden Bebauungsplanung des Bezirksamtes.

#### - Eingriffe in Vegetation

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf (Untere Naturschutzbehörde) weist mit Schreiben vom 11.06.2021 darauf hin, dass die geplante Baustelleneinrichtungsfläche Steglitzer Damm 115 und 117 mit einzelnen Bäumen bestanden ist und sich randlich, v.a. im Südosten der Fläche, einige Gehölze befinden. Im Sinne der Vermeidung von Eingriffen (§ 15 BNatSchG) seien die vorhandenen Bäume und Gehölze möglichst zu erhalten und vor Beschädigungen zu schützen. Sollte dies nicht möglich sein, seien die Eingriffe in Gehölzflächen entsprechend zu erfassen, zu bilanzieren und zu kompensieren. Zudem sollte geprüft werden, ob die südlich angrenzende, bestehende Zufahrt bzw. Stellplatzfläche des Grundstücks Steglitzer Damm 115 genutzt werden könne.

Der Vorhabensträger legt dar, die Eingriffe in den Baumbestand entlang der Grenze zwischen den Flurstücken 808 und 21/1 würden so gering wie möglich gehalten. Im Bereich der Einfahrt werde der Bewuchs bauzeitlich entfernt werden müssen, der im hinteren Bereich anschließende lockere Baumbestand werde mit geeignetem Baumschutz versehen. Straßenbäume im Bereich des Steglitzer Damms würden nicht beeinträchtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hält die geplante Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche auf den Grundstücken Steglitzer Damm 115 und 117 aus bautechnologischen Gründen und insbesondere zwecks optimierter Flächenausnutzung für planerisch gerechtfertigt. Die Freihaltung der vorhandenen Zufahrt an der Längsseite des Archiv- bzw. Bürogebäudes Steglitzer Damm 115 wird zudem durch den Grundstückseigentümer, das Bundeseisenbahnvermögen, gefordert.

Unter A.4.5 a) dieses Beschlusses wird verfügt, Baumfällungen auf der Baustelleneinrichtungsfläche grundsätzlich zu unterlassen und Ausnahmen von diesem Grund-

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

satz bei der Planfeststellungsbehörde separat zu beantragen. Im Rahmen einer Ortsbesichtigung am 01.09.2021 unter Beteiligung des Vorhabensträgers, des Ausführungsplaners und der Planfeststellungsbehörde wurde festgestellt, dass auf dem südlichen Teil der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche (Flurstück 809) einzelne Baumfällungen voraussichtlich nicht vollständig vermieden werden können. Die Eingriffe auf der in erster Linie zum Wenden von Lastkraftwagen benötigten Fläche können jedoch bei optimierter Geometrie und Anordnung des Wendehammers (Heranschieben an die Bahn) geringgehalten werden. Eine Haufwerkslagerung im Bereich des übrigen Baumbestandes erscheint vermeidbar, indem die Lagerung unter optimierter Ausnutzung der übrigen zur Verfügung stehenden Freiflächen erfolgt bzw. auf eine Zwischenlagerung bestimmter Materialien verzichtet wird. Unter Berücksichtigung des Vermeidungsgebotes nach § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) war dem Vorhabensträger daher aufzugeben, die zwingende Notwendigkeit der Baumfällungen anhand der Ausführungs- bzw. Bauablaufplanung einzelfallbezogen nachzuweisen.

Die Nebenbestimmungen A.4.1 und A.4.5 c) - e) entsprechen weiteren sachgerechten Forderungen des Bezirksamtes Steglitz-Zehlendorf (Untere Naturschutzbehörde), deren Erfüllung der Vorhabensträger zugesichert hat.

#### **B.4.7 Abfallwirtschaft**

Mit Nebenbestimmung A.4.6 dieser Plangenehmigung wird verfügt, dass die mit Ausgangsbeschluss Az. 511ppa/002-436 vom 22.05.2017 unter A.4.11.4 für das Gesamtvorhaben festgesetzten Nebenbestimmungen, Vorbehalte und Hinweise betreffend Abfallwirtschaft auch bei Umsetzung der geänderten Planung zu beachten sind. Auf die Begründung unter B.4.14.4 des Ausgangsbeschlusses wird verwiesen. Darüberhinausgehende Schutzbestimmungen hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich.

#### **B.4.8 Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter**

Für das Vorhaben werden Grundstücke Dritter zu Baustelleneinrichtungszwecken vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Im Einzelnen sind in der Gemarkung Steglitz, Flur 7 folgende Teilflächen betroffen:

- 211 qm des landeseigenen Straßengrundstücks Attilastraße (Flurstück 780),
- 54 qm einer Parzelle der landeseigenen Kleingartenkolonie Reutlinger Straße (Flurstück 184/3),

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung AttilasträÙe unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

- 3.057 qm des im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens stehenden Grundstücks Steglitzer Damm 115 (Flurstück 808) sowie
- 611 qm des im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stehenden Grundstücks Steglitzer Damm 117 (Flurstück 809).

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, das Land Berlin, der Kleingartenverein und der betroffene Kleingartenpächter sind mit der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke einverstanden.

Das Bundeseisenbahnvermögen widerspricht mit Schreiben vom 29.06.2021 der Inanspruchnahme seines Grundstücks und erklärt, die Stellfläche an der Längsseite des Dienstgebäudes Steglitzer Damm 115 müsse aus Sicherheitsgründen als Anleiter- und Bewegungsfläche für die Feuerwehr ständig freigehalten werden. In der Zufahrt befänden sich Regenwasserzisternen, deren Befahrung mit Schwertransporten ohne Beschädigung nicht möglich sei. Die an der Zufahrt vorhandenen Pkw-Stellplätze seien an Dritte vermietet, die verbleibende Durchfahrtsbreite werde für Baufahrzeuge nicht ausreichen. Es werde bezweifelt, dass die in den Sommermonaten aufgrund der Ausrichtung und Lage des Gebäudes und wegen fehlender Klimaanlage zwingend erforderliche Lüftung der Büros während der Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche noch möglich sein werde. Der Aussage des Vorhabensträgers, dass die direkt südwestlich der Eisenbahnüberführung befindlichen Kleingartenflächen wegen größerer Betroffenheiten Dritter als Alternative ausscheiden, hält das Bundeseisenbahnvermögen entgegen, dass im Rahmen des Gesamtbauvorhabens „Dresdner Bahn“ bereits an anderer Stelle Teile von Kleingartenanlagen als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt worden seien. Dies sei mit erheblich geringeren Betroffenheiten verbunden.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, die Feuerwehrezufahrt an der Längsseite des Dienstgebäudes Steglitzer Damm 115 werde nicht eingeschränkt. Die im Bereich der Feuerwehrezufahrt gelegenen Regenwasserzisternen würden durch die Brückentransporte nicht stärker belastet als durch dort zugelassene Feuerwehrfahrzeuge. Der Transport der Überbauten werde mit Hilfe von selbstfahrenden elektronisch gelenkten Schwerlast-Transportmodulen erfolgen, welche die Lasten über eine Vielzahl von Achsen verteilen. Die auf dem Grundstück vorhandenen Kfz-Stellplätze würden von der geplanten Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche entlang der Grenze

zum Flurstück 21/1 nicht tangiert. Eine Baustelleneinrichtung im Bereich der Kleingärten südwestlich der Eisenbahnüberführung hingegen würde erheblich größere Betroffenheiten Dritter auslösen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung des Bundeseisenbahnvermögens zurück. Der Vorhabensträger hat plausibel dargelegt, dass eine Nutzung der östlich der Bahn für das Gesamtvorhaben bereits planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen für den Ersatzneubau der S-Bahnbrücken nicht nutzbar sind (Unterlage 1.3, Seiten 10ff.). Eine Inanspruchnahme der Kleingartenkolonie an Stelle der Grundstücke Steglitzer Damm 115 bzw. 117 würde erhebliche Eingriffe in private Rechte zahlreicher Pächter, insbesondere durch Beseitigung von Gebäuden, Bäumen und anderen Anpflanzungen, und gleichzeitig Eingriffe in Natur und Landschaft i.S.d. Bundesnaturschutzgesetz erfordern. Bei der vorliegend beplanten Fläche handelt es sich im Wesentlichen um eine ungenutzte, in Bundesbesitz stehende Brache, mit deren bauzeitlicher Inanspruchnahme lediglich unwesentliche Vegetationseingriffe und Beeinträchtigungen von Rechten Dritter verbunden sind. Es ist nicht ersichtlich, dass die Nutzung des Grundstücks bzw. des aufstehenden Archiv- bzw. Bürogebäudes des Bundeseisenbahnvermögens während der Bauzeit unzumutbar eingeschränkt wird.

Die Inanspruchnahme fremder Grundstücke begründet nach Art. 14 Abs. 3 Satz 2 und 3 Grundgesetz (GG) in Verbindung mit § 22 AEG einen Entschädigungsanspruch des betroffenen Eigentümers gegen den Vorhabensträger. Die Höhe der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls, insbesondere von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung und dem Verkehrswert der in Anspruch zu nehmenden Flächen ab. Mit der Planfeststellung wird die Zulässigkeit der Inanspruchnahme des Grundeigentums für das Vorhaben festgestellt. Die Höhe der Entschädigung soll zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen jeweils privatrechtlich vereinbart werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann jeder der Beteiligten bei der nach Landesrecht zuständigen Enteignungsbehörde die Festsetzung der Entschädigung beantragen.

## **B.5 Gesamt abwägung**

An der antragsgegenständlichen Planänderung besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die durch die Planänderung berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

Die Planänderung dient der Aufrechterhaltung einer dauerhaften Verfügbarkeit der S-Bahnstrecke Nr. 6035 (Berlin – Blankenfelde).

Mit der Planänderung sind keine erheblichen Beeinträchtigungen von Umweltschutzgütern verbunden. Die Zunahme baubedingter Immissionen gegenüber dem planfestgestellten Ausgangsvorhaben wird als unwesentlich und somit zumutbar eingeschätzt.

Mit der Planänderung sind vorübergehende Inanspruchnahmen nicht bahneigener Grundstücke während der Bauzeit verbunden. Die damit verbundenen Nachteile für die Eigentümer und Nutzer sind ebenfalls als zumutbar anzusehen, da die Nutzbarkeit der Grundstücke durch die Baumaßnahmen nur geringfügig beeinträchtigt wird.

Auch im Hinblick auf sonstige öffentliche und private Belange hat die Planänderung keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen.

Die Nebenbestimmungen sind in dem festgesetzten Umfang erforderlich und greifen in die Rechte des Vorhabensträgers nicht in unverhältnismäßigem Maße ein. Im Übrigen hat der Vorhabensträger als Veranlasser der Maßnahme Sorge dafür zu tragen, dass nachteilige Auswirkungen des Vorhabens möglichst gering gehalten werden.

Die Planänderung ist zulässig.

## **B.6 Sofortige Vollziehung**

Das Projekt „Ausbau Knoten Berlin“ ist gemäß Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz, BSWAG), Abschnitt 1, Nr. 26 ein laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs. Die vorliegende Plangenehmigung ist daher kraft § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar. Die sofortige Vollziehbarkeit dieser Planänderung beruht außerdem auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO.

## **B.7 Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BE-GebV).

Plangenehmigung gemäß § 18d AEG i.V.m. §§ 76 Abs. 1, 74 Abs. 6 VwVfG für die  
5. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens „Ausbau Knoten Berlin, Bln Südkreuz – Blankenfelde,  
PFA 1 Abzw Bln-Mariendorf – EÜ Schichauweg“ in km 6,062 – 12,300 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda;  
Änderungsgegenstand: Anpassung Attilastraße unter EÜ in km 6,610 Strecke 6035 bzw. 6,501 Strecke 6135;  
Az. 511ppa/002-2300#037 vom 04.11.2022

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen die vorstehende Planergänzung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig erhoben werden. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Klagen gegen diese Planergänzung haben gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Auf § 67 Abs. 4 VwGO wird hingewiesen.

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Berlin  
Berlin, den 28. Oktober 2021  
511ppa/002-2300#031**