



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
Az. 511ppi/097-2300#001
Datum: 20. Dezember 2024

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Bahnhof Fangschleuse, Verkehrsstation Fangschleuse“

Bahn-km 27,180 – 31,665 der Strecke 6153 Berlin – Guben

Gemeinde Grünheide (Mark),
Stadt Erkner, Stadt Friedland, Gemeinde Rietz-Neuendorf,
Stadt Eisenhüttenstadt, Gemeinde Ragow-Merz

Landkreis Oder-Spree

Vorhabensträger:
DB InfraGO AG
Nahmitzer Damm 12
12277 Berlin

Inhaltsverzeichnis

A.	VERFÜGENDER TEIL	1
A.1	Feststellung des Plans.....	1
A.2	Planunterlagen	1
A.3	Besondere Entscheidungen.....	6
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	6
A.3.1.1	Niederschlagsentwässerung.....	6
A.3.1.2	Baugrubenentwässerung	7
A.3.2	Landschaftsschutzgebiet, Befreiung	8
A.3.3	Waldumwandlung	8
A.3.4	Ausnahme vom Biotopschutz nach § 30 Abs. 3 BNatSchG	9
A.3.5	Konzentrationswirkung	9
A.4	Nebenbestimmungen, Vorbehalte, Hinweise	10
A.4.1	Unterrichtungspflichten zum Beginn bzw. Abschluss der Bauarbeiten	10
A.4.2	Verkehrliche Belange.....	10
A.4.2.1	Eisenbahn	10
A.4.2.2	Straße.....	10
A.4.3	Immissionsschutz	12
A.4.3.1	Bau	12
A.4.3.2	Betriebslärm	14
A.4.4	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	15
A.4.4.1	Niederschlagsentwässerung Verkehrsanlagen	15
A.4.4.2	Bauzeitliche Gewässerbenutzungen	16
A.4.4.3	Allgemeine Hinweise zu Gewässerbenutzungen	18
A.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Arten- und Gebietsschutz	19
A.4.5.1	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung.....	19
A.4.5.2	Umweltfachliche Bauüberwachung	19
A.4.5.3	Artenschutz.....	20
A.4.5.4	Ausgleichsmaßnahme	21
A.4.6	Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten.....	21
A.4.7	Denkmalschutz	22
A.4.7.1	Ehemaliges Empfangs- und Nebengebäude.....	22
A.4.7.2	Bodendenkmale, Funde.....	23
A.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	23
A.4.9	Grundinanspruchnahme	23
A.4.9.1	Inanspruchnahme und Entschädigung.....	23
A.4.9.2	Erwerb von Restflächen.....	24
A.4.10	Klimaschutz, Gewinnung erneuerbarer Energien; Vorbehalt.....	24
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	25
A.6	Sofortige Vollziehung.....	25
A.7	Kosten	25
B.	BEGRÜNDUNG	25

B.1	Sachverhalt.....	25
B.1.1	Vorhaben.....	25
B.1.2	Verfahren.....	28
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	33
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	33
B.2.2	Zuständigkeit.....	33
B.3	Umweltverträglichkeit.....	33
B.3.1	Verfahren.....	34
B.3.2	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	34
B.3.3	Einwendungen und Stellungnahmen in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit.....	40
B.3.4	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	42
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	43
B.4.1	Planrechtfertigung.....	43
B.4.2	Tangierende Planungen.....	44
B.4.3	Varianteuntersuchung.....	45
B.4.4	Verkehrliche Belange.....	49
B.4.4.1	Eisenbahn.....	49
B.4.4.2	Straße.....	53
B.4.5	Immissionsschutz.....	59
B.4.5.1	Baulärm und -erschütterungen.....	59
B.4.5.2	Betriebsbedingter Lärm.....	63
B.4.5.3	Anlagenbedingte Schallimmissionen (Anlagenlärm nach TA Lärm).....	65
B.4.5.4	Betriebsbedingte Erschütterungen, sekundärer Luftschall.....	65
B.4.6	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	65
B.4.6.1	Wasserschutzgebiet Erkner.....	66
B.4.6.2	Niederschlagsentwässerung Verkehrsanlagen.....	70
B.4.6.3	Bauzeitlicher Gewässerschutz, bauzeitliche Wasserhaltung.....	71
B.4.6.4	Dauerhaftes und bauzeitliches Einbringen von Stoffen in das Grundwasser.....	72
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege.....	73
B.4.8	Biotopschutz nach § 30 BNatSchG.....	77
B.4.9	Artenschutz.....	77
B.4.9.1	Optimierung der Maßnahmen.....	78
B.4.9.2	Einwendungen zum Artenschutz.....	78
B.4.10	Gebietsschutz.....	79
B.4.10.1	Natura 2000(FFH)-Gebiet „Löcknitztal“.....	79
B.4.10.2	Einwendungen betreffend das FFH-Gebiet „Löcknitztal“.....	80
B.4.10.3	Landschaftsschutzgebiet „Müggelespree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“.....	84
B.4.11	Forstrechtliche Belange, Waldumwandlung.....	86
B.4.12	Klimaschutz.....	88
B.4.12.1	Berücksichtigungsgebot § 13 Abs. 1 KSG.....	88
B.4.12.2	Gewinnung erneuerbarer Energie nach § 11a AEG.....	89
B.4.13	Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten.....	91
B.4.14	Denkmalschutz.....	92
B.4.15	Kampfmittelbergung.....	93

B.4.16	Bergbau.....	93
B.4.17	Landesvermessung	94
B.4.18	Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz	94
B.4.19	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	96
B.4.20	Grundinanspruchnahme	96
B.5	Gesamtabwägung.....	97
B.6	Sofortige Vollziehung, Rechtsweg	99
B.7	Kostenentscheidung	99
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	99

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabensträger) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Bahnhof Fangschleuse, Verkehrsstation Fangschleuse“ in Bahn-km 27,180 – 31,665 der Strecke 6153 Berlin – Guben wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen, Änderungen und Vorbehalten festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind die nachfolgend aufgelisteten Unterlagen. Die mit * gekennzeichneten Unterlagen dienen nur zur Information.

Nr.	Index	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
1	c	Erläuterungsbericht (65 Seiten)		08.11.2024	
	a	Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis (8 Seiten)		20.12.2023	*
2.01	a	Übersichtsplan	1:10.000	20.12.2023	*
3		Lagepläne			
3.01		bleibt frei			
3.02	a	Strecke 6153 km 27,168 – 27,588	1:500	20.12.2023	
3.03	a	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	20.12.2023	
3.04	c	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	08.11.2024	
3.05	c	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	08.11.2024	
3.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	
3.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	
3.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	
3.09	c	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	08.11.2024	
3.10	0	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	05.05.2023	
3.11	0	Strecke 6153 km 31,199 – 31,695	1:500	05.05.2023	
3.12	0	Strecke 6153 km 30,748 – 32,191	1:1.000	05.05.2023	
4	c	Bauwerksverzeichnis (54 Seiten + Deckblatt)		08.11.2024	
5	c	Grunderwerbsverzeichnis (24 Seiten)		08.11.2024	
6		Grunderwerbspläne			
6.01		bleibt frei			
6.02	0	Strecke 6153 km 27,168 – 27,588	1:500	05.05.2023	

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
6.03	a	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	20.12.2023	
6.04	c	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	08.11.2024	
6.05	c	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	08.11.2024	
6.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	
6.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	
6.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	
6.09	c	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	08.11.2024	
6.10	0	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	05.05.2023	
6.11	0	Strecke 6153 km 31,199 – 31,695	1:500	05.05.2023	
6.12	0	Strecke 6153 km 30,748 – 32,191	1:1.000	05.05.2023	
<i>Bezüglich der Lageplandarstellung der Grundinanspruchnahmen für tras- senferne landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen wird auf die Unterla- gen 15.08 und 15.09 verwiesen.</i>					
7		Bauwerkspläne Neubau Verkehrsstation			
7.01	a	Längsschnitt Personentunnel	1:200	20.12.2023	
7.02	a	Längsschnitt Bahnsteig	1:200	20.12.2023	
7.03	a	Draufsicht Verkehrsstation	1:250	20.12.2023	
8		Entwässerungskonzept und hydraulische Berechnungen			
8.01	a	Erläuterungsbericht (19 Seiten)		20.12.2023	*
8.02		Hydraulische Berechnungen			
8.02.01	a/b	Gleisanlage (96 Seiten)		20.12.2023	*
8.02.02		Verkehrsstation (7 Seiten)		26.03.2023	*
8.02.03		Technikgebäude (12 Seiten)			*
8.02.04	a	Betriebsstraßen (60 Seiten)		20.12.2023	*
8.03		Bewertungsverfahren nach DWA-M 153			
8.03.01		Gleisanlage (56 Seiten)			*
8.03.02	a	Technikgebäude (8 Seiten)			*
8.04		Lagepläne Entwässerungskonzept			
8.04.01		bleibt frei			
8.04.02		bleibt frei			
8.04.03	a	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	20.12.2023	*
8.04.04	a	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	20.12.2023	*
8.04.05	a	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	20.12.2023	*
8.04.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	*
8.04.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	*
8.04.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	*
8.04.09	a	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	20.12.2023	*
8.04.10	a	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	20.12.2023	*
8.04.11	a	Strecke 6153 km 31,199 – 31,695	1:500	20.12.2023	*
8.05		Lagepläne Entwässerungskonzept (bauzeitlich)			
8.05.01		bleibt frei			
8.05.02		bleibt frei			
8.05.03	a	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	20.12.2023	*
8.05.04	a	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	20.12.2023	*

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
8.05.05	a	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	20.12.2023	*
8.05.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	*
8.05.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	*
8.05.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	*
8.05.09	a	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	20.12.2023	*
8.05.10	0	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	05.05.2023	*
8.05.11		bleibt frei			
8.06		Tabelle Einleitpunkte (7 Seiten)		22.05.2024	*
8.07		Personenunterführung (8 Seiten + Deckblatt +Inhaltsvz.)		20.12.2023	*
8.08		KOSTRA-DWD 2010R (3 Seiten)			*
9		Höhenpläne Gleisanlagen			
9.01	0	Strecke 6153 km 27,500 – 28,830	1:1.000	05.05.2023	
9.02	0	Strecke 6153 km 28,830 – 30,160	1:1.000	05.05.2023	
9.03	0	Strecke 6153 km 27,500 – 28,830	1:1.000	05.05.2023	
10		Regelquerschnitte Bahnanlagen			
10.01	a	Strecke 6153 km 28,024	1:100	20.12.2023	
10.02	a	Strecke 6153 km 28,800	1:100	20.12.2023	
10.03	a	Strecke 6153 km 29,680	1:100	20.12.2023	
10.04	a	Strecke 6153 km 30,520	1:100	20.12.2023	
10.05	0	Strecke 6153 km 30,740	1:100	05.05.2023	
11		Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne			
11.01		bleibt frei			
11.02	a	Strecke 6153 km 27,168 – 27,588	1:500	20.12.2023	
11.03	b	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	29.11.2024	
11.04	a	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	20.12.2023	
11.05	a	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	20.12.2023	
11.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	
11.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	
11.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	
11.09	a	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	20.12.2023	
11.10	a	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	20.12.2023	
11.11	0	Strecke 6153 km 31,199 – 31,695	1:500	05.05.2023	
12		Kabel- und Leitungslagepläne			
12.01		bleibt frei			
12.02	a	Strecke 6153 km 27,168 – 27,588	1:500	20.12.2023	*
12.03	a	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	20.12.2023	*
12.04	a	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	20.12.2023	*
12.05	a	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	20.12.2023	*
12.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	*
12.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	*
12.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	*
12.09	a	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	20.12.2023	*
12.10	0	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	05.05.2023	*

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum		
12.11	0	Strecke 6153 km 31,199 – 31,695	1:500	05.05.2023	*	
13.01	0	Spurplanskizze Strecke 6153 km 27,180 – 31,630	ohne	05.05.2023	*	
14		Trassierungslagepläne				
14.01	0	Strecke 6153 km 26,882 – 27,168	1:500	05.05.2023	*	
14.02	0	Strecke 6153 km 27,168 – 27,588	1:500	05.05.2023	*	
14.03	a	Strecke 6153 km 27,588 – 28,039	1:500	20.12.2023	*	
14.04	a	Strecke 6153 km 28,039 – 28,491	1:500	20.12.2023	*	
14.05	a	Strecke 6153 km 28,491 – 28,942	1:500	20.12.2023	*	
14.06	a	Strecke 6153 km 28,942 – 29,394	1:500	20.12.2023	*	
14.07	a	Strecke 6153 km 29,394 – 29,845	1:500	20.12.2023	*	
14.08	a	Strecke 6153 km 29,845 – 30,297	1:500	20.12.2023	*	
14.09	a	Strecke 6153 km 30,297 – 30,748	1:500	20.12.2023	*	
14.10	0	Strecke 6153 km 30,748 – 31,199	1:500	05.05.2023	*	
14.11	0	Strecke 6153 km 31,199 – 31,695	1:500	05.05.2023	*	
15		Landschaftspflegerischer Begleitplan				
15.01	a	Erläuterungsbericht (186 Seiten)		20.12.2023		
15.02	a	Maßnahmenblätter (88 Seiten)		20.12.2023		
15.03	a	Übersichtsplan	1:10.000	20.12.2023	*	
15.04		Bestands- und Konfliktpläne				
15.04.01		Biotope und Fauna				
15.04.01.01	a	Strecke 6153 km 27,1 – 28,2	1:1.500	20.12.2023	*	
15.04.01.02	a	Strecke 6153 km 27,8 – 29,1	1:1.500	20.12.2023	*	
15.04.01.03	a	Strecke 6153 km 28,7 – 30,0	1:1.500	20.12.2023	*	
15.04.01.04	a	Strecke 6153 km 29,6 – 30,9	1:1.500	20.12.2023	*	
15.04.01.05	a	Strecke 6153 km 30,9 – 31,5	1:1.500	20.12.2023	*	
15.04.02	a	Boden Strecke 6153 km 27,1 – 31,6	1:5.000	20.12.2023	*	
15.04.03	a	Wasser Strecke 6153 km 27,1 – 31,6	1:5.000	20.12.2023	*	
15.04.04	a	Klima/Luft/Landschaftsb. Str 6153 km 27,1 – 31,6	1:5.000	20.12.2023	*	
15.05		Maßnahmenpläne				
15.05.01		Trassennahe Maßnahmen				
15.05.01.01	a	Strecke 6153 km 27,2 – 28,0	1:1.000	20.12.2023		
15.05.01.02	a	Strecke 6153 km 28,0 – 28,9	1:1.000	20.12.2023		
15.05.01.03	a	Strecke 6153 km 28,9 – 29,8	1:1.000	20.12.2023		
15.05.01.04	a	Strecke 6153 km 29,8 – 30,7	1:1.000	20.12.2023		
15.05.01.05	a	Strecke 6153 km 30,7 – 31,6	1:1.000	20.12.2023		
15.05.02	a	Übersichtsplan Maßnahme 014_A	1:5.000	20.12.2023		
15.06	0	Biototypenkartierung (18 Seiten)		05.05.2023	*	
15.07	a	Übersichtsplan Waldumwandlung trassennah	1:3.500	20.12.2023		
15.08		Übersichtsplan Waldumwandlung Ersttaufforstung Maßnahme 027_E-W				
15.08.01	0	Gem. Alt Golm, Flur 001, Flurstücke 34, 65	1:5.000	05.05.2023		
15.08.02	0	Gem. Pfaffendorf, Flur 007, Flurstücke 100, 104	1:5.000	05.05.2023		
15.08.03	0	Gem. Pfaffendorf, Flur 005, Flurstück 48	1:5.000	05.05.2023		
15.08.04	a	Gem. Reudnitz, Flur 004, Flurstücke 54, 68	1:5.000	20.12.2023		

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum		
15.09		Übersichtsplan Waldumwandlung Ersttaufforstung Maßnahme 028_E-W				
15.09.01		entfällt				
15.09.02	0	Gem. Diehlo, Flur 001, Flurstück 42	1:7.500	05.05.2023		
15.09.03	a	Gem. Groß Briesen, Flur 003, Flurstücke 66, 90	1:7.500	20.12.2023		
15.09.04	0	Gem. Groß Muckrow, Flur 001, Flurstück 8 und Gem. Chossewitz, Flur 005, Flurstück 1	1:7.500	05.05.2023		
15.09.05		entfällt				
15.09.06	a	Gemarkung Ragow, Flur 004, Flurstück 238	1:7.500	20.12.2023		
16.01	a	Bericht Umweltverträglichkeitsprüfung (197 Seiten)		20.12.2023	*	
16.02	a	Lageplan Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht	1:10.000	20.12.2023	*	
17	a	Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Löcknitztal“ (35 Seiten)		20.12.2023	*	
18.01	a	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (222 Seiten)		20.12.2023	*	
18.02	a	Maßnahmenkonzept bauzeitliche CEF-Flächen für Zauneidechsen und Schlingnattern (15 Seiten)		20.12.2023	*	
18.03	0	Faunistische Erfassung (28 Seiten)		05.05.2023	*	
19		Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung				
19.01	a	STU Betrieb, Bericht 22 00839 001-A (28 S.) zzgl. Anhänge		15.12.2023	*	
		A Konformitätserklärung (3 Seiten + Deckblatt)				
		B Betriebsprognose 2030 (3 Seiten + Deckblatt)				
		C Emissionspegel (6 + 12 Seiten + Deckblatt)				
		D Übersichtlageplan (1 Seite + Deckblatt)				
		E Lagepläne Immissionsorte (6 Seiten + Deckblatt)				
		F Tabelle Beurteilungspegel, wesentl. Änderung (2 Seiten + Deckblatt)				
		G Lagepläne Immissionsorte m. Schallschutzanspruch (6 S. + Deckbl.)				
		H Rechenlaufprotokolle (2 + 2 Seiten + Deckblatt)				
		I Isophonenkarten (4 Seiten + Deckblatt)				
		J Kosten-Nutzen-Analyse Schallschutzmaßnahmen (7 + 2 Seiten)				
		K Lageplan akt. Schallschutz, Tab. Pegelminderungen (2 S. + Deckbl.)				
		L Tabelle Schienen-, Straßenverkehrs- und Gesamtlärm (4 Seiten)				
		M Erg. STU für zu versetzendes EG (6 S. + Deckbl.) zzgl. Anhänge				
		M1 Lagepläne (2 Seiten + Deckblatt)				
		M2 Tabelle Beurteilungspegel, wesentl. Änderung (1 S. + Deckblatt)				
		M3 Lageplan Immissionsorte m. Schallschutzanspr. (1 S. + Deckbl.)				
19.02	0	STU Bau, Bericht 22 00839 001-B (42 S.) zzgl. Anhänge		05.05.2023		
		A Konformitätserklärung (2 Seiten)				
		B Emissionsansätze (1 Seite)				
		C Lagepläne Immissionsorte (3 Seiten)				
		D Emissionsquellenpläne (13 Seiten)				
		E Lageplan Waldflächen (2 Seiten)				
		F Rechenlaufprotokolle (36 Seiten)				
		G Isophonenkarten (13 Seiten)				
		H Zugzahlen Prognose (2 Seiten)				
19.03	0	STU Anlagen, Bericht 22 00839 001-C (15 S.) zzgl. Anhänge		05.05.2023		
		A Konformitätserklärung (2 Seiten + Deckblatt)				
		B Emissionsparameter (4 Seiten + Deckblatt)				
		C Emissionsquellenpläne (2 Seiten + Deckblatt)				
		D Lagepläne Immissionsorte (3 Seiten + Deckblatt)				

Nr.	Index	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
		E Lageplan Waldflächen (1 Seite + Deckblatt) F Rechenlaufprotokoll (2 Seiten + Deckblatt) G Tabelle Beurteilungspegel (2 Seiten + Deckblatt) H Isophonenkarten (2 Seiten + Deckblatt)			
19.04	0	ETU Betrieb, Bericht 22-69807-TT.TVE35-ETU1-V2 (29 S.)		17.05.2023	*
19.05	0	ETU Bau, Bericht 22-69807-TT.TVE35-ETU2-V1 (29 S.)		06.03.2023	*
20.01	0	Geotechnischer Bericht P-B0022812 Bahnhof Fangschleuse km 27,5 – 31,5 (28 Seiten + Anlagen 1 – 5)		31.01.2023	*
20.02	0	Baugrundgutachten 21/2138 Neubau Verkehrsstation (14 Seiten + Anlagen A1 – A5)			*
21		Hydrogeologisches Gutachten Bahnhof und Verkehrsstation (95 Seiten + Anlage)		09.01.2024	*
21.01		Hydrogeologisches Gutachten bauzeitl. Wasserhaltung Verkehrsstation (85 Seiten)		20.02.2024	*
22	a	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (63 Seiten)		20.12.2023	*
23		Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (13 S. + Anlagen)		06.01.2023	*
24		Brand- und Katastrophenschutz, Lagepläne Rettungswege			
24.01	a	Strecke 6153 km 27,168 – 29,394	1:2.500	20.12.2023	*
24.02	a	Strecke 6153 km 29,394 – 31,695	1:2.500	20.12.2023	*
25		Bewertung EMV (7 Seiten + Anhänge 1 - 3)		21.12.2022	*
26		Straßenverkehrskonzept, Lagepläne			
26.01	a	Strecke 6153 km 27,168 – 29,394	1:2.500	20.12.2023	*
26.02	a	Strecke 6153 km 29,394 – 31,695	1:2.500	20.12.2023	*

Einige Unterlagen wurden im Nachgang der öffentlichen Planauslegung geändert. Die Fortschreibung der Planunterlagen erfolgte unter den Indizes a bis c. Soweit bestimmte Planunterlagen nicht vollständig ersetzt wurden, sind geänderte Inhalte in den Planunterlagen in blau bzw. magenta farblich hervorgehoben.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

A.3.1.1 Niederschlagsentwässerung

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die einfache wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Beseitigung anfallenden Niederschlagswassers der Entwässerungsbereiche Bahnkörper, Böschungen, Verkehrsstation, Dachflächen und Straßen (bauzeitlich und im Endzustand) im Bundesland Brandenburg, Landkreis Oder-Spree, Gemeinde Grünheide (Mark), Gemarkung Grünheide, Flur 9 über folgende Entwässerungsanlagen in den Untergrund:

- a) Tiefenentwässerung der Gleisanlage sowie Verkehrsstation (BW-Nr. 90, 91 und 93) von ca. km 27,90 bis ca. km 28,67;
- b) Versickerungsbecken (BW-Nr. 92) bei km 28,63 bis ca. km 28,72 für Regenwasser der Tiefenentwässerung a), der Bahnsteige sowie der Zuwegung Nord und Eingangsbereiche der Personenunterführung der Verkehrsstation;
- c) Sickerschlitze und Versickerungsmulden mit belebter Bodenschicht entlang der Strecke von ca. km 28,7 bis ca. km 31,0;
- d) Versickerungsmulden mit belebter Bodenschicht an den Technikgebäuden sowie Straßen und Wegen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Versickerung festgelegter Wassermengen aus den einzelnen Entwässerungsabschnitten entsprechend Unterlage 8.06 (Tabelle Einleitpunkte, Stand 22.05.2024).

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG) und wird auf 10 Jahre befristet, beginnend ab dem Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planrechtsentscheidung, erteilt.

A.3.1.2 Baugrubenentwässerung

Gemäß § 8 WHG sowie §§ 28 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) wird die befristete wasserrechtliche Erlaubnis für die Entnahme von Grundwasser gemäß § 9 Absatz 1 Nr. 5 WHG mittels Brunnen und Reinfiltration des gehobenen Grundwassers unter nachfolgenden Randbedingungen auf den Flurstücken 89 und 584, Flur 9, Gemarkung Grünheide erteilt. Zweck der Gewässerbenutzung ist die Absenkung des Grundwasserspiegels während der Errichtung des in km 28,4 geplanten Personentunnels. Die Grundwasserentnahme erfolgt ausschließlich aus dem oberen Grundwasserleiterkomplex 1.

Grundwasserkörper:

- Flussgebietseinheit: Elbe
- Koordinierungsraum: Havel
- Name: Untere Spree 1
- Bezeichnung: DEGB_DEBB_HAV_US_3-1
- quantitativer Zustand: gut
- chemischer Zustand: gut

Entnahmemenge Grundwasser:

Wasserhaltungszeit [d]	max. Fördermengen		
	[m³/h]	[m³/d]	[m³ gesamt]
570	106,4	2.553,6	1.455.552

Absenkziel:

Unterkante Baugrubensohle [m NHN]	Bemessungswasserstand [m NHN]	Absenkziel [m NHN]	Absenkbetrag [m]
33,80	34,0	33,3	0,70

Ableitung:

Das geförderte Grundwasser wird mittels Reinfiltrationsbrunnen zurück in den Grundwasserleiter eingeleitet, zu 80% ca. 1.070 m östlich der Baugrube aufgeteilt auf 8 Brunnen, 20% ca. 200 m östlich der Baugrube aufgeteilt auf 8 Brunnen.

Diese wasserrechtliche Erlaubnis wird ab Beginn der Gewässerbenutzung auf 570 Tage befristet. Als Beginn der Gewässerbenutzung gilt der Beginn der Grundwasserförderung.

A.3.2 Landschaftsschutzgebiet, Befreiung

Es wird eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) von den Verboten der Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet "Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet" vom 6. November 2006, zuletzt geändert durch Artikel 31 der Verordnung vom 29. Januar 2014, aufgrund überwiegenden öffentlichen Interesses in dem für das Vorhaben erforderlichen Flächenumfang von 8,2743 ha erteilt.

Die Befreiung wird gemäß § 7 der Schutzgebietsverordnung insbesondere von den Verboten des § 4 Abs.1,

- Bäume außerhalb des Waldes, Höhlenbäume, Hecken, Gebüsche, Feld- oder Ufergehölze zu beschädigen oder zu beseitigen (Nr. 4),
- und den unter Genehmigungsvorbehalt stehenden Verboten des § 4 Abs. 2.,
- bauliche Anlagen zu errichten (Nr. 1),
 - die Bodengestalt zu verändern oder die Böden zu verfestigen (Nr.2),
 - Straßen, Wege, Plätze und Verkehrseinrichtungen anzulegen, Leitungen zu verlegen oder solche Anlagen wesentlich zu verändern (Nr. 4),
- erteilt.

A.3.3 Waldumwandlung

Durch die Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingt Waldflächen im Sinne von § 2 LWaldG in Anspruch genommen. Temporär, für eine Dauer von ca. 2 Jahren, werden durch das Vorhaben 32.655 m² Waldfläche beansprucht (bzw. einer anderen Nutzung zugeführt). Darüber hinaus führt das Bauvorhaben zu einer dauerhaften Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart auf einer Gesamtfläche von 80.398 m².

Die entsprechenden Genehmigungen zur Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart gemäß § 8 LWaldG hat die Planfeststellungsbehörde bereits im Wege vorläufiger Anordnungen vom 19.10.2023, 26.07.2024 und vom 23.09.2024 erteilt. Die Waldumwandlung wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss nochmals ausdrücklich genehmigt, nach Maßgabe der Tabelle im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 15.01, Kapitel 3.8, S. 136 (Stand: 2. Planänderung).

Die Kompensation erfolgt durch die planfestgestellten Ersatzmaßnahmen 027_E-W und 028-E-W sowie die Zahlung einer Walderhaltungsabgabe:

- Erstaufforstung: 73.744 m² (Laubholzanteil bei mind. 50 %)
- Waldumbau: 95.276 m² (Laubholzvoranbau in Nadelholzreinbeständen)
- Zahlung einer Walderhaltungsabgabe in Höhe von 70.926,76 €

Die dauerhaften und temporären Waldumwandlungen sind in der Unterlage 15.07 - Übersicht zum Antrag auf Waldumwandlung sowie den Bestands- und Konfliktplänen 15.04.01.01 bis 15.04.01.05 kartografisch dargestellt.

Die Ersatzmaßnahmen sind in den Maßnahmenblättern (Unterlage 15.02) und Maßnahmenplänen (Unterlage 15.05) dargestellt.

A.3.4 Ausnahme vom Biotopschutz nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Für die Überbauung des nach § 30 BNatSchG geschützten Sandtrockenrasen-Biotops „Grasnelken-Fluren und Blauschillergras-Rasen“ mit einer Fläche von 757 m² bahnlinks (ca. km 29,8 bis km 30,0) wird nach § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme von dem Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG zugelassen. Die Beeinträchtigung ist auszugleichen durch die Maßnahme 020_A „Wiederherstellung/Neuanlage von Trockenrasen (Zielbiotop 34.04.03.01a)“ auf insgesamt 2.850 m² Fläche.

A.3.5 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen, Vorbehalte, Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten zum Beginn bzw. Abschluss der Bauarbeiten

Rechtzeitig vor Beginn und unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten sind

- das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, Sachbereich 1,
- der Landkreis Oder-Spree und
- die Gemeinde Grünheide (Mark)

schriftlich zu benachrichtigen.

A.4.2 Verkehrliche Belange

A.4.2.1 Eisenbahn

- a) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für das Vorhaben mit der Haveländischen Eisenbahn AG, soweit deren Belange als Eisenbahninfrastrukturbetreiber davon berührt werden, vor Baubeginn einvernehmlich abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- b) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für den neuen Personentunnel der Bahnverkehrsstation (Bw-Nr. 4) mit der südlich angrenzenden Straßenplanung für eine Fußgängerunterführung unter der L386 (Bw 8 der im B-Plan 60 enthaltenen Straßenplanung) abzustimmen.
Sofern der Landesbetrieb Straßenwesen oder die Gemeinde Grünheide (Mark) in nördlicher Verlängerung der Fußgängerunterführung L386 seitlich des unterführten Gehweges bis an den Personentunnel Bahn heranreichende Stützwände errichtet, kann auf die Herstellung der in der vorliegenden Planung vorgesehenen bahnparallelen Flügelwände und gehwegparallelen Böschungen verzichtet werden.
- c) Beeinträchtigungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Nutzer des SPNV sind rechtzeitig über Änderungen des Angebotes zu informieren. Im Falle einer Erbringung von Leistungen im Schienenersatzverkehr sind diese gemäß § 2 Abs. 5 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beim Landesamt für Bauen und Verkehr anzuzeigen.

A.4.2.2 Straße

- a) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für das Vorhaben mit der Autobahn GmbH, dem Landesbetrieb Straßenwesen bzw. der Gemeinde Grünheide (Mark), soweit deren jeweilige Belange als Straßenbaulastträger berührt werden, vor Baubeginn

einvernehmlich abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.

- b) Soweit das Vorhaben verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) erforderlich macht, sind diese rechtzeitig bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.
- c) Über Beeinträchtigungen bzw. Behinderungen des straßengebundenen ÖPNV sind der zuständige Aufgabenträger und die Nutzer rechtzeitig zu informieren.

Bundesautobahn A 10

Im Bereich der BAB A 10 ist weiterhin Folgendes zu beachten:

- d) Durch den Bau, das Bestehen sowie die Nutzung und Unterhaltung des Vorhabens darf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB nicht beeinträchtigt werden.
- e) Beleuchtungsanlagen sind, auch während der Bauphase, so anzubringen bzw. zu sichern, dass Verkehrsteilnehmer auf der BAB nicht geblendet werden.
- f) Von dem Bauvorhaben dürfen keine Emissionen ausgehen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB beeinträchtigen können.
- g) Einrichtungen der Bundesautobahnen, wie z.B. Entwässerungs- oder Fernmeldeanlagen, dürfen nicht beeinflusst, beeinträchtigt oder mitbenutzt werden. Sämtliche Medienanbindungen haben getrennt von den Anlagen der Autobahn zu erfolgen.
- h) Oberflächen- und sonstiges Abwasser darf nicht der Entwässerung der BAB zugeführt werden.
- i) Die BAB-Kabeltrassen müssen jederzeit zugänglich sein und dürfen nicht überschüttet oder mit Baustellenfahrzeugen zugestellt werden. Es ist untersagt, BAB-Kabeltrassen ungeschützt mit Baufahrzeugen zu überfahren.
- j) Fahr- und Stellplatzflächen sind in der Baubeschränkungszone (100 m-Bereich) wegen der unmittelbaren Autobahnnähe baulich so zu gestalten, dass eine mögliche Blendung bzw. Ablenkung des Autobahnverkehrs durch sich auf diesen Flächen befindende Fahrzeuge ausgeschlossen ist.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Bau

- a) Während der Bauzeit hat der Vorhabensträger zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ (AVV Baulärm), das Landesimmissionsschutzgesetz Brandenburg (LImSchG) sowie das Gesetz über die Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz, FTG) jeweils in der aktuellen Fassung beachtet werden.
- b) Vor Durchführung von Bauarbeiten in den besonders geschützten Zeiten von 22 bis 6 Uhr (§ 10 Abs. 3 LImSchG) sowie von 0 bis 24 Uhr an Sonn- und Feiertagen (§§ 1 und 3 FTG) sind rechtzeitig entsprechende Ausnahmegenehmigungen nach § 21 Abs. 1 LImSchG bzw. § 8 FTG bei den zuständigen Behörden (Immissionsschutzbehörde bzw. Ordnungsbehörde) zu beantragen.
- c) Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm bzw. -erschütterungen sind zu unterlassen, insbesondere sind
- bei Abbrucharbeiten an Stelle schlagender Verfahren (Meißel, Hammer, ...) lärm- bzw. erschütterungsärmere Technologien wie z.B. Schneiden, Spalten oder hydraulisches Scheren anzuwenden,
 - bei Gründungsarbeiten an Stelle von Schlagrammung lärm- bzw. erschütterungsärmere Verfahren wie z.B. Vibrationsrammung, Pressen oder Bohren anzuwenden,
 - bei Verdichtungsarbeiten möglichst kleine Geräte über kurze Einwirkdauern einzusetzen,
 - bei kleinräumigen Arbeiten, z.B. mit Pressluftschlämmern, nach Erfordernis mobile Abschirmungen, z.B. transportable Lärmschutzwände, zu errichten und/oder
 - feste Absperrungen bzw. mobile Funkwarnsysteme an Stelle automatischer Warnsysteme einzusetzen,
- soweit dies technisch bzw. betrieblich möglich sowie wirtschaftlich vertretbar ist.
- d) Soweit Vibrationsrammen eingesetzt werden, müssen diese eine Einsatzfrequenz von $f \geq 35$ Hz und ein veränderliches statisches Moment aufweisen.
- e) Der Vorhabensträger hat die immissionsrelevanten Bauablaufdaten, insbesondere Beginn, Dauer und Ende lärm- bzw. erschütterungsintensiver Arbeiten, den betroffenen Anliegern zum jeweils frühestmöglichen Zeitpunkt bekannt zu geben. Absehbare Abweichungen von dem bekannt gegebenen Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

Die Benachrichtigung der Anlieger über den Beginn der Bauarbeiten muss mit mindestens vier Wochen Vorlauf erfolgen.

Nächtliche Arbeiten mit zu erwartenden Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm sind den voraussichtlich betroffenen Anliegern mindestens zwei Wochen vor Beginn anzukündigen.

- f) Der Vorhabensträger hat für die Zeit der Bauausführung einen Baulärm- und -erschütterungsverantwortlichen einzusetzen, der baubedingte Immissionen zu überwachen bzw. diesen vorzubeugen hat. Der Verantwortliche hat auch den von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung zu stehen. Die Kontaktdaten des Verantwortlichen sind dem Landesamt für Umwelt, der Planfeststellungsbehörde und den Betroffenen rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.
- g) Soweit an Gebäuden, für die gemäß A.4.3.2 Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm zu erwarten sind, hat der Vorhabensträger mit Zustimmung der betroffenen Eigentümer die betrieblärmbedingt erforderlichen Schutzmaßnahmen bereits vor Durchführung der lärmintensiven Bauarbeiten zu treffen.
- h) Der Vorhabensträger ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor Baubeginn und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten detaillierte Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen zu erstellen. Im Ergebnis dieser Prognosen sind für einzelne Immissionsorte (Gebüdefassaden bzw. -etagen) diejenigen Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte Beurteilungspegel anzugeben. Das bauzeitliche Lärmschutzkonzept ist anhand der Ergebnisse der Quartalsprognosen wiederkehrend zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.
- Die Ergebnisse der ersten Quartalsprognose und Überprüfung des Lärmschutzkonzeptes sind dem Landesamt für Umwelt und der Planfeststellungsbehörde mindestens vier Wochen vor Baubeginn vorzulegen. Die nachfolgenden Prognose- bzw. Prüfergebnisse sind jeweils auf Verlangen vorzulegen.
- i) Während lärmintensiver Arbeiten, die mit einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm verbunden sind, hat der Vorhabensträger die Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft durch ein Ingenieurbüro für Schall- bzw. Erschütterungsschutz stichprobenartig messtechnisch überwachen zu lassen („Monitoring“) und den Bauablauf in Abhängigkeit der Überwachungsergebnisse und unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für die Betroffenen situationsgerecht anzupassen.

- j) Der Vorhabensträger hat durch geeignete Vorkehrungen (z.B. Befeuchten des Baufeldes in trockenen Monaten, Abplanen oder Abschirmen von staubentwickelnden Materialien) sicherzustellen, dass von den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, insbesondere denjenigen ohne gebundene Deckschicht, keine unzumutbaren Staubimmissionen auf die Nachbarschaft einwirken.
- k) Im Falle der Errichtung von Beleuchtungseinrichtungen auf der Baustelle ist die Leitlinie des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (Licht-Leitlinie) zu beachten.
- l) Die Einhaltung der für die Baustelle geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss enthaltenen Auflagen hat der Vorhabensträger durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

A.4.3.2 Betriebslärm

Für die Eigentümer der nachfolgend genannten Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen, soweit diese nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) an einzelnen Fassaden bzw. Geschossen von – zum Zeitpunkt der Offenlage des Planes vorhandenen oder bauaufsichtlich genehmigten – baulichen Anlagen erforderlich sind.

(Die Nummerierung und Bezeichnung der Immissionsorte entspricht der Unterlage 19.1, Anlage K)

IO Nr.	Adresse / Gebäudebezeichnung	Fassade	Geschoss(e)
2	Am Bahnhof Fangschleuse 2	Ost	1.OG
	Am Bahnhof Fangschleuse 2	West	1.OG
	Am Bahnhof Fangschleuse 2	Süd	EG, 1.OG
3	Am Bahnhof Fangschleuse 3	Ost	1.OG
	Am Bahnhof Fangschleuse 3	Nord	1.OG
	Am Bahnhof Fangschleuse 3	West	1.OG
	Am Bahnhof Fangschleuse 3	Süd	1.OG

Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) führen.

Über die Erstattung der Aufwendungen für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen hat der Vorhabensträger eine Vereinbarung mit dem Eigentümer zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beantragen.

Bei der Errichtung des Ersatzgebäudes für das ehemalige Empfangsgebäude am neuen Standort ist Schallschutz nach den einschlägigen Landesbauvorschriften vorzunehmen.

A.4.4 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Für die bei den Bauarbeiten verwendeten wasser- und bodengefährdenden Stoffe sind Sicherheitsdatenblätter vorzuhalten, um im Falle einer Havarie sofort handlungsfähig zu sein. Zudem sind Bindemittel vorzuhalten, die sofort einsatzfähig sind.

A.4.4.1 Niederschlagsentwässerung Verkehrsanlagen

- a) Der Vorhabensträger ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
- b) Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden.
- c) Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Grundwasser haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern. Spätestens zwei Wochen nach Ende einer Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur künftigen Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
- d) Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbe-

triebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.

- e) Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) und sonstigen technischen Bauvorschriften.
- f) Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
- g) Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
- h) Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
- i) Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche verdichtet wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.
- j) Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial nach Ersatzbaustoffverordnung (Bodenmaterial der Klasse BM-0/BG-0) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
- k) Die Versickerungsmulden sind mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.
- l) Die Versickerungsmulden sind mit einem Freibord von mind. 10 cm auszuführen.

A.4.4.2 Bauzeitliche Gewässerbenutzungen

- a) Spätestens vier Wochen vor Beginn der Gewässerbenutzung hat der Vorhabensträger sich mit dem Landesamt für Umwelt (Obere Wasserbehörde) über die Ausfüh-

rungsplanung für die Grundwasserabsenkung abzustimmen. Mit der Ausführungsplanung ist dem Landesamt für Umwelt das ausführende Unternehmen sowie ein Ansprechpartner zu benennen.

- b) Beginn und Beendigung der Grundwasserabsenkung ist dem Landesamt für Umwelt schriftlich (Papier oder digital) unter Angabe der Registriernummer OWB/013/24/BE anzuzeigen.
- c) Die Grundwasserabsenkung darf nur durch ein Fachunternehmen ausgeführt werden.
- d) Herstellung, Betrieb, Überwachung und Rückbau der Brunnen, Grundwassermessstellen und Arbeitsvorrichtungen sind unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der DVGW-Regelwerke W 135 und W 123 (A) vorzunehmen. Die Arbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist.
- e) Alle Grundwassermessstellen sind vor der ersten Stichtagsmessung höhenmäßig einzumessen und zu dokumentieren.
- f) Im Havariefall z.B. bei Starkniederschlägen oder Gewässerverunreinigungen ist die Grundwasserabsenkung zu drosseln bzw. einzustellen und das Landesamt für Umwelt unverzüglich zu informieren.
- g) Das Landesamt für Umwelt ist unverzüglich zu unterrichten, falls
 - die Baustelle unter Fortführung der Grundwasserentnahme zeitweise stillgelegt wird,
 - durch Eigenkontrollen Unregelmäßigkeiten bei den Grundwasserständen festgestellt werden.
- h) Mit der Ausführungsplanung ist dem Landesamt für Umwelt ein Konzept für ein anlagenorientiertes Grundwassermonitoring vorzulegen, in dem folgende Positionen zu berücksichtigen sind:
 - Überwachung des Absenkziels und der Reichweite,
 - Standortvorschlag für zu errichtende Grundwassermessstellen (Lageplan),
 - Messturnus,
 - Beobachtung der Reinfiltration.
- i) Die gehobenen und infiltrierten Wassermengen sind kontinuierlich mit kalibrierten Wassermengenzählern zu messen und täglich als Summe zu dokumentieren. Unre-

gelmäßigkeiten im Betrieb und die Ergebnisse aus der Überwachung der Grundwasserabsenkung sind im Wasserbuch zu dokumentieren. Das Wasserbuch ist dem Landesamt für Umwelt wöchentlich digital zu übersenden.

- j) Zur Kontrolle der Fördermengen, Grundwasserstandsentwicklung, Einhaltung des Absenkzieles und räumlichen Ausdehnung der Absenktrichter ist eine örtliche Bauüberwachung einzusetzen. Diese ist dem Landesamt für Umwelt zu benennen.
- k) Nach Beendigung der Gewässerbenutzungen sind alle Benutzungsanlagen zu beseitigen und ist der frühere Zustand wiederherzustellen.
- l) Im Rahmen der mit dem Landesamt für Umwelt abzustimmenden Ausführungsplanung sind die Standorte der nördlich der Bahnstrecke vorgesehenen Reinfiltrationsbrunnen so zu optimieren, dass Beeinträchtigungen des nordwestlich der Baugrube gelegenen geschützten Biotops so weit wie möglich ausgeschlossen werden können.
- m) Wird auf die Gewässerbenutzung verzichtet, so ist der Erlaubnisinhaber verpflichtet, dieses dem Landesamt für Umwelt mitzuteilen (§ 36 BbgWG) und ein entsprechendes Verwahrungskonzept der Brunnen vorzulegen.
- n) Durch die Grundwasserbenutzungen dürfen weder nachhaltige schädliche Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers, Vegetationsschäden noch Setzungsschäden benachbarter Bebauungen ausgelöst werden.
- o) Schäden, die trotz Vorbeugemaßnahmen durch die Grundwasserentnahme/-ableitung bzw. durch die Herstellung, Benutzung, Unterhaltung, Veränderung oder Beseitigung der dazu notwendigen Anlagen entstehen, sind dem Landesamt für Umwelt unverzüglich nach Bekanntwerden durch den Erlaubnisinhaber schriftlich anzuzeigen und unverzüglich sowie vollständig zu beheben.
- p) Die bauausführenden Firmen sind vor Baubeginn über die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses aktenkundig zu belehren.

A.4.4.3 Allgemeine Hinweise zu Gewässerbenutzungen

- a) In die wasserrechtlichen Entscheidungen können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, um nachteilige Wirkungen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszu-sehen waren, zu verhüten oder auszugleichen.
- b) Die wasserrechtlichen Entscheidungen sind widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

- c) Die wasserrechtlichen Erlaubnisse berühren nicht Rechte Dritter und ersetzen nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
- d) Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlagen (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet der Vorhabensträger nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
- e) Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der vorstehenden Nebenbestimmungen gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
- f) Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlagen/Abwassereinleitung bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.
- g) Die wasserrechtlichen Erlaubnisse einschließlich der v.g. Nebenbestimmungen gelten auch für etwaige Rechtsnachfolger des Vorhabensträgers. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf einen Rechtsnachfolger über.
- h) Gemäß § 101 WHG ist der Gewässerbenutzer verpflichtet, der zuständigen Wasserbehörde für Überwachungsmaßnahmen Zutritt zu gewähren. Außerdem hat er die zur Überwachung angeforderten Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie Auskünfte zu erteilen.
- i) Nach dem Geologiedatengesetz (GeolDG) besteht eine Anzeige- und Dokumentationspflicht für geologische Untersuchungen, darunter insbesondere Bohrungen, gegenüber dem LBGR Brandenburg (<https://www.bohranzeige-brandenburg.de>).

A.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Arten- und Gebietsschutz

A.4.5.1 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Der Vorhabensträger hat eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erarbeiten und diese vor Umsetzung der LBP-Maßnahmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

A.4.5.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für das Vorhaben ist eine umweltfachliche Bauüberwachung gemäß den Vorgaben des Umweltleitfadens Teil 7 (Stand Juli 2015) des EBA zu benennen. Hierzu sind

Fachpersonen auszuwählen, die eine entsprechende fachliche Qualifikation für die zu kontrollierenden Nebenbestimmungen aufweisen. Für den Bereich Naturschutz ist eine Qualifikation als Biologe, Landespfleger, Landschaftsplaner oder einer vergleichbaren Fachrichtung erforderlich. Die umweltfachliche Bauüberwachung ist so auszugestalten, dass eine lückenlose Kontrolle des Baugeschehens ermöglicht wird. In Verträgen mit den die Baumaßnahme ausführenden Firmen ist ein Procedere festzulegen, durch das im Falle drohender oder eingetretener Umweltschäden die schnellstmögliche, wirksame und effektive Verhinderung, Eindämmung bzw. Behebung dieser Schäden sichergestellt ist. Als Beginn der Baumaßnahme im Sinne dieser Auflage gilt die Baufeldfreimachung. Änderungen des Bauablaufes, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes haben können, sind den zuständigen Behörden unverzüglich mitzuteilen. Die umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert die Einhaltung umweltrechtlicher Vorschriften, der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie die Ausführung der festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und CEF-Maßnahmen. Sie erstellt halbjährig Bericht über die Durchführung der genannten Maßnahmen sowie über unvorhergesehene Ereignisse und deren Bewältigung bis zum Abschluss der Umsetzung. Diese Berichte sind den zuständigen Fachbehörden und dem Eisenbahn-Bundesamt jeweils zum 31. März und 31. Oktober des Jahres zu übermitteln.

Kontrollen der LBP-Maßnahmen durch Vertreter der zuständigen Fachbehörden sind zu unterstützen.

A.4.5.3 Artenschutz

a) Beleuchtung

Die Beleuchtung ist unter Berücksichtigung der Betriebssicherheit der Eisenbahn und der Unfallverhütungsvorschriften insektenfreundlich, mit möglichst geringem UV-Anteil, zu gestalten.

Für alle im Rahmen des Vorhabens neu zu errichtenden Beleuchtungsanlagen sind effiziente Leuchten mit LED-Lichttechnik zu verwenden. Leuchtauswahl und Standorte sind nach dem Stand der Technik zu planen. Die Leuchten sind so zu errichten, dass die Streuwirkung des Lichts so gering wie möglich ist und eine Beeinflussung von Tieren, insbesondere von Insekten und darauf basierend von Fledermäusen, so gering wie möglich gehalten wird. Das Licht ist ausschließlich auf die Arbeitsbereiche bzw. die zur Beleuchtung vorgesehen Bereiche zu lenken, ein Abstrahlen in die Umgebung ist zu vermeiden.

b) Maßnahme 014_A

Die Verortung aller künstlichen Ersatzquartiere bzw. Nistkästen, die im Rahmen der Maßnahme 014_A „Anbringung von Vogel-Nistkästen“ angebracht wurden, ist dem LfU Referat N1 mitzuteilen.

A.4.5.4 Ausgleichsmaßnahme

Maßnahme 020_A: Innerhalb der ersten 5 Jahre nach Wiederherstellung ist der Zustand jährlich zu kontrollieren und sind die Pflegemaßnahmen ggf. anzupassen und fortzuführen.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten

a) Bewirtschaftung nicht gefährlicher Abfälle

- i. Ein Monat vor Beginn der Baumaßnahme (Rückbau und Neubau) ist der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde ein Abfallentsorgungskonzept vorzulegen, das neben Anfallort, Anfallmenge und Abfalldeklaration auch den beauftragten Abfalltransporteur (Beförderernummer, vollständige Anschrift) und die beabsichtigte Abfallentsorgungsanlage (Entsorgernummer, vollständige Anschrift) zu enthalten hat. Die gemäß Unterlage 23, Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), Abs. 4.3 für die Verwertung gebundenen regionalen Rahmenvertragspartner sind zu benennen. Das Entsorgungskonzept ist entsprechend dem Baufortschritt zu aktualisieren bzw. fortzuschreiben und auf Verlangen der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde erneut vorzulegen.
- ii. Alle Abfälle, die durch Rückbaumaßnahmen anfallen, sind separat je Abfallart zu erfassen und vom Abfallerzeuger/Vorhabensträger ordnungsgemäß zu deklarieren. Grundlage der Abfalldeklaration nach Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV) ist eine repräsentative Probenahme und Analytik (LAGA PN 98 bzw. dem Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau (Runder Tisch Abfallbeprobung Brandenburg-Berlin) Stand: 27.11.2009, die auf Verlangen der zuständigen Überwachungsbehörde vorzulegen ist.
- iii. Die nach BoVEK Abs. 5. geplante in situ Beprobung von großen Mengen an Aushubmaterialien zur abfallrechtlichen Bewertung ist im Vorfeld mit der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.
- iv. Die geplanten Bereitstellungsflächen für die Zwischenlagerung von Abfällen (BoVEK Abs. 5) sind vier Wochen vor Inanspruchnahme der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde unter Angabe der Gemarkung/Flur/Flurstück und Beschreibung der Nutzung mitzuteilen.

- v. Für die Verwertung von mineralischen Ersatzbaustoffen sind die Regelungen der ErsatzbaustoffV einzuhalten. Für die verwendeten Ersatzbaustoffe sind auf Verlangen der Behörde die Nachweise der Güteüberwachung beizubringen.
- vi. Sollte zur Aufbereitung von Ersatzbaustoffen der Einsatz einer mobilen Aufbereitungsanlage geplant sein, so wird auf die Anzeigepflicht nach § 5 Abs. 6 ErsatzbaustoffV verwiesen. Als zuständige Behörde ist die Untere Abfallwirtschaftsbehörde unverzüglich zu informieren.
- vii. Spätestens drei Monate nach Beendigung der Baumaßnahme ist der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde eine Abfallbilanz vorzulegen.

b) Bodenschutz

- i. Die umweltfachliche Bauüberwachung gemäß Unterlage 15.02, LBP-Maßnahmenblatt 001_VA-V hat auf die Einhaltung der einschlägigen bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zu achten und ist hierzu mit entsprechender Fachkunde auszustatten. Die bodenschutzbezogene Überwachung ist im Rahmen der Berichterstattung über die umweltfachliche Bauüberwachung (Nebenbestimmung A.4.5.2) gegenüber der Unteren Bodenschutzbehörde zu dokumentieren.
- ii. Die gemäß Unterlage 1 (Erläuterungsbericht), Abs. 9.4.5, bzw. Unterlage 23 (Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept), Abs. 4.1, auf einer Fläche von ca. 12,5 ha abzutragenden Böden sind getrennt nach bahnrassennahem bzw. -fernem (v.a. auf Waldflächen) Anfallort zu lagern und analysieren. Spätestens vier Wochen vor Baubeginn ist der Unteren Bodenschutzbehörde das Konzept für die Zwischenlagerung, Untersuchung und Wiedereinbau von Bodenmaterial einschließlich der Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Rekultivierung beanspruchter Flächen vorzulegen.
- iii. Zum Schutz des Bodens vor schädlichen Veränderungen und Stoffeinträgen sind Wartungen, Betankungen und das Reinigen von Baustellenfahrzeugen ausschließlich auf dafür geeigneten, gesicherten Flächen zulässig.

A.4.7 Denkmalschutz

A.4.7.1 Ehemaliges Empfangs- und Nebengebäude

Über das ehemalige Empfangsgebäude und das ehemalige Toilettenhäuschen ist vor dem Abbruch eine fachgerechte Dokumentation zu erstellen und dem Landesdenkmalamt zu übergeben.

Der äußeren Gestaltung der Ersatzgebäude ist die historische Gestaltung dieser Gebäude zu Grunde zu legen und nachzubilden. Die Ausführungsplanung ist insoweit mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und der Gemeinde Grünheide abzustimmen. Weiterhin ist die Ausführungsplanung der Gebäude, die keine Eisenbahnbetriebsanlagen sind, mit der im Landkreis zuständigen Bauaufsichtsbehörde abzustimmen.

A.4.7.2 Bodendenkmale, Funde

Gemäß § 11 BbgDSchG sind bei Erdarbeiten entdeckte Funde (Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfähle oder -bohlen, Knochen, Tonscherben, Metallgegenstände u. ä.) unverzüglich der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum anzuzeigen. Die Entdeckungsstätte und die Funde sind bis zum Ablauf einer Woche unverändert zu erhalten, damit fachgerechte Untersuchungen und Bergungen vorgenommen werden können. Gemäß § 11 Abs. 3 BbgDSchG kann die Denkmalschutzbehörde diese Frist um bis zu 3 Monate verlängern.

Der Vorhabensträger hat die Bauausführenden für den Fall eines Entdeckens von Bodendenkmalen bzw. eines Fundes über die gesetzlichen Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten (§ 11 Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz, BbgDSchG) nachweislich zu unterrichten und ihre Einhaltung zu überwachen.

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

- a) Vor Beginn von Gleis-, Abbruch-, Tief- und Erdbauarbeiten sind Lage, Art und Zustand vorhandener Versorgungs- und Entsorgungsleitungen oder Kabeltrassen im Baufeld festzustellen. Hierzu sind von den betroffenen Versorgungsunternehmen rechtzeitig aktuelle Leitungsauskünfte für den geplanten Baubereich einzuholen.
- b) Nicht mehr genutzte Leitungen sind stillzulegen und mindestens so zu sichern, dass Gefahren oder unzumutbare Umstände nicht eintreten können.
- c) Eine Verlegung bzw. Sicherung bestehender Kabel und Leitungen ist in einvernehmlicher Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger auszuführen.

A.4.9 Grundinanspruchnahme

A.4.9.1 Inanspruchnahme und Entschädigung

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. Eine Inanspruchnahme kann durch Erwerb, durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zugunsten des

Vorhabensträgers, aber auch durch die lediglich vorübergehende (bauzeitliche) Nutzung fremder Teilflächen erfolgen. Mit der Planfeststellung wird die Zulässigkeit der Inanspruchnahme des Grundeigentums für das Vorhaben und Pflicht zur Entschädigung dem Grunde nach festgestellt. Die Entschädigungspflicht besteht dem Grunde nach auch gegenüber Inhabern „sonstiger Rechte“ im Sinne von einem langfristigen Mieter, hier der IG Metall als Mieterin des ehemaligen Empfangsgebäudes. Die 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.

Der Vorhabensträger hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde verbindlich zugesichert, die neu errichteten Ersatzgebäude samt Grundstück dem Eigentümer des ehemaligen Empfangsgebäudes als Entschädigung anzubieten, damit die aktuellen Eigentums-, Miet- und Nutzungsverhältnisse am neuen Standort möglichst unterbrechungsfrei entsprechend wiederhergestellt bzw. weitergeführt werden können.

A.4.9.2 Erwerb von Restflächen

Der Vorhabensträger hat die nach der Planung zwischen Bahnanlagen „gefangenen“ Waldflächen vom Land Brandenburg zu erwerben. Dies betrifft den Grunderwerb auf den Flurstücken 560, 92 und 72. Gleiches gilt für den schmalen Streifen zwischen Gleisbett und dauerhafter Inanspruchnahme auf den Flurstücken 343 und 72.

A.4.10 Klimaschutz, Gewinnung erneuerbarer Energien; Vorbehalt

Die Eisenbahnanlagen sind für die Gewinnung erneuerbarer Energien zu nutzen (§ 11a AEG). Hierfür sind im vorliegenden Vorhaben folgende Anforderungen umzusetzen:

1. Die Oberflächen der geplanten Bahnsteigdächer sind zur Gewinnung erneuerbarer Energien, z.B. durch Photovoltaik zu nutzen. Ausgenommen sind Teilflächen, die zur Instandhaltung unter Einhaltung erforderlicher Sicherheitsabstände, insbesondere zu Oberleitungsanlagen, freizuhalten sind.
2. Das Dach des neu zu errichtenden ESTW-Gebäudes ist zur Gewinnung erneuerbarer Energie, z.B. mit PV-Modulen, zu nutzen.
3. Die Entscheidung, ob darüber hinaus weitere Flächen des Vorhabens für die Gewinnung erneuerbarer Energien zu nutzen sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor. Der Vorhabensträger hat eine Auflistung der ungenutzten Freiflächen neben und zwischen den Gleisanlagen (Länge, Breite, Fläche, Abstand zur

Gleisachse) und deren Darstellung im Plan vorzulegen und zu prüfen und abzuwägen, welche dieser Flächen auf welche Art und Weise ggf. für die Gewinnung erneuerbarer Energie genutzt werden könnten. Die Untersuchung und ggf. ergänzende Planung ist der Planfeststellungsbehörde bis zum 30.06.2025 vorzulegen.

4. Auf die Neuerrichtung des Ersatzgebäudes für das ehemalige Empfangsgebäude sind die Vorschriften des Gebäudeenergiegesetzes in der zum Datum der Planfeststellung gültigen Fassung anzuwenden.

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

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

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.7 Kosten

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt der Vorhabensträger. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Erweiterung der Gleisanlagen sowie Umverlegung und Erweiterung der Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes Fangschleuse in Bahn-km 27,180 – 31,665 der Eisenbahnstrecke Nr. 6153 Berlin – Guben in der Gemeinde Grünheide (Mark) und Stadt Erkner im Landkreis Oder-Spree des Landes Brandenburg. Die Planung beinhaltet weiterhin landschaftspflegerische Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen in der Gemeinde Grünheide (Mark), Stadt Friedland, Gemeinde Rietz-Neuendorf, Stadt Eisenhüttenstadt und Gemeinde Ragow-Merz (Amt Schlaubetal) im Landkreis Oder-Spree.

Die dem überregionalen und regionalen Schienenpersonen- sowie -güterverkehr dienende Hauptbahnstrecke Nr. 6153 Berlin – Frankfurt (Oder) – Guben ist im Planungsabschnitt zweigleisig ausgebaut, mit Oberleitung (Wechselstrom 15 kV) elektrifiziert und Teil des von der Europäischen Union (EU) definierten Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnsystems (vgl. Entscheidungen des Europäischen Parlamentes und des Rates Nr. 1692/96/EG vom 23.07.1996 bzw. Nr. 884/2004/EG vom 29.04.2004). Die auf der Strecke 6153 örtlich zulässige Geschwindigkeit beträgt gemäß DB-Betriebsvorschrift (Richtlinie 457.0201, VzG) derzeit 160 km/h. Eine Geschwindigkeitserhöhung ist mit dem Vorhaben nicht geplant.

Die Strecke 6153 verläuft im Planungsabschnitt annähernd in Ost-West-Richtung und nähert sich aus westlicher Richtung (Erkner) in einem Linksbogen leicht ansteigend der bei Bahn-km 27,8 gelegenen Eisenbahnüberführung über die Bundesautobahn A10 (Berliner Ring). Anschließend führt die Strecke gradlinig und zunächst leicht abfallend, ab Bahnhofsgrenze annähernd ohne Längsneigung über den bei Bahn-km 30,5 gelegenen Bahnübergang Landesstraße 23 und weiter in östliche Richtung (Hangelsberg). Der Bahnhof Fangschleuse erstreckt sich bisher von km 28,8 bis km 30,9 und weist in km 29,2 – 30,3 beidseitig der durchgehenden Hauptgleise zwei Güterzuglange Überholgleise sowie in km 30,3 – 30,5 zwei ca. 150 m lange Außenbahnsteige mit Zugängen von der in km 30,5 höhengleich kreuzenden Landesstraße 23 auf. In km 30,5 bzw. 30,47 befinden sich nordseitig der Gleise das ehemalige Bahnhofsempfangsgebäude und ein ehemaliges Toilettengebäude. An das südseitige Überholgleis schließt bei km 29,4 über die Weichen 63W5 bzw. 63W18 die vormals von der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH (DRE), mittlerweile von der Havelländischen Eisenbahn AG (HVLE) betriebene und im Eigentum der Fa. Tesla stehende nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur (Strecken-Nr. 7390) von/nach dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin Ost Freienbrink bzw. Haltepunkt Tesla Süd an, bei der es sich betrieblich bzw. sicherungstechnisch um einen Teil des Bahnhofes Fangschleuse handelt. Die an die DB anschließende Eisenbahninfrastruktur besteht aus einem ca. 2,5 km langen Bahnhofsgleis zum Haltepunkt Tesla Süd, von dem kurz vor dem v.g. Haltepunkt die Gleisanlagen des GVZ abzweigen.

Mit dem geplanten Ausbau werden die Anlagen des Bahnhofes Fangschleuse nach Westen und Osten entlang der bestehenden Streckengleise erheblich ausgedehnt. Vorgesehen ist insbesondere die

- Errichtung vier zusätzlicher Hauptgleise mit einer Nutzlänge von jeweils 740 m, eines Lokumfahrgleises sowie vier Lokabstellgleise etwa in Bahn-km 27,9 – 29,5 zwischen der BAB 10 und den bisherigen Überholgleisen des Bahnhofes;

- Verschiebung der bisherigen Überholgleise in östlicher Richtung etwa in Bahn-km 29,7 – 31,1 unter die künftig etwa in Bahn-km 30,6 kreuzende Überführung der Landesstraße 23, die bereits mit Bebauungsplan Nr. 13 (1. Änderung) der Gemeinde Grünheide (Mark) festgesetzt worden ist;
- Herstellung der Anschlussweichen für zwei Gleise der geplanten Werksbahn des Automobilwerkes der Fa. Tesla Manufacturing Brandenburg SE sowie für das in Parallellage der Werksbahn zu verschiebende Gleis 5 von/nach Tesla Süd bzw. Freienbrink (der Neubau der Werksbahn und die Änderung des Gleis 5 sind nicht Teil dieses Vorhabens), Rückbau des alten Anschlusses des Gleis 5 in km ~29,42;
- Errichtung zweier neuer Mittelbahnsteige etwa in Bahn-km 28,3 – 28,5 sowie eines Personentunnels etwa in Bahn-km 28,4, der nördlich an das vorhandene Waldwegenetz und südlich an eine durch die Gemeinde Grünheide (Mark) mit Bebauungsplan Nr. 60 festgesetzte Wegeverbindung zu einem neuen Bahnhofsvorplatz anschließt,
- Errichtung eines Bahnfunkmastes sowie von Modulgebäuden für ein neues elektronisches Stellwerk mit Netzersatzanlage und eine Transformatorübergabestation etwa bei Bahn-km 29,0;
- Anpassung der vorhandenen Bahnanlagen insbesondere des Oberbaus, des Kabeltieftbaus, der Entwässerung und der Oberleitung;
- Sicherung bzw. Anpassung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter;
- Anpassung des nördlich und südlich der Bahn benachbarten Wegenetzes.

Zur Kompensation unvermeidlicher Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Rahmen des Vorhabens folgende landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant:

- Wiederherstellung bzw. Neuanlage von Trockenrasen (insgesamt 2.851 m²) und blütenreicher Säume (26.869 m²), Herstellen von Laub(misch)holzforst (21.503 m²) und trocken-warmen Ruderalstandorten (1.401 m²), Funktionsgrün mit artenarmer Krautschicht (17.627 m²), krautiger Säume am Waldrand (10.364 m²) und trocken-warmer Standorte (4.259 m²) in der Gemarkung Grünheide, Gemeinde Grünheide;
- Erstaufforstung von Laub(misch)wald (73.734 m²) in den Gemarkungen Alt Golm sowie Pfaffendorf der Gemeinde Rietz-Neuendorf und in der Gemarkung Reudnitz der Stadt Friedland;
- Ökologischer Waldumbau (95.443 m²) in den Gemarkungen Groß Briesen, Groß Muckrow sowie Chossewitz der Stadt Friedland, in der Gemarkung Diehlo der Stadt Eisenhüttenstadt und in der Gemarkung Ragow der Gemeinde Ragow-Merz, Amt Schlaubetal.

B.1.2 Verfahren

Mit Schreiben vom 10.01.2023 (eingegangen am 11.01.2023) beantragte die DB Netz AG, mittlerweile firmierend als DB InfraGO AG, beim Eisenbahn-Bundesamt die Planfeststellung für das gegenständliche Vorhaben. Der Antrag wurde auch für die DB Station & Service AG (mittlerweile ebenfalls firmierend als DB InfraGO AG) und die DB Energie GmbH gestellt.

Im Ergebnis der Eingangsprüfung des Antrages bat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.03.2023 und vom 03.04.2023 um Nachbesserung der Antragsunterlagen. Mit Schreiben 05.05.2023 (eingegangen am 08.05.2023) übersandte der Vorhabensträger entsprechend den Hinweisen der Planfeststellungsbehörde überarbeitete und ergänzte Planunterlagen.

Aufgrund nochmaliger Hinweise (E-Mail-Schreiben der Planfeststellungsbehörde v. 23.05.2023) zu einzelnen Änderungen und Ergänzungen legte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 23.05.2023 (eingegangen am 24.5.2023) nochmals geänderte Planunterlagen vor.

Mit seiner Antragstellung legte der Vorhabensträger eine Erklärung zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens vor. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.02.2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 5 Abs. 1 i. V m. § 7 Abs. 3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht. Dies wurde gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVP öffentlich bekanntgegeben.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als zuständige Anhörungsbehörde diejenigen Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, und sonstige Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert (§ 73 Abs. 2 VwVfG). Des Weiteren hat die Anhörungsbehörde den anerkannten Naturschutzvereinigungen und sonstigen Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben lagen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in den Städten Erkner, Eisenhüttenstadt und Friedland sowie in den Gemeinden Rietz-Neuendorf, Brieskow-Finkenheerd und Grünheide (Mark) vom 03.07.2023 bis zum 02.08.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung sind zuvor ordnungsgemäß bekannt gemacht worden.

Die im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange, Vereinigungen und sonstige Stellen sowie deren im Verfahren eingegangene Stellungnahmen sind

in der untenstehenden Tabelle aufgelistet. Darüber hinaus sind bei der Anhörungsbehörde Einwendungen insbesondere zu folgenden Themen eingegangen:

- Planfeststellungsverfahren;
- Planrechtfertigung, Abschnittsbildung, Varianten, tangierende Planungen, vorgezogene Maßnahmen;
- Verkehrliche Belange;
- Immissionsschutz;
- Naturschutz, Wald;
- Wasserwirtschaft und Gewässerschutz;
- Eigentumsbeeinträchtigungen.

Der Vorhabensträger hat auf die im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen erwidert. Die Erwidierungen wurden den Betroffenen jeweils zur Kenntnis gegeben.

Mit Schreiben vom 20.12.2023 hat der Vorhabensträger die 1. Planänderung während des laufenden Verfahrens beantragt und hierzu geänderte bzw. ergänzende Planunterlagen vorgelegt. Gegenstand der Planänderung war u.a. eine überarbeitete Untersuchung betriebsbedingter Schallimmissionen (Unterlage 19.01) und Einplanung einer Lärmschutzwand zum Schutz der Grundstücke auf der Nordseite Am Bahnhof Fangschleuse. Da sich der geänderte Plan erstmalig auch auf das Gebiet der Gemeinde Ragow-Merz auswirkte, wurde er dort auf Veranlassung der Anhörungsbehörde vom 15.04.2024 bis zum 14.05.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind zuvor ordnungsgemäß bekannt gemacht worden. Den durch die Planänderung in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie erstmalig oder stärker in eigenen Rechten betroffenen Privatpersonen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Der Vorhabensträger hat auf die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen erwidert. Die Erwidierungen wurden den Betroffenen jeweils zur Kenntnis gegeben.

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Abs. 5 AEG – mit einer Ausnahme – auf die Erörterung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen nach § 73 Abs. 6 VwVfG verzichtet, da nicht zu erwarten war, dass mittels Durchführung eines Erörterungstermins weitere Erkenntnisse gewonnen oder Bedenken weitergehend ausgeräumt werden würden. Hierüber hat die Anhörungsbehörde die Behörden und Stellen sowie die Einwender mit der Bitte um abschließende Stellungnahme informiert. Dem Verzicht auf eine Erörterung wurde nicht widersprochen. Die Einwendung des

Eigentümers des ehemaligen Bahnhofsempfangsgebäudes wurde mit diesem und dem Vorhabensträger am 05.11.2024 vor Ort erörtert.

Mit Schreiben vom 19.11.2024 hat der Vorhabensträger die 2. Planänderung während des laufenden Verfahrens beantragt und hierzu geänderte bzw. ergänzende Planunterlagen vorgelegt. Gegenstand der Planänderung war u.a. die Errichtung eines Ersatzgebäudes für das ehemalige Bahnhofsempfangsgebäude am Standort der neuen Personenverkehrsstation. Den durch die Planänderung in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie erstmalig oder stärker in eigenen Rechten betroffenen Privatpersonen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Der Vorhabensträger hat auf die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen erwidert. Die Erwidierungen wurden den Betroffenen jeweils zur Kenntnis gegeben.

Nr.	Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum	Be-merkung
1	Bundeseisenbahnvermögen Schreiben BE2558-23-08 v. 07.08.2023	k.E.
2	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung Schreiben ST/5.5.4/202307100027-001/23 v. 10.07.2023	k.E.
3	Fernstraßen-Bundesamt Schreiben S1/03-05-02-03#00023#0005 v. 26.11.2024	
4	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Landeseisenbahnaufsicht Schreiben 51274 v. 23.08.2023	
5	Gemeinsame Landesplanungsabt. der Länder Berlin und Brandenburg	k.Stn.
6	Wasserverband Strausberg-Erkner Schreiben DBR v. 05.09.2023 u. DBR 378-22 v. 25.10.2023	
7	Wasser- und Landschaftspflegeverband „Untere Spree“ Schreiben Wei v. 26.07.2023	k.E.
8	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abt. Bodendenkmalpflege / Archäologisches Landesmuseum Schreiben GV2022:087a: v. 05.07.2023 Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege Schreiben v. 24.07.2023; Schreiben vom 02.12.2024 (2. Planänderung)	
9	Gemeinde Grünheide (Mark) Schreiben v. 28.08.2023, v. 21.03.2024 (1. Planänderung) u. v. 14.11.2024 (2. Planänderung)	
10	Amt Brieskow-Finkenheerd Schreiben 511.10.01/10 v. 09.08.2023	

Nr.	Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum	Bemerkung
11	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Schreiben 74.22.45-19-630 v. 22.08.2023	
12	Landesamt für Bauen und Verkehr Schreiben 2411-33903-23-462 v. 31.08.2023 Schreiben 2411-33903-23-767 v. 01.11.2023	k.E.
13	Landesamt für Bauen und Verkehr, Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Schreiben 4121-50180/02361LF/2023, v. 31.08.2023	
14	Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	k.Stn.
15	Landesbetrieb Forst Brandenburg Schreiben LFB_SEWA_Obf-Erk-3600/1310+6#254283/2023 v. 04.09.2023 Schreiben LFB_SEWA_Obf-Erk-3600/1310+6#136315/2024 v. 12.04.2024 (1. Planänderung)	
16	Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen Schreiben FM LM-P-VV 2012/GR-ER v. 05.07.2023	k.E.
17	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg Schreiben 321.01 v. 25.08.2023 u. Schreiben 321.01 v. 28.11.2023; Schreiben 321.01 v. 19.04.2024 (1. Planänderung)	k.E.
18	Landkreis Oder-Spree Schreiben 61-20198-23-95 v. 15.08.2023 u. Schreiben 67.04-53.70.03-1566/23 v. 09.11.2023 (Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde); Schreiben 61-20120-24-102 v. 24.04.2024 (1. Planänderung)	
19	Landesamt für Umwelt Brandenburg Schreiben LFU-TOEB 3704/24+30#316294/2023 v. 04.09./ 21.09.2023 u. LFU-TOEB- 3704/24+30#426156/2023 v. 29.11.2023; Schreiben LFU-TOEB-3704/24+31#118792/2024 v. 03.04.2024 u. Schreiben LFU, N1 v. 08.05.2024 (jeweils 1. Planänderung)	
20	Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung	k.Stn.
21	Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit Schreiben AO2.11-31201-13475/2023-FR F199500200 v. 31.08.2023	k.E.
22	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH	k.Stn.
23	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH Schreiben v. 04.09.2023	
24	Autobahn GmbH des Bundes Schreiben C5-KM v. 01.09.2023 Schreiben GES-2024/PC-000780 v. 15.11.2024 (2. Planänderung)	
25	EWE Netz GmbH Schreiben (E-Mail) v. 05.07.2023 u. v. 19.03.2024 (1. Planänderung)	

Nr.	Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum	Be-merkung
26	1&1 Versatel Deutschland GmbH Schreiben Job-ID.1026044 v. 25.07.2023	
27	Telekom Deutschland GmbH	k.Stn.
28	E-DIS Netz GmbH	k.Stn.
29	NGN Fiber Network GmbH & Co. KG Schrb. A10 AD Spreeau-Ri.Berlin-B031_001 TA-1275 v. 10.07.2023	
30	Tele Columbus Betriebs GmbH	k.Stn.
31	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Schreiben 23/0456 v. 26.06.2023, v. 05.09.2023 (E-Mail) u. Schreiben 23/0456A v. 12.03.2024 (1. Planänderung)	k.E.
32	GDMcom GmbH Schreiben PE-Nr.07580/23_Reg.-Nr.17716/19 v. 28.08.2023 u. Schreiben v. 26.03.2024 (1. Planänderung)	
33	50 Hertz Transmission GmbH Schreiben v. 03.07.2023	k.E.
34	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg	k.Stn.
35	Polizeipräsidium Brandenburg PD Ost u. PD Oder-Spree Schreiben (E-Mail) v. 05.07.2023	k.E.
36	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Schreiben 45-60-00/VII1168-23-PFV v. 01.09.2023	k.E.
37	Landesamt für Soziales und Versorgung	k.Stn.
38	Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde e.V.	k.Stn.
39	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR Schreiben v. 23.08.2023 u. v. 04.09.2023	
40	Verein für Natur und Landschaft Brandenburg e. V. Schreiben v. 01.09.2023 u. v. 12.06.2024	
41	Naturschutzfonds Brandenburg	k.Stn.

k.E. = keine Einwände; k.Stn. = keine Stellungnahme

Neben der Gemeinde Grünheide (Mark) haben auch der Ortsbeirat Grünheide (Mark) und die Fraktion bürgerbündnis in der Gemeindevertretung Grünheide (Mark) Stellungnahmen abgegeben. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die in der vorstehenden Tabelle unter lfd. Nr. 9 genannten Stellungnahmen der Gemeinde Grünheide (Mark) das Ergebnis des rechtmäßigen innergemeindlichen Meinungsbildungsprozesses wiedergeben. Davon abweichende Hinweise und Forderungen des Ortsbeirates und der Gemeinderatsfraktion hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Amtsermittlung geprüft und objektiv zu berücksichtigende öffentliche Belange in die Abwägung eingestellt.

Auf Antrag des Vorhabensträgers hat die Planfeststellungsbehörde Vorläufige Anordnungen nach § 18 Abs. 2 AEG erlassen (1. Vorläufige Anordnung v. 19.10.2023 (Vorgezogene Rodung von Wald und Gehölzen sowie LBP-Maßnahmen), 2. Vorläufige Anordnung v. 26.07.2024 (Ergänzung Rodungen NO-Quadrant), 3. Vorläufige Anordnung v. 23.09.2024 (Stichstraße), 4. Vorläufige Anordnung v. 30.09.2024 (Technische Vorarbeiten).

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG, wonach Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen des bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibers DB InfraGO AG.

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz erstreckt sich die Zuständigkeit auch auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die wasserrechtlichen Entscheidungen unter A.3.1 ergibt sich aus § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Hiernach entscheidet bei einem Vorhaben, für das ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnis einer vorhabensbedingten Gewässerbenutzung.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt.

B.3.1 Verfahren

Für das Vorhaben besteht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht). Der Vorhabensträger hat die Durchführung einer UVP beantragt. Die Planfeststellungsbehörde hält das Entfallen einer Vorprüfung für zweckmäßig gemäß § 7 Abs. 3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), und hat dies mit verfahrensleitender Verfügung vom 08.02.2023 festgestellt. In den Bekanntmachungen zur öffentlichen Auslegung der Pläne wurden die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen aufgeführt. Die Unterlagen wurden öffentlich ausgelegt und im Internet zugänglich gemacht, die Träger öffentlicher Belange und Umweltvereinigungen wurden beteiligt. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit berücksichtigt.

B.3.2 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Für das Schutzgut Menschen wurde ermittelt, dass es während der Bauarbeiten zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen kommen kann, die durch verhältnismäßigen Aufwand nicht zu verhindern sind. Es wird ein fester Ansprechpartner benannt, welcher für die Kommunikation mit den Anwohnern zum Thema Baulärm zuständig ist. Betriebsbedingt kommt es zu erhöhten Schallimmissionen an zwei Gebäuden (Am Bahnhof Fangschleuse 2 bis 3, 15537 Grünheide (Mark)). Für die Lösung der Schutzfälle wurden verschiedene Varianten betrachtet und eine Lösung durch aktiven und passiven Schallschutz untersucht. Es wird für die betroffenen Gebäude aktiver und ergänzender passiver Schallschutz vorgesehen.

Durch unvermeidbare baubedingte und anlagebedingte Eingriffe in mittel bis sehr hoch bewertete Biotop infolge von Flächeninanspruchnahme (vornehmlich Forst, aber in erheblichem Umfang) verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere. Baubedingt kann es zudem zu Beeinträchtigungen des Kiefernforstes nördlich der Baugrube der Personenunterführung durch Grundwasserabsenkung kommen. Aufgrund des geringen Maßes der Absenkung (ca. 0,3 m im betroffenen Bereich) wird die Auswirkung als gering eingeschätzt.

Unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen verursachen im Vorhaben einen biotopwertbezogenen Kompensationsbedarf. Das Defizit wird durch planerische Maßnahmen ausgeglichen oder ersetzt.

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind multifunktional, d.h. Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter können gemeinsam mit einer Maßnahme kompensiert werden.

Die Kompensation geschieht zum einen durch die Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen und zum anderen durch trassenferne Kompensationsmaßnahmen (Erstaufforstung und ökologischer Waldumbau).

Aus der Notwendigkeit im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens Wald in eine andere Nutzungsart umzuwandeln, ergibt sich gemäß § 8 LWaldG die Pflicht zur forstrechtlichen Kompensation. Die dafür erforderlichen Maßnahmen der Erstaufforstung und Waldumbaumaßnahmen werden gem. § 8 Abs. 3 LWaldG auf den naturschutzfachlichen Ausgleich angerechnet. Nach Abstimmung mit der Oberförsterei Erkner wird für die 8,0398 ha dauerhaft und 3,2655 ha zeitweilig beanspruchter Waldfläche folgender Maßnahmenumfang unter Berücksichtigung der Waldfunktionen erforderlich:

- Erstaufforstung auf 7,3744 ha (Laubholzanteil bei mind. 50 %)
- Waldumbau auf 9,5276 ha (Laubholzvoranbau in Nadelholzreinbeständen)
- Zahlung einer Walderhaltungsabgabe in Höhe von 70.926,76 €

Für die Anrechnung gemäß BKompV wurden die Wertpunkte der Flächen entsprechend ermittelt. Danach entsteht im Gesamtvorhaben ein Kompensationsüberschuss, der aus den forstrechtlich erforderlichen Maßnahmen resultiert.

Zusätzlich sind für Eingriffe in den gesetzlich geschützten und als sehr hoch bewerteten Trockenrasen, funktionsspezifische Kompensationsmaßnahmen umzusetzen, um die verloren gegangenen ökologischen Funktionen (insb. Vielfalt von Lebensgemeinschaften und Lebensräumen) im Naturraum wieder auszugleichen bzw. zu ersetzen. Mit Umsetzung der Maßnahme 020_A (Wiederherstellung und Neuanlage von Trockenrasen) wird diesen Anforderungen vor Ort genüge getan. Aufgrund der gesetzlichen Regelungen wird unter A.3.4 eine Ausnahme von dem Zerstörungs- bzw. Beeinträchtungsverbot gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt.

Das Vorhaben liegt zu einem erheblichen Teil im LSG „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“. Es wird jedoch nur ein geringer Anteil des Gebietes in Anspruch genommen. Die in der Schutzgebietsverordnung explizit geschützten charakteristischen Landschaftsformen sind nicht betroffen. Unter Beachtung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Umsetzung von trassennahen Kompensationsmaßnahmen sind erheblich negative Auswirkungen auf den Schutzzweck des Schutzgebietes durch das Vorhaben nicht zu erwarten, da der Charakter des gesamten LSG nicht maßgeblich verändert wird und der Naturhaushalt nicht erheblich geschädigt wird.

Im Rahmen der durchgeführten faunistischen Kartierungen bzw. aus vorhandenen Daten und der Relevanzprüfung im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 18) wurden als planungsrelevante Arten/Artengruppen ermittelt: 8 Fledermausarten (zzgl. 8 potenziell vorkommende Fledermausarten), Schlingnatter, Zauneidechse, Blindschleiche, Europäische Vogelarten (38 Arten), Tagschmetterlinge (25 Arten), Rote Waldameisen.

Die aus dem BNatSchG resultierenden Konsequenzen für FFH-IV-Arten und europäische Vogelarten wurden im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags behandelt. Hier wurde grundsätzlich beantwortet, welche Arten planungsrelevant sind und welche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erforderlich sind, um den Eingriff so zu gestalten, dass die Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht eintreten.

Als vorhabenbedingte Wirkungen auf die Fauna waren insbesondere der Verlust und die Beeinträchtigung von Biotopstrukturen und Lebensräumen durch deren Überbauung mit Baustraßen und Verkehrswegen, Baustelleneinrichtungsflächen, Gleisanlagen und der Verkehrsstation zu nennen. Des Weiteren waren temporäre Beeinträchtigungen der Tierwelt durch Lärm-, Licht-, Staub und Schadstoffimmissionen sowie Bewegungsunruhe infolge der Bautätigkeit und des Baustellenverkehrs zu prüfen.

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen können erhebliche Beeinträchtigungen und erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere im Ergebnis nicht verhindert bzw. nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Für die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Tagschmetterlinge sowie Waldameisen gehen hochwertige Lebensräume verloren. Durch die Festsetzung umfangreicher Vermeidungsmaßnahmen inkl. CEF-Maßnahmen können für die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten jedoch die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sicher ausgeschlossen werden (vgl. Unterlage 18: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag). Bei Umsetzung aller im LBP festgesetzten Schutz-, Vermeidungs- sowie Kompensationsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten auswirken wird.

Für die Beurteilung der Auswirkung auf die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Schutzgebiete des europäischen Natura2000-Netzwerkes wurde folgendes Gutachten angefertigt:

- FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Löcknitztal“, Vorhaben Bahnhof und Verkehrsstation Fangschleuse (Unterlage 17)

Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass das Vorhaben auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten nicht geeignet ist, das FFH-Gebiet „Löcknitztal“ erheblich zu beeinträchtigen, vgl. hierzu auch die Entscheidung zum Gebietsschutz unter B.4.10.1.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Fläche werden durch die Umsetzung des hier betrachteten Vorhabens nicht ausgelöst. Zwar werden durch die dauerhafte Überbauung mit Gleisanlagen, Bahnsteigen sowie Dienst- und Rettungswegen erhebliche Flächen einer anderen Nutzung entzogen. Dem gegenüber steht jedoch die „Entlastungswirkung“ des Vorhabens, durch die vorhabenbedingt zu erwartende starke Entlastung des Straßenverkehrs (Personen- und Güterverkehr).

Baubedingt wird Boden im Umfang von knapp 12,5 ha für die Herstellung der zum Bau notwendigen Flächen, in Anspruch genommen. Diese Flächen werden während der Bauphase zum Teil auch teil- und vollversiegelt. Nach der Baudurchführung wird der gesondert gelagerte Oberboden, nach einer vorherigen Lockerung, wieder aufgetragen und kann seine ursprünglichen Bodenfunktionen wieder erfüllen. Anlagebedingt werden durch das Vorhaben 60.753 m² Boden neu vollversiegelt. Hinzu kommt eine Teilversiegelung von Böden im Umfang von 110.766 m². Bodenüberformungen werden im Gesamtumfang von 34.498 m² vorgenommen. Sämtliche beanspruchte Flächen befinden sich auf mittel- bis sehr geringwertigen Bodentypen (Gley-Braunerden / Braunerde-Gleye).

Gemäß des BOVEK Grobkonzeptes werden 328.906 Tonnen, davon 68.060 t Oberboden, im Rahmen der Vorhabenumsetzung bewegt.

Die Forderungen der unteren Bodenschutzbehörde zur Differenzierung zwischen Böden aus dem Einwirkungsbereich von Bahnanlagen einerseits und Waldböden andererseits, deren getrennten Lagerung und Analyse sowie zur rechtzeitigen Vorlage des Bodenschutzkonzeptes werden dem Vorhabensträger unter A.4.6 b) ii auferlegt.

Für das Schutzgut Wasser ist mit Einhaltung sämtlicher einschlägiger Vorschriften sowie Durchführung der geplanten und beauftragten Schutzmaßnahmen keine Verschlechterung mit dem Vorhaben verbunden. Es wird davon ausgegangen, dass auch das nahegelegene WSG für das Wasserwerk Erkner, Wasserfassungen Neu Zittauer und Hohenbinder Straße, und dessen erweitertes Einzugsgebiet aufgrund der umfangreichen bau- und anlagebedingten Schutzmaßnahmen nicht gefährdet werden.

Den Ausführungen des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 22) ist zu entnehmen, dass die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27 und 47 WHG auch mit Durchführung des Vorhabens zu erreichen sind. Das Vorhaben hält das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot ein und verursacht keine Trendumkehr.

Im Verhältnis zur Größe des GWK Spree 1 findet das Vorhaben auf geringem Raum und in einer ausreichenden Distanz zum berichtspflichtigem OWK Löcknitz und Spree statt.

Für das Schutzgut Klima und Luft ergeben sich durch den dauerhaften Gehölzverlust i.H.v. 7,37 ha (alle als Forst kartierten Biotope, die dauerhaft in Anspruch genommen werden) erhebliche Beeinträchtigungen. Durch Aufforstungsmaßnahmen und Gehölzpflanzungen werden die Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion im gleichen Naturraum kompensiert.

Ein funktionsspezifischer Kompensationsbedarf ergibt sich für das Schutzgut Landschaftsbild gemäß BKompV für erhebliche Beeinträchtigungen. Der landschaftlich wertvolle Teil des Untersuchungsraumes, die Löcknitzniederung, bleibt ohne Beeinträchtigungen. Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen für die beiden Funktionen des Schutzgutes Landschaftsbild nur für vorhabennahe Bereiche. Durch die teilweise Wiederherstellung beeinträchtigter Bereiche (Wiederaufforstung) in Verbindung mit einer Aufwertung durch Einbringen von Laubhölzern können die Beeinträchtigungen teilweise ausgeglichen werden. Der Umfang der vor Ort umsetzbaren Maßnahmen ist auf Grund der räumlichen Gegebenheiten jedoch sehr begrenzt. Da der Landschaftsraum nur mit geringer bis mittlerer Bewertung eingestuft wurde, ist gemäß BKompV auch eine flexiblere Verortung der Maßnahmen möglich. Insofern können auch die im Naturraum vorgesehenen Ersatzaufforstungen mit für die Kompensation herangezogen werden.

Für das Schutzgut Kulturelles Erbe und Sachgüter entstehen keine bau- oder anlagebedingten erheblichen Beeinträchtigungen. Sämtliche bekannten Bodendenkmäler bzw. deren Verdachtsflächen werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Baubedingt wird durch die Anlage von Baustraßen und Technologieflächen temporär in das rechtlich festgesetzte Baubeschränkungsgebiet „7003 Freienbrink“ (für Kiese und Kiessande) eingegriffen. Insgesamt werden bauzeitlich 760 m² des Baubeschränkungsgebietes in dessen Randbereich beansprucht. Das LBGR hat der Inanspruchnahme im Anhörungsverfahren zugestimmt.

Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Fangschleuse wurde aufgrund seines Zustands nicht in die Denkmalliste eingetragen, hat nach Einschätzung des Landesdenkmalamtes aber dennoch Denkmalwert. Es muss für den Bau eines Überholungsgleises abgebrochen werden. Es wird vor dem Abbruch fachgerecht dokumentiert. Im Anhörungsverfahren wurde unter anderem durch die Gemeinde Grünheide hervorgehoben, dass der Erhalt des historischen Empfangsgebäudeensembles für sie einen sehr hohen Stellenwert hat. Aus diesem Grund werden Ersatzgebäude im Bereich der neuen Verkehrsstation errichtet.

Grenzüberschreitende Auswirkungen durch das Vorhaben konnten nicht ermittelt werden.

Zur Umsetzung des Vorhabens sind als Überwachungsmaßnahmen die umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) und die örtliche Bauüberwachung vorgesehen.

Für die geplanten Anlagenteile lässt sich eine besondere Schutzbedürftigkeit gegenüber möglichen Naturkatastrophen, wie Stürmen, Waldbränden, Starkregen und Blitzschlag, ableiten. Es ist von einer steigenden Unfallneigung der Anlagenteile in der Zukunft mit weiterem Fortschreiten des Klimawandels auszugehen.

Die geplanten neuen bzw. zu ändernden Eisenbahnbetriebsanlagen werden nach dem aktuellen Stand der Technik geplant und gebaut. Dabei werden Havarie- und Unfallszenarien im gebotenen Umfang, wie Vorkehrungen zum Brandschutz und Katastrophenschutz baulich und betrieblich berücksichtigt. Als Vorkehrungen sind zu nennen: Unfallverhütungsvorschriften, Vorschriften zur Ersthilfe/Ersthilfematerial im ESTW, Vorschriften zur Gefahren- und Unfallmeldung, Anlage und Ausgestaltung von Wegen zum ESTW welche für Einsatzkräfte nutzbar sind, Dimensionierung der Hebeanlage für Starkregenereignisse, Blitzschutz am Gebäude, Brandschutzkonzept, Umsetzung der RIL 882 zur Vermeidung von Baumsturz in die Gleisanlagen.

In der Gemeinde Grünheide (Mark) befinden sich zwei Störfallbetriebe, deren Sicherheitsabstände jedoch außerhalb des hier betrachteten Vorhabens liegen.

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Vorplanung drei Trassierungsvarianten (Variante a, b und c) untersucht und bewertet. Weiterhin wurden Planungsalternativen bezüglich der Personenverkehrsanlagen und des neuen Stellwerksgebäudes verglichen. Im Ergebnis sind keine vorzugswürdigen Alternativen zur Antragsvariante gegeben, die unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen geringere Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. sonstiger Belange mit sich brächten. Nicht ernsthaft in Frage zu ziehen ist die Nullvariante, da die bestehende Infrastruktur nicht ansatzweise in der Lage wäre, den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen auf der Schiene

Rechnung zu tragen. Aus verkehrlichen bzw. betrieblichen Gründen wurde auch die Spurplanvariante b verworfen, wenngleich diese im Vergleich zur Vorzugsvariante a mit etwas geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft und deutlich geringeren Beeinträchtigungen privaten Eigentums verbunden wäre. Variante c wäre gegenüber Variante a betrieblich nachteilig und mit erheblich stärkeren Umweltbeeinträchtigungen verbunden. Unter Berücksichtigung der nachträglichen Einplanung einer Kompensationsmaßnahme (Errichtung Ersatzgebäude) für die mit Variante a verbundene Inanspruchnahme privaten Eigentums ist die Variantenauswahl insgesamt nicht zu beanstanden.

Wechselwirkungen bestehen im betrachteten Vorhaben aus der Abiotik (Bodeneigenschaften, Bodenbildung) und der Biotik (Pflanzen und Tiere). Weitere Wechselwirkungen ergeben sich durch die Immissionen des Schienenverkehrs mit der Fauna. Der Verlust von Forst- bzw. Waldflächen (Schutzgut Pflanzen) steht in Wechselwirkung mit dem Schutzgut Klima und Luft. Eine weitere Wechselbeziehung besteht zwischen dem Schutzgut Pflanzen (geschlossene Waldbestände) und dem Schutzgut Mensch (und menschliche Gesundheit).

B.3.3 Einwendungen und Stellungnahmen in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit

Wald, Barrierefunktion, FFH-Gebiet

Es wurde eingewendet, der mit dem Vorhaben zur Fällung vorgesehene Wald müsse an Ort und Stelle erhalten bleiben, weil er eine notwendige Barriere zwischen den Industrie- und Verkehrsanlagen und dem nächstgelegenen FFH-Gebiet darstelle.

Der Abstand des Vorhabens von dem FFH-Gebiet „Löcknitztal“ beträgt an der nächstgelegenen Stelle ca. 200 m. In dieser Tiefe verbleibt der vorhandene Wald. An der dem Schutzgebiet nächstgelegenen Stelle im nordöstlichen Vorhabenbereich wird für Gleis und Betriebsweg ein schmaler Waldstreifen gerodet, mit einer Tiefe von maximal ca. 25 m. In den weiter vom Schutzgebiet abgerückten Bereichen wird ein circa 60 m breiter Streifen entlang der Bahnanlage gerodet. Hiermit rücken die Verkehrsanlagen nur geringfügig an das Schutzgebiet heran. Eine signifikante (Immissions-) Schutz- und Lebensraumfunktion gegenüber den Schutzgebieten geht von dem von der Rodung betroffenen Waldstreifen nicht aus.

Das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände hat beanstandet, das Vorhaben sei überdimensioniert und es könnten erhebliche Auswirkungen auf das FFH-Gebiet und FFH-Arten nicht ausgeschlossen werden, insbesondere durch stoffliche Auswirkungen, Lichtverschmutzung, Auswirkungen aus dem Bebauungsplan Nr. 60 sowie im Bereich zwischen Vorhaben und FFH-Gebiet geplanten CEF-Maßnahmen. Daher

sei eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat die genannten Einwände betrachtet (unter B.4.10.1 (Gebietsschutz)) und schätzt ein, dass erhebliche Auswirkungen ausgeschlossen werden können und keine FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vorhaben erforderlich ist.

Störfallrisiken

In der Stellungnahme des LfU wurde auf die Möglichkeit hingewiesen, dass mit der angestrebten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Werkserweiterung der Fa. Tesla ein Störfallbetrieb an die geplante Verkehrsstation heranrücken könnte. Ob und in welcher Weise dies beabsichtigt ist, ist für die Planfeststellungsbehörde derzeit nicht ersichtlich. Die Planunterlagen für das Vorhaben „Bahnhof Fangschleuse, Verkehrsstation Fangschleuse“ haben im Sommer 2023 öffentlich ausgelegt. Diese Planung ist damit zeitlich prioritär gegenüber der angestrebten immissionsschutzrechtlichen Genehmigung. Die vorhandene Eisenbahnstrecke Nr. 6153 ist ohnehin Schutzobjekt im Sinne des UVPG, das bei der Genehmigung der Autofabrik zu berücksichtigen ist. Sollte die Werkserweiterung insoweit Probleme aufwerfen, wären diese im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zu lösen.

Flächenversiegelung

Vom Wasserverband Strausberg-Erkner wurde die temporäre Versiegelung durch die Baumaßnahmen kritisiert und Bodenverdichtungen werden befürchtet. Es wird gefordert, die beanspruchten Flächen daher so gering wie nötig zu halten sowie die Beeinträchtigungen weitestgehend zu vermeiden bzw. die Gegebenheiten nach der Bauphase wieder anzupassen.

Auf Grundlage des im BNatSchG verankerten Vermeidungsgrundsatzes handelt es sich bei den beantragten Flächen um das unbedingt notwendige Maß. Die Böden werden bei temporärer Nutzung nach Bauende wiederhergestellt. Bei dauerhaften Bodenversiegelungen sind seitens des Vorhabensträgers naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die die Bodenfunktionen andernorts wiederherstellen oder verbessern. Es ergeben sich daher keine nachteiligen Umweltauswirkungen.

Wasserrechtliche Einwendungen

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen und Stellungnahmen, welche das Wasserrecht betreffen, wird auf die Darstellung und Entscheidung unter B.4.6 verwiesen.

B.3.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde hat anhand des UVP-Berichts, der ihr vorliegenden Fachgutachten, im Beteiligungsverfahren gewonnener Erkenntnisse sowie Ergebnisse eigener Ermittlungen im Wege einer Gesamtschau die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und daraus resultierende Umweltvorsorgemaßnahmen überprüft und bewertet. Die Ergebnisse wurden unter B.3.2, B.3.3 und B.3.4 sowie nachfolgend in den Entscheidungen unter B.4 dargestellt. Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt. Dies kann vorliegend bejaht werden.

Durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen und Auflagen können erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen während der Bauzeit vermieden werden. Durch die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich der ehemaligen Verkehrsstation sowie passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden können erhebliche Beeinträchtigungen aus den betriebsbedingt erhöhten Lärmimmissionen vermieden werden.

Die sich aus dem BNatSchG und dem Fachrecht ergebenden Kompensationserfordernisse werden vollständig erfüllt.

Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff so gestaltet, dass keine Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten.

Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Löcknitztal“ zu erwarten (B.4.10.1). Das Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“ wird nur geringfügig beeinträchtigt; der Schutzzweck des Gebietes in seiner Gesamtheit wird gewahrt (B.4.10.3).

Durch Aufforstungsmaßnahmen (027_E-W) und Gehölzpflanzungen (022_A) werden die Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion im gleichen Naturraum kompensiert. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild werden ausgeglichen, teilweise auch vor Ort.

Auf Flächen, die nicht dauerhaft versiegelt werden müssen, wird nach der Baudurchführung der gesondert gelagerte Oberboden, nach einer vorherigen Lockerung, wieder aufgetragen und kann seine ursprünglichen Bodenfunktionen wieder erfüllen.

Die unvermeidbaren Voll- und Teilversiegelungen werden durch Erstaufforstung von Laub(misch)holzforsten und ökologischen Waldumbau ausgeglichen.

Die Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sind ausreichend. Mit Einhaltung sämtlicher einschlägiger Vorschriften sowie Durchführung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ist keine Verschlechterung der Wasserkörper-Zustände mit dem Vorhaben verbunden, so dass die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27 und 47 WHG auch mit Durchführung des Vorhabens zu erreichen sind. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter B.4.6 verwiesen.

Die Bahnsteige in größerer Anzahl und Ausmaß, und das ehemalige Empfangsgebäude - im Sinne von Sach- und Kulturgütern - werden am neuen Standort neu- bzw. wiedererrichtet.

Die Planfeststellungsbehörde kann nach Auswertung der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen keine Sachverhalte erkennen, die der Umweltverträglichkeit des Vorhabens entgegenstehen. Das Vorhaben befindet sich außerhalb des Sicherheitsabstands bestehender Störfallbetriebe. Die Einhaltung der Sicherheitsabstände auch bei Erweiterungen des Tesla-Werkes sicherzustellen, ist Aufgabe der immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Hinsichtlich etwaiger Störfallgefahren aus dem Betrieb des (Übergabe-) Bahnhofs, etwa beim Transport von Gefahrgütern, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich das Risiko durch die Verlagerung vom Straßenverkehr auf den relativ sichereren Schienenweg insgesamt verringert. Der mit dem Vorhaben zu errichtende Bahnhof dient weder der Verladung von Gütern, noch dem Rangieren von Einzelwagen, sondern der Bereitstellung von Zügen vom und zum Automobilwerk.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die vorliegende Planung dient der Anpassung des Bahnhofes Fangschleuse an die zukünftigen Anforderungen des prognostizierten Schienenpersonen- und -güterverkehrs nach erfolgter Ansiedlung des Automobilwerkes der Fa. Tesla Manufacturing Brandenburg SE unmittelbar südlich der Eisenbahnstrecke Nr. 6153 Berlin – Frankfurt (Oder) – Guben. Der Bedarf und das überragende öffentliche Interesse an dem Vorhaben ist durch § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) i.V.m. Anlage zu § 1 BSWAG, Abschnitt 2 („Neue Vorhaben“), Unterabschnitt 1 („Vordringlicher Bedarf“), lfd. Nr. 39 („Bahnhof Fangschleuse“) festgestellt.

Der im Anhörungsverfahren von mehreren Beteiligten vorgebrachte Einwand, das Bahnvorhaben diene einseitig privatwirtschaftlichen Interessen der Tesla Manufacturing Brandenburg SE und gehe zu Lasten der Allgemeinheit, wird zurückgewiesen.

Es liegt im öffentlichen Interesse, die Zu- und Ablieferungsverkehre des Automobilwerkes weitmöglichst auf der Schiene abzuwickeln. Voraussetzung dafür ist die mit dem vorliegenden Vorhaben geplante leistungsfähige Schnittstelle zwischen der zukünftigen werkseigenen Bahninfrastruktur und dem überregionalen Eisenbahnnetz. Diese Schnittstelle verbessert im Übrigen auch die Anbindung des Güterverkehrszentrums (GVZ) Berlin Ost Freienbrink, das als öffentliche Serviceeinrichtung grundsätzlich jedweden Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verladern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht und erhebliches Entwicklungspotential aufweist.

Ebenso liegt es im öffentlichen Interesse, für das erhebliche Aufkommen an Werktätigen der Automobilfabrik eine günstig gelegene und leistungsfähige weil in dichtem Takt zu bedienende Personenverkehrsstation an der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) zu errichten. Das öffentliche Interesse an einem Ausbau sowohl der Güter- als auch der Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes Fangschleuse wurde durch Aufnahme eines entsprechenden Vorhabens in den Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 BSWAG) dokumentiert.

Die Planung ist „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Tangierende Planungen

Die vorliegende Planung korrespondiert mit den tangierenden Vorhaben für den Neubau einer an den Bahnhof Fangschleuse anschließenden Werksbahn für die Automobilfabrik und für eine entsprechende Anpassung des vorhandenen Gleises von/nach dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin Ost Freienbrink bzw. Haltepunkt Tesla Süd. Das zuletzt genannte Vorhaben ist Gegenstand eines beim Landesamt für Bauen und Verkehr unter dem Zeichen 110-21-501020101/ 2024-008/001 anhängigen planungsrechtlichen Zulassungsverfahrens nach § Abs. 1 AEG, in dem das Eisenbahn-Bundesamt als Träger öffentlicher Belange beteiligt wurde. Diese Planung und diejenige für die werkseigene Eisenbahninfrastruktur, die nach Mitteilungen der Fa. Tesla und der Havelländischen Eisenbahn AG umfassend mit der DB Netz bzw. InfraGO AG abgestimmt wurden, stehen zu dem vorliegenden Vorhaben nicht in Konflikt.

Die vorliegend geplante Westverschiebung und Erweiterung der Personenverkehrsanlagen entspricht dem von der Gemeinde Grünheide (Mark) mit Bebauungsplänen Nr. 13 („Freienbrink Nord“), 1. Änderung, sowie Nr. 60 („Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“) festgesetzten Erschließungskonzept für den Automobil-Produktionsstandort. Darin enthalten ist u.a. die südlich des erweiterten Bahnhofes Fangschleuse neu zu errichtende, an die Bundesautobahn 10 und Landesstraße 23 anzubindende Landesstraße 386 mit angeschlossenen Bahnhofsvorplatz einschließlich

Busbahnhof und Park+Ride-Platz. Weiterhin korreliert die vorliegende Planung mit dem durch die o.a. Bebauungspläne festgesetzten Ersatz des Bahnüberganges der Landesstraße 23 in km 30,540 der Strecke 6153 durch eine östlich verschwenkte Straßenüberführung. Die v.g. verbindlichen Bauleitpläne sind rechtskräftig. Die Festsetzung der Änderung der L23 sowie des Neubaus der L386 erfolgte planfeststellungsersetzend. Lediglich die Errichtung der Autobahnanschlussstelle zur Anbindung der neuen L386 an die A10 wurde einem separaten Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Erledigt hat sich daher der im Anhörungsverfahren mehrfach erhobene Einwand, die Bahnplanung sei schon deshalb nicht genehmigungsfähig, weil sie sich auf eine nicht verfestigte gemeindliche Bauleitplanung abstütze.

Zahlreiche im Anhörungsverfahren des Bahnvorhabens erhobene Einwände betreffend das Umfeld der geplanten Bahnanlagen, u.a. Straßen und Wege, richten sich gegen (Nicht)Festsetzungen der v.g. Bauleitpläne. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu der Einschätzung, dass sich die vorliegende Fachplanung ausreichend in die gemeindliche Bauleitplanung einfügt und dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss keine Überplanung der v.g. Bebauungspläne durch notwendige Folgemaßnahmen gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG erforderlich ist.

B.4.3 Variantenuntersuchung

In Unterlage 1, Abs. 2 und 3 werden Dimensionierung, Lage und Ausgestaltung der geplanten Bahnhofsinfrastruktur einschließlich der geplanten Trassierung der Gleisanlagen plausibel begründet. In Abs. 3.1 werden Vor- und Nachteile verschiedener Spurplanvarianten nachvollziehbar gegenübergestellt. In den Abs. 3.2 und 3.3 werden Planungsvarianten für die Personenverkehrsanlagen und das neue Stellwerksgebäude verglichen. Dem mit der Vorzugsvariante verbundenen schwerwiegenden Nachteil einer vollständigen Überplanung des in privatem Eigentum stehenden ehemaligen Bahnhofsempfangs- und zugehörigen Toilettengebäudes begegnet der Vorhabensträger durch Einplanung gleichgearteter Ersatzgebäude im Bereich der neuen Personenverkehrsstation sowie die verbindliche Zusage, die Ersatzgebäude nebst Grundstück dem betroffenen Privateigentümer als Entschädigung anzubieten. Unter dieser Voraussetzung macht sich die Planfeststellungsbehörde die Variantenentscheidung des Vorhabensträgers zu eigen. Vorzugswürdige Alternativen zur Antragsvariante, die geringere Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. Anwohner mit sich brächten und dennoch den verkehrlichen Anforderungen gerecht würden, sind nicht gegeben.

a) Gleisanlagen

Einwender halten es für nicht nachvollziehbar, warum trotz der im westlichen Teil des Bahnhofes geplanten zahlreichen Gleisanlagen zwei weitere Überholgleise im Bereich des ehemaligen Bahnhofsempfangsgebäudes erforderlich sein sollen. In Erkner komme man trotz Tesla-Shuttle mit zwei Bahnsteiggleisen aus. Warum könnten die Überholgleise für den Güterverkehr nicht weiter östlich Richtung Hangelsberg auf freier Strecke errichtet werden?

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, der Bahnhof Fangschleuse besitze im Bestand zwei Überholgleise, eines in jede Richtung, die für die Betriebsqualität auf der Strecke 6153 und insbesondere der Regionalexpress-Linie 1 sehr wichtig seien. Die im Westteil des Bahnhofs geplanten Gleise seien für den Güterverkehr des angrenzenden Industriegebietes dimensioniert und kein funktionaler Ersatz für die bisherigen Überholgleise. Diese würden somit, da weiterhin für die Betriebsqualität der Strecke erforderlich, im östlichen Bahnhofsteil angeordnet.

Die Planfeststellungsbehörde hält es für planerisch gerechtfertigt, östlich der Übergabegleisgruppe, über die die Bedienung der Werksbahn bzw. des Gleises nach/von Tesla Süd/Freienbrink erfolgt, neben den durchgehenden Hauptgleisen der Strecke 6153 weitere güterzuglange Bahnhofshauptgleise („Überholungsgleise“) anzuordnen. Über das nördliche Gleis können Güterzüge aus Richtung Hangelsberg zunächst ohne Kreuzung des durchgehenden Hauptgleises der Gegenrichtung in den Bahnhof einfahren, bevor sie später auf die südliche Seite der durchgehenden Hauptgleise in die Übergabegleise von/nach Tesla bzw. Freienbrink überführt werden. In ähnlicher Art und Weise können Güterzüge vor Ausfahrt in Richtung Hangelsberg zwischengepuffert werden. Die einwenderseits geforderte Verschiebung dieser „Überholungsgleise“ in Richtung Hangelsberg wäre wegen der dadurch entstehenden längeren Wege und entsprechend Belegung der durchgehenden Hauptgleise bei Fahrten von/zu den Übergabegleisen im westlichen Teil des Bahnhofes betrieblich nachteilig, würde die Bahntrasse näher an das FFH-Gebiet Löcknitztal heranrücken und wäre mit erheblichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen verbunden. Der geplante viergleisige Bahnhofsausbau im Bereich des ehemaligen Bahnhofsempfangsgebäudes ist somit planerisch gerechtfertigt.

b) Personenverkehrsanlagen

Die im Anhörungsverfahren von mehreren Seiten erhobene Forderung, die Personenverkehrsanlagen am heutigen Standort auszubauen, wird zurückgewiesen. In Unter-

lage 1 werden sich aufdrängende Planungsvarianten für eine Erweiterung der Güterverkehrsanlagen überschlägig verglichen und Vor- und Nachteile der geplanten Westverschiebung der Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes Fangschleuse gegenüber dem heutigen Standort gegenübergestellt. Im Ergebnis dieser Betrachtungen ist die Variantenauswahl des Vorhabensträgers nicht zu beanstanden.

Mit der vorliegenden Planung rücken die Personenverkehrsanlagen an das Tesla-Werk heran, was zu einer Wegeverkürzung für die Werktätigen führt. Die geplante Lage der Personenverkehrsanlagen westlich des Anschlusses des Gleises von/nach Tesla Süd ermöglicht es, den Umstieg zwischen den auf der Frankfurter Bahn verkehrenden Regionalzügen und dem Werksshuttle von/nach Tesla Süd vom Bahnhof Erkner in den Bahnhof Fangschleuse zu verlegen, wodurch der hoch belastete Streckenabschnitt Erkner – Fangschleuse und der Bahnhof Erkner von den Shuttle-Zügen entlastet werden kann.

Hinsichtlich der Erschließung der Gemeinde Grünheide (Mark) ist die geplante Westverschiebung der Personenverkehrsanlagen mit Vor- und Nachteilen verbunden. Die Gemeinde Grünheide (Mark) hat mit Bebauungsplan Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ die Errichtung eines neuen Bahnhofsvorplatzes mit Busbahnhof und Park+Ride-Platz auf der Südseite der bahnparallelen L386 festgesetzt. Die Anbindung des Bahnhofsvorplatzes an die Personenunterführung unter der Bahn ist über eine unter der L386 unterführte Zuwegung geplant. Weiterhin verfolgen die Gemeinde Grünheide und der Landkreis Oder-Spree die Umsetzung eines Radwegekonzepts (vgl. Begründung B-Plan 60, Abschnitt A.2.5.4 „Fuß- und Radwegenetz“, Internetveröffentlichung der Gemeinde Grünheide (Mark) auf www.gruenheide-im-blick.de vom 22.03.2024 „Landkreis Oder-Spree treibt Radwegebau zum neuen Bahnhof Fangschleuse voran“), das auf der Nordseite der Bahn den Ausbau bzw. die Errichtung mehrerer Wege für den Fußgänger- und Radverkehr von/nach der neuen Personenverkehrsstation vorsieht. Geplant sind danach Wegeverbindungen von/nach dem Wohnplatz Gottesbrück (über RW 05.1), von/nach dem Oberförstereiweg (bahnparallel über RW 06 und entlang der A10 über RW 05.2) sowie von/nach der alten Personenverkehrsstation an der L23 (bahnparallel über RW 06).

Über RW 05.1 und Gottesbrück ergeben sich für Fußgänger und Radfahrer von/nach der Personenverkehrsstation des Bahnhofes Fangschleuse eine Wegeverkürzung nach/von dem Mittelpunkt des Gemeindeteils Fangschleuse von bisher rd. 3 km auf zukünftig rd. 1,5 km und Wegeverlängerungen nach/von dem Mittelpunkt des Gemeindeteils Grünheide (Mark) von bisher rd. 2 km auf zukünftig rd. 3 km sowie nach/von den Docemus Privatschulen – Campus Grünheide von bisher rd. 1 km auf

zukünftig rd. 2,5 km.

Für den Kraftfahrzeugverkehr ergeben sich von/nach den v.g. Gemeindeteilen ebenfalls Wegeverlängerungen von etwa 2 km über die südlich der Bahn geplante L386.

Da das erwartete Aufkommen an Tesla-Werk tätigen dasjenige an übrigen Bahn Nutzern bei Weitem übertrifft, ist die vorliegend geplante Westverschiebung der Personenverkehrsanlagen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde trotz der v.g. Nachteile planerisch gerechtfertigt. Sie entspricht auch dem Erschließungskonzept bzw. der rechtskräftigen Bebauungsplanung der Gemeinde Grünheide (Mark).

Die Festsetzung eines Geh- und Radweges zwischen altem und neuem Standort der Personenverkehrsstation als notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 Abs. 1 VwVfG ist vorliegend nicht erforderlich, da die Gemeinde Grünheide (Mark) bzw. der Landkreis Oder-Spree diesbezüglich bereits eine Planung verfolgen (RW 06). In diesem Zusammenhang haben Vorhabensträger und Gemeinde in einem Gestattungsvertrag vom 23.10.2024 die Mitnutzung der vorliegend planfestgestellten Betriebsstraße nördlich der Bahn (Bw.-Nr. 71) als Radweg vereinbart. Die kürzeste Verbindung zwischen den Gemeindeteilen Fangschleuse und Grünheide bzw. Schulcampus einerseits und der neuen Personenverkehrsstation andererseits verläuft jedoch über Gottesbrück und den bestehenden Weg RW 05.1.

Die heute vorhandenen Bahnsteige und -zugänge wären zur Abwicklung des prognostizierten Personenverkehrsaufkommens nicht geeignet. Ein Ausbau der Personenverkehrsanlagen an Ort und Stelle würde die Errichtung deutlich breiterer Bahnsteige und ebenfalls einer Personenunter- oder -überführung erfordern, da die mit bestandkräftigem B-Plan der Gemeinde Grünheide (Mark) als Ersatz für den heutigen Bahnübergang festgesetzte Straßenüberführung L23 zur Erschließung der Bahnsteige nicht geeignet wäre. Die Errichtung deutlich breiterer Bahnsteige und -zugänge an Ort und Stelle der bestehenden Personenverkehrsanlagen mit unabhängig davon erforderlicher Erweiterung der Gleisanlagen wäre gegenüber der Vorzugsvariante mit stärkerer Inanspruchnahme privaten Eigentums und sensibler Umwelt verbunden. Die Beibehaltung lediglich zweier Bahnsteigkanten an den durchgehenden Hauptgleisen wäre gegenüber der Vorzugsvariante, die vier Bahnsteigkanten vorsieht, mit erheblichen betrieblichen Nachteilen verbunden. Die Integration des ehemaligen Bahnhofsempfangsgebäudes in einen Außen- oder Mittelbahnsteig erscheint vor dem Hintergrund des prognostizierten hohen Reisendenaufkommens zu Spitzenzeiten mit entsprechendem Bedarf an Aufenthalts- und Verkehrsflächen nicht regelkonform realisierbar. Kostenvorteile würde ein Ausbau der Personenverkehrsanlagen an Ort und Stelle gegenüber der vorliegend geplanten Westverschiebung wegen der vorstehend

dargelegten Randbedingungen nicht mit sich bringen. Ein detaillierter Kostenvergleich ist daher nicht erforderlich.

B.4.4 Verkehrliche Belange

Der Landkreis Oder-Spree, Kreisplanungsamt, teilt mit Schreiben vom 15.08.2023 mit, dem Vorhaben stünden keine durch den Fachbereich Kreis- und Verkehrsplanung zu vertretenden Belange entgegen.

B.4.4.1 Eisenbahn

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die mit den Bauarbeiten unvermeidlich verbundenen verkehrlichen Beeinträchtigungen der Eisenbahn bei Einhaltung der Nebenbestimmungen unter A.4.2.1 auf ein zumutbares Ausmaß begrenzt werden.

Das Landesamt für Bauen und Verkehr weist darauf hin, dass es während der Baumaßnahmen zu Sperrpausen und damit Beeinträchtigungen des Schienenpersonennahverkehrs kommen wird, und bittet, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und die Nutzer des SPNV rechtzeitig zu informieren.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, dass der Bauablauf auf eine niedrige Beeinflussung des SPNV ausgerichtet werde, und sichert zu, rechtzeitig die Öffentlichkeit über den Beginn der Baumaßnahmen und Beeinträchtigungen zu informieren und – soweit die Leistungen von der DB erbracht werden – die notwendigen Leistungen im Schienenersatzverkehr anzuzeigen.

- Bauzeitliche Erreichbarkeit Hp Tesla Süd / GVZ Freienbrink

Die Havelländische Eisenbahn AG (HVLE), Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zum GVZ Freienbrink und Haltepunkt Tesla Süd, verweist mit Schreiben vom 01.09.2023 auf das hohe Verkehrsaufkommen von/nach Tesla Süd bei Schichtwechsel im Werk und die notwendige Anbindung des öffentlichen Güterverteilzentrums Freienbrink. DIE HVLE fordert, ihre Infrastruktur möglichst zu jedem Zeitpunkt erreichbar zu halten und Unterbrechungen in der Erreichbarkeit auf Zeiträume in den Nächten Montag/Dienstag bis Donnerstag/Freitag jeweils zwischen 0:30 Uhr und 4:00 Uhr sowie am Wochenende jeweils zwischen Samstag 0:30 Uhr und Montag 4:00 Uhr zu beschränken, da zu diesen Zeiten kein Personenverkehr stattfindet.

Auch die Fa. Tesla fordert mit Schreiben vom 04.09.2023, die öffentliche Eisenbahninfrastruktur soweit wie möglich offen zu halten und etwaige Beeinträchtigungen auf das absolute Mindestmaß zu reduzieren. Dem öffentlichen Gleis komme sowohl für die im Güterverkehrszentrum ansässigen Unternehmen, insbesondere aber für

Tesla eine enorm hohe wirtschaftliche Bedeutung zu. Betriebliche Sperrungen wegen vorhabenbedingter Bauarbeiten u.a. auch für das zu errichtende Brückenbauwerk über das HVLE-Gleis seien so kurz wie möglich zu halten. Um die betrieblichen Auswirkungen minimieren zu können, seien Tesla als Eigentümer sowie die Havelländische Eisenbahn AG als Infrastrukturbetreiber möglichst frühzeitig über etwaige Sperrungen zu informieren und seien die entsprechenden Bauzeitenpläne im Vorfeld abzustimmen. Etwaige Sperrpausen seien zur Minimierung der Auswirkungen auf den Shuttleverkehr möglichst am Wochenende zu planen. Eventuelle Mehrkosten, die durch die Bestellung von Ersatz-Busverkehren usw. anfallen, seien durch den Vorhabensträger zu tragen.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderung zu, Sperrungen mit Auswirkungen auf das Gleis Fangschleuse – Tesla Süd/Freienbrink (Streckennummer 7390) auf ein Minimum zu reduzieren und darüber jeweils frühzeitig zu informieren. Die Firma Tesla sei bereits in separaten Schnittstellenabstimmungen zu den Baumaßnahmen, zum Bauablauf und der Baulogistik informiert worden. Detaillierte Planungen zur gleisgebundenen Baulogistik und zu den betrieblichen Einschränkungen auf dem Anschlussgleis würden im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert. Die Baustraßenplanung werde im Zuge der fortlaufenden Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen geändert, die zunächst geplante Straßenüberführung über das Anschlussgleis aus den vorliegenden Antragsunterlagen herausgenommen. Kosten für Schienenersatzverkehr trage grundsätzlich das Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Auch die Planfeststellungsbehörde hält eine enge Abstimmung der Ausführungs- einschließlich Bauablaufplanung des Vorhabensträgers mit der anschließenden Eisenbahn und eine Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen des Eisenbahnverkehrs für erforderlich (A.4.2.1 a), c)). Die Baustraßenplanung südlich der Bahn wurde geändert, eine bauzeitliche Straßenüberführung über das HVLE-Gleis ist in der vorliegenden Planung nicht mehr enthalten (1. Planänderung im laufenden Verfahren). Die Kostentragung für evtl. erforderliche Schienenersatzverkehre ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses. Das tangierende Vorhaben der Umverlegung des Gleises von/nach dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin Ost Freienbrink bzw. Haltepunkt Tesla Süd wird durch die anschließende Eisenbahn umgesetzt. Eine diesbezügliche verfestigte Planung ist Gegenstand eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens beim Landesamt für Bauen und Verkehr (vgl. B.4.2).

- Temporäre Baustellenzufahrten

Die HVLE fordert, an den Wendestellen der Baustellenzufahrten Nr. 40 und Nr. 41 gemäß Bauwerksverzeichnis als Abgrenzung und Schutz gegenüber den von der

HVLE betriebenen Gleisanlagen Leitplanken oder vergleichbar wirkende Einrichtungen vorzusehen. Es sei sicherzustellen, dass die HVLE und ihre Beauftragten jederzeit die Baustellenzufahrten als Zugang zu den eigenen Anlagen nutzen können. Sämtliche Veränderungen bezüglich dieser Zuwegungen seien der HVLE rechtzeitig bekannt zu geben.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderung zu, Näherungen von Baustraßen und Baustellenzufahrten an die Gleisanlage der HVLE entsprechend den anerkannten Regeln der Technik abzusichern und die Erreichbarkeit der Gleisanlagen der HVLE im Baustellenbereich zu gewährleisten.

- Leitungskreuzungen im Bereich HVLE-Infrastruktur

Die HVLE weist darauf hin, dass die Leitungen Bw.-Nr. 53 und 58 ihre Infrastruktur kreuzen, und fordert den Vorhabensträger auf, zu sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen bezüglich dieser Leitungskreuzungen das Einvernehmen mit ihr herzustellen.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, dass notwendige Maßnahmen an Kabeltrassen auf dem Grundstück von TESLA (Flurstücke 610 und 341) mit dem Grundstückseigentümer im Vorfeld abgestimmt und die notwendigen Vereinbarungen geschlossen würden.

Die Planfeststellungsbehörde hält es ebenso wie die HVLE für erforderlich, Maßnahmen an Kabeltrassen, die von der HVLE betriebene Bahnanlagen kreuzen, nicht nur mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer sondern auch mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber HVLE abzustimmen, Nebenbestimmung A.4.2.1 a).

- Flankenschutzeinrichtungen im Bereich des Anschlusses HVLE / DB

Die HVLE sieht in ihren Schreiben vom 01.09. und 20.11.2023 keine Notwendigkeit, die öffentlichen Infrastrukturen mittels Flankenschutzweichen voneinander abzugrenzen, und hält Vereinfachungen für möglich. Dabei sei jedoch darauf zu achten, dass bei Zufahrten auf der einen Infrastruktur keine Rangierverbote auf der jeweils anderen Infrastruktur erforderlich würden. Sollten die geplanten Flankenschutzeinrichtungen wie geplant errichtet werden, dürfe es zu keiner Schlechterstellung des Anschliebers kommen. Die Flankenschutzeinrichtungen müssten in Eigentum und Verantwortung des Vorhabensträgers verbleiben. Die Infrastrukturgrenzen zwischen Vorhabensträger und Anschließer seien entsprechend festzulegen.

Der Vorhabensträger legt in seiner Erwiderung dar, die Gleise 23 und 24 seien nach Definition der DB-Richtlinie 408.0101A01 keine Nebengleise, da für signalisierte Zugfahrten geplant. Aus diesem Grund seien aus Sicht des Vorhabensträgers Flankenschutzweichen erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass das vorliegende Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 17 die DB Netz AG (mittlerweile DB InfraGO AG) als künftigen Eigentümer und Unter-/ Erhaltungspflichtigen der Anschluss- und Flankenschutzweichen ausweist. Nach Mitteilung des Vorhabensträgers ist vorgesehen, signaltechnische Zugstraßen für Fahrten von/nach den Gleisen 41 – 43 einzurichten. Die geplanten Flankenschutzweichen dienen dem Schutz der Zugfahrten und sind nicht zu beanstanden. Die Kostentragung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses und richtet sich nach § 13 AEG.

- Elektrifizierung Gleise 41 – 43

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Landeseisenbahnaufsicht, bemängelt in seinem Schreiben vom 23.08.2023, dass in den Planunterlagen nicht beschrieben sei, inwieweit die Übergänge zur öffentlichen nichtbundeseigenen Infrastruktur (Gleis 43) sowie zur Infrastruktur des zukünftigen Werksbahnhofes (Gleise 41 und 42) mit einer Oberleitung überspannt werden.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, die detaillierte Planung und Ausführung der Oberleitungsanlagen seien nicht Gegenstand seines Antrages. Im Zuge der technischen Planung würden in Schnittstellenrunden mit den zukünftigen Eigentümern der Gleise 41, 42 und 43 die technischen Details abgestimmt. Es sei vorgesehen, die v.g. Gleise zu überspannen.

- Zulässige Geschwindigkeit Gleis 43

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Landeseisenbahnaufsicht, beanstandet in seinem Schreiben vom 23.08.2023 dass in den Planunterlagen die für Gleis 43 geplante Streckengeschwindigkeit nicht angegeben sei.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, für das Gleis 43 sei in der vorliegenden Planung eine Geschwindigkeit von 60 km/h vorgesehen. Aus gleisgeometrischen Gründen sei keine höhere Geschwindigkeit an dieser Stelle erreichbar. Dies sei mit dem an dieser Stelle unmittelbar angrenzenden Vorhabensträger Tesla so abgestimmt.

B.4.4.2 Straße

Die vorliegende Planung korreliert mit dem von der Gemeinde Grünheide (Mark) mit den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 13 („Freienbrink Nord“), 1. Änderung, sowie Nr. 60 („Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“) festgesetzten Ersatz des Bahnüberganges der Landesstraße 23 in km 30,540 der Strecke 6153 durch eine östlich verschwenkte Straßenüberführung. Die mit dem Bahnhofsausbau erforderliche Beseitigung des Bahnüberganges L23 ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Weiterhin sieht die Bebauungsplanung den Neubau der Landesstraße 386 südlich parallel des erweiterten Bahnhofes Fangschleuse mit Anschluss an die Bundesautobahn 10 und Landesstraße 23 sowie die Errichtung eines Bahnhofsvorplatzes mit Busbahnhof und Park+Ride-Platz südseitig der L386 auf Höhe der neuen Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes vor. Der Bahnhofsvorplatz soll über eine Personenunterführung unter der L386 an den geplanten Personentunnel des Bahnhofes angebunden werden.

Mit Nebenbestimmung A.4.2.2 b) wird dem Vorhabensträger aufgegeben, ggfls. erforderliche verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) rechtzeitig 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 werden können. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben im Einklang mit der Straßenverkehrsordnung und durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ggfls. noch zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen realisierbar ist.

a) Geh-/Radweg zwischen südlichem und nördlichem Bahnhofsvorplatz

- Stützwände zwischen Personentunnel Bahn und L386

Der Landesbetrieb Straßenwesen erklärt mit Schreiben vom 19.04.2024, in den Schnittstellenabstimmungen mit der DB sei gemeinsam festgelegt worden, eine Stützwand zwischen den Bauwerken Personenunterführung DB (Bauwerk 4 der Bahnplanung) und der Fußgängerunterführung unter der L386 (Bw 8 der im B-Plan 60 enthaltenen Straßenplanung) zu errichten. Diese Stützwand sei im Lageplan 3.04a nicht dargestellt. Die Festlegung habe dazu geführt, die Rettungstreppe, welche im o.g. Lageplan als Änderung ausgekreuzt ist, in Richtung Osten an die Haltebucht zu verschieben. Die Planung der Stützwand führe zu einer Verkürzung der Flügel der Bauwerke und sei somit als kostenneutral anzusehen. Die Maßnahme erstrecke sich

auf der im Grunderwerbsplan 6.04a als zu erwerbend dargestellten Flächen. Als Baulastgrenze werde die Mitte zwischen den Bauwerken vorgeschlagen, wo eine Raumfuge angeordnet werden könne.

Der Vorhabensträger stimmt in seiner Erwidern dem Vorschlag nicht zu und erklärt, die abgestimmte Planungsgrenze für die Bahnanlagen sei unverändert die südliche Kante des Bauwerks Personentunnel. Die vom Landesbetrieb erwähnte Stützwand sei Bestandteil der Anschlussplanung der Gemeinde Grünheide für den Vorplatz und deshalb in den Planunterlagen nicht dargestellt. Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes und des bereits abgeschlossenen Bauvertrages müsse man diesen Optimierungsvorschlag aus der noch in Erstellung befindlichen Anschlussplanung ablehnen. Diese gestalterische Schnittstelle zwischen der Planung des Landesbetriebes Straßenwesen und der Planung der Gemeinde zum Vorplatz sei ohne Einfluss auf die Bahnplanung zu lösen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Forderung des Landesbetriebs Straßenwesen nach Änderung der vorliegenden Planung für den Personentunnel des Bahnhofes zurück. Diese hat sich mit öffentlicher Auslegung in 07.2023 planungsrechtlich verfestigt. Der Bebauungsplan Nr. 60 wurde dagegen erst in 10.2023 im Entwurf veröffentlicht und muss daher auf die zuvor verfestigte Eisenbahnplanung Rücksicht nehmen (Prioritätsprinzip). Die bereits im Jahre 2020 verfestigte Bebauungsplanung Nr. 13, 1. Änderung, enthielt hingegen noch keine detaillierten Angaben zu dem künftigen Bahnhofszugang bzw. der Überführung der L386.

Es steht den Baulastträgern der v.g. Straßenanlagen frei, an die südliche Kante des Personentunnels Bahn heranreichende Stützwände seitlich der Zuwegung zu errichten. Eine Änderung planfestgestellter Eisenbahnbetriebsanlagen wäre damit nicht verbunden. Die DB InfraGO AG könnte in Folge ihrerseits auf die in der vorliegenden Planung vorgesehene Herstellung von Böschungen und Flügelwänden seitlich des Personentunnels verzichten, A.4.2.1 b).

- Verkehrssicherheit Fußgänger-/Fahrradverkehr

Das Straßenverkehrsamt des Landkreises Oder-Spree hält in seinem Schreiben vom 24.08.2023 die Anordnung eines Fahrradweges in der Mitte des Personentunnels nicht für vertretbar, da dies zu einem Unfallschwerpunkt zwischen den Fußgängern und den Radfahrern führen würde. Auch an den beiden Tunneleingängen lägen Konfliktpunkte vor, da für die Verkehre von Radfahrern und Fußgängern dort keine bauliche Trennung geplant wurde. Aus Verkehrssicherheitsgründen werde vorgeschlagen, für den Radverkehr einen separaten Tunnel anzulegen oder den Radverkehr auf eine Tunnelseite zu verlegen und die Zuwegungen der Bahnsteige auf die andere Seite.

Der Vorhabensträger verweist in seiner Erwiderung auf eine Besprechung mit dem Straßenverkehrsamt vom 13.09.2023, in der man sich über die Anordnung des Verkehrszeichens „Gehweg“ (Z239) mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Z1022-10) an den Zugängen der Personenunterführung verständigt habe. Damit würden fußläufige Reisende, Passanten, Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausreichend vor Unfallgefahren geschützt. Gleichzeitig hätten Radfahrer die Möglichkeit, bei schwacher Frequentierung die Personenunterführung mit Vorsicht und Rücksichtnahme zu durchfahren.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen A.4.2.2 a) und b) zur Abstimmung der Ausführungsplanung mit den tangierten Straßenbaulastträgern sowie Einholung erforderlicher verkehrsrechtlicher Anordnungen nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

b) Landesstraßen 23 und 386

- Anpassung nordöstlicher DB-Betriebsweg an Straßenüberführung L23

Den Einwänden des Landesbetriebs Straßenwesen mit Schreiben vom 25.08.2023 hat der Vorhabensträger mit der 1. Planänderung im laufenden Verfahren abgeholfen.

- Abstimmung Bahnvorhaben mit Errichtung Straßenüberführung L23

Der Landesbetrieb Straßenwesen merkt mit Schreiben vom 25.08.2023 an, dass nicht von einer Freigabe der Straßenüberführung mit Auflassung des derzeitigen BÜ im Sommer 2026 ausgegangen werden kann. Aufgrund des geplanten Bauablaufes sei eine Sperrung der Landesstraße für zwei bis drei Monate notwendig. Eine konkrete Zeitangabe könne erst nach Fertigstellung der Planung benannt werden.

Der Vorhabensträger weist in seiner Erwiderung darauf hin, dass der geplante Standort der Straßenüberführung in den Einflussbereich der im Bestand vorhandenen Kettenwerksanhebung der Oberleitungsanlage des Bahnübergangs fällt und der Überbau der Straßenüberführung daher erst nach Schließung des Bahnübergangs und Anpassung der Oberleitungsanlage in die Endlage gebracht werden kann. Man werde durch enge Abstimmung der baulichen und terminlichen Schnittstellen, insbesondere hinsichtlich der Baubetriebsplanung den Landesbetrieb Straßenwesen dabei unterstützen, die notwendigen Sperrungen für den Straßen- und Schienenverkehr auf einen Mindestzeitraum zu beschränken.

Gemäß Schreiben des Landesbetriebs vom 28.11.2023 besteht mit dem Vorhabenssträger hierzu Einvernehmen.

- Baustraße südlich der Bahn zwischen L23 und A10

Der Vorhabensträger hat die ursprünglich von ihm geplante Baustraße in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen mit der 1. Planänderung im laufenden Verfahren aus dem Bahnvorhaben herausgenommen. Die Baustraße soll nunmehr durch den Landesbetrieb Straßenwesen auf Grundlage des Bebauungsplanes errichtet und durch den Vorhabensträger mitbenutzt werden. Im Bahnvorhaben verblieben sind Zufahrten von der v.g. Baustraße ins Baufeld der Bahn.

Die Fa. Tesla erklärt mit Schreiben vom 04.09.2023, der im Nordwesten des Werksgeländes im Bereich der temporären Anschlussstelle zur A10 gelegene Kreisverkehr diene als eine von aktuell zwei Zufahrten auf das Werksgelände der Abwicklung eines Großteils der ankommenden Logistikverkehre sowie der Zufahrt von Mitarbeitern, die auf dem nördlichen Parkplatz parken. Es sei durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch den Baustellenbetrieb der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird, um Produktionsengpässe aufgrund von Lieferschwierigkeiten zu verhindern. Die Werkszufahrt müsse jederzeit rückstaufrei bleiben. Hierfür sei ein ganzheitliches Baustellenlogistikkonzept aller Bereiche vorzulegen, das entsprechende Pufferflächen zur Vermeidung von Rückstau und zusätzliche Informationen zu Check-In-Prozessen enthalten sollte. Dieses Konzept sei mit Tesla rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, bei dem Kreisverkehr an der temporären Anschlussstelle der A10 handele es sich um öffentliche Straßeninfrastruktur. Der Fa. Tesla stehe es nicht zu, im Rahmen des Gemeingebrauchs Vorrang vor anderen Verkehrsteilnehmern zu verlangen. Gleichwohl werde der Vorhabensträger die notwendigen Materialan- und -abtransporte soweit möglich und sinnvoll über die Schiene abwickeln und sich hinsichtlich der Logistik mit den anderen korrespondierenden Projekten sowie auch mit der Fa. Tesla abstimmen. Um die baulegistische Situation zu entspannen, sei mit dem Landesbetrieb Straßenwesen die Errichtung einer gemeinsamen Baustraße mit einer temporären Straßenüberführung über das Gleis zum GVZ Freienbrink geplant.

- Anbindung Baustraßen an L23

Es wird eingewandt, dass die vorgesehene Anbindung der Baustraßen an die L 23 im Bereich des Bahnübergangs erhebliches Konfliktpotenzial darstelle, da dort die Tesla-Shuttle-Busse wenden, Fahrzeuge bei geschlossener Schranke warten und auf westlicher Seite der Fußweg von den Bahnsteigen zu den Bushaltestellen (Linie 419 und Tesla-Shuttle), gleichzeitig ein viel genutzter Radweg (z.T. auch Schulkinder) verläuft.

Dies alles werde dann durch Baufahrzeuge gekreuzt, die beim Ein- und Ausfahren wahrscheinlich auch die Gegenfahrbahn beanspruchen würden. Es seien Verschmutzungen der Fahrbahn und Staubemissionen mit Sichtbehinderungen zu erwarten. Die gleichzeitig zu errichtende Überführung der L23 über die Gleise, deren Rampe die Baustraße im südöstlichen Quadrant kreuze, sei in der Planung nicht berücksichtigt. Für Entlastung würde eine Anbindung der Baustraßen an den Kreisverkehr der vorhandenen temporären Anschlussstelle Tesla an der A10 sorgen. Der Bau der L386 und Überführung der L23 sei vorzuziehen, um Konflikte mit dem Baustellenverkehr zu reduzieren.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, eine Anbindung der Baustraßen an die L23 im Bereich des heutigen Bahnüberganges sei nicht vermeidbar. In Abstimmung mit den Trägern der tangierenden Vorhaben und der Straßenverkehrsbehörde werde man die für die jeweilige Bauphase erforderlichen Lösungen abstimmen und umsetzen. Maßnahmen zur Minimierung der Straßenverschmutzung und Staubentwicklung während der Bauzeit seien vorgesehen. Mit den Vorhabensträgern L386, L23 und Bahnhofsvorplatz sei abgestimmt worden, eine gemeinsame Baustraße von der L23 bis zum Kreisverkehr an der temporären Autobahnanschlussstelle zu errichten.

c) Bundesautobahn 10

- Anbau

Das Fernstraßen-Bundesamt weist mit Schreiben vom 15.11.2024 darauf hin, dass Anlagen der Außenwerbung in Ausrichtung auf die Verkehrsteilnehmer der BAB in einer Entfernung bis zu 40 Meter vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn grundsätzlich unzulässig sind und in einer Entfernung von 40 bis 100 Meter vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn einer gesonderten Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes bedürfen. Dies gelte auch für die Bauphase und in Bezug auf die zum Bau eingesetzten Geräte und Vorrichtungen. § 33 Abs. 1 StVO sei außerdem zu beachten.

Weiterhin seien gemäß § 9 Abs. 1 FStrG jegliche Hochbauten sowie Abgrabungen oder Aufschüttungen größeren Umfangs innerhalb der 40 m Anbauverbotszone unzulässig. Ausnahmen bedürfen der Zulassung durch das Fernstraßen-Bundesamt. Das gelte z.B. auch für die Aufstellung von Containern, die nur durch ihre eigene Schwere ortsfest auf dem Erdboden ruhen.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, die Hinweise des Fernstraßen-Bundesamtes bei der weiteren Planung und Ausführung zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde hält fest, dass mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss u.a. die Errichtung jeweils eines provisorischen Freileitungsmastes östlich und westlich der A10 zwecks bauzeitlicher Überführung einer der Bahntrasse zugehörigen Speiseleitung unmittelbar nördlich parallel zur bestehenden Eisenbahnüberführung genehmigt wird. Gemäß Nebenbestimmung A.4.2.2 a) ist die Ausführungsplanung mit der Autobahn GmbH abstimmen.

- AS Freienbrink-Nord

Die Autobahn GmbH fordert mit Schreiben vom 01.09.2023, die im Zuge des vorgesehenen Neubaus einer Autobahn-Anschlussstelle Freienbrink-Nord avisierte neue Eisenbahnüberführung bei Bahn-km 27,790 nach Möglichkeit von Oberleitungsmasten, Signalauslegern und Signalen freizuhalten. Es sei daher die Optimierung der Standorte insbesondere des Signalauslegers zu prüfen.

Der Vorhabensträger sieht sich gemäß seiner Erwiderung aufgrund der fehlenden Planungsreife und -tiefe für die geplante Autobahnanschlussstelle mit neuer Eisenbahnüberführung nicht zur Rücksichtnahme verpflichtet. Dennoch habe man die Planungsabsicht berücksichtigt und unter anderem das westliche Weichentrapez weiter westlich platziert, um in der Eisenbahnplanung einen entsprechenden Raum für die Anordnung der Eisenbahnüberführung freizuhalten. Weiterhin habe man die notwendigen Sperrpausen für die Errichtung der Eisenbahnüberführung in die Bauabläufe des vorliegenden Bahnvorhabens integriert und wegen mangelnden Planungsfortschritts des Straßenvorhabens bereits von 2025 auf 2026 verschoben. Die gewünschte Optimierung der Standorte der Bahntechnik sei erst bei entsprechender Planungsreife und -tiefe der Eisenbahnüberführung möglich. Man sei bereit, bei rechtzeitiger Erreichung der Planungsreife und -tiefe auf Kosten des Straßenbaulastträgers Optimierungen der Mikrostandorte der angeführten Bahntechnik zu untersuchen.

Der Planfeststellungsbehörde ist bisher keine verfestigte Straßenplanung bekannt geworden, auf die mit dem vorliegenden Beschluss Rücksicht zu nehmen wäre. Im Übrigen gelten für die Herstellung einer neuen Eisenbahnkreuzung die einschlägigen Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes.

- Autobahn-Telekommunikationskabel

Die Autobahn GmbH weist darauf hin, dass die Autobahn-Telekommunikationskabelanlage an der rechten Richtungsfahrbahn (Westseite der A 10) unter der Eisenbahnunterführung zwischen dem Weg und der Autobahn im Schutzrohr verlegt ist. Die

Autobahn-Telekommunikationskabelanlage sei Gegenstand der kritischen Infrastruktur Transport und Verkehr und dürfe weder in ihrer Funktion beeinträchtigt noch dauerhaft überbaut werden.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, entsprechend den vorliegenden Kabellageplänen der Autobahn GmbH seien die Kabelgefäßsysteme der Autobahn GmbH von den Bahnbaumaßnahmen nicht betroffen.

- Verkehrssicherheit

Die Autobahn GmbH sieht Berührungspunkte des vorliegenden Vorhabens mit der A 10 auf Höhe der derzeitigen temporären AS Freienbrink-Nord und fordert, bei allen Planungen die Erfordernisse an die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs und deren Leichtigkeit zu berücksichtigen, Blendwirkungen auf die A 10 durch die neue Verkehrsstation sowie die temporär geplanten Baustraßen auszuschließen, bei Erfordernis ein entsprechendes Blendgutachten zu erstellen, verkehrliche Einschränkungen der A 10 so gering wie möglich zu halten und die Zu- und Abfahrten jederzeit zu gewährleisten.

Der Vorhabensträger legt in seiner Erwiderung dar, die temporäre Anschlussstelle der BAB A 10 mit Kreisverkehr werde als öffentliche Straßeninfrastruktur für Baustellenverkehre genutzt. Soweit möglich und sinnvoll werde man notwendige Materialan- und -abtransporte über die Schiene abwickeln und sich hinsichtlich der Logistik mit den anderen korrespondierenden Projekten abstimmen.

Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, dass das Bahnvorhaben mit bau- oder anlagenbedingten Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit auf der A 10 einschließlich temporärer Anschlussstelle Freienbrink-Nord verbunden sein könnte, berücksichtigt den Einwand der Autobahn GmbH gleichwohl vorsorglich mit der Nebenbestimmung A.4.2.2 e).

B.4.5 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen verbunden, zu denen der Vorhabensträger gutachterliche Untersuchungen vorgelegt hat (Unterlagen 19.01 – 19.05). Nicht auszuschließen sind des Weiteren baubedingte Beeinträchtigungen der Anwohner durch Staub- und Abgasimmissionen.

B.4.5.1 Baulärm und -erschütterungen

Die zu erwartenden vorhabensbedingten Baulärmimmissionen sind in der Unterlage 19.02 dargelegt. Auf der Grundlage des geplanten räumlichen und zeitlichen Ablaufs

der Bauarbeiten (Bauablaufplanung) sowie von repräsentativen Emissionsansätzen aus Literaturangaben werden für die voraussichtlich eingesetzten Baumaschinen Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung rechnerisch ermittelt und prognostische Aussagen zur Baulärmsituation abgeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, dass insbesondere während der vorhabensbedingten Abbruch-, Gründungs- und Gleisbauarbeiten Überschreitungen der nach AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte für Gebäude in der Nachbarschaft des Baufeldes zu erwarten sind.

Im Ergebnis der Baulärmuntersuchung werden im unmittelbaren Umkreis der Baustelle erhebliche Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm prognostiziert. Diese sind durch verhältnismäßigen Aufwand nicht zu vermeiden.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen durch Baulärm hat der Vorhabensträger angemessene Schutzvorkehrungen eingeplant, die durch den Baulärmgutachter konzipiert wurden (s. Unterlage 1, Seite 43. bzw. Unterlage 19.02, Seiten 33ff.). Für diejenigen Gebäude, für die passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorgesehen sind (siehe Unterlage 19.01), sieht der Vorhabensträger vor, mit den Eigentümern der Gebäude abzustimmen, diese Maßnahmen bereits vor Beginn der Baumaßnahmen zu realisieren. Damit werden die Lärmbeeinträchtigungen bereits während der Bauphasen innerhalb der schutzbedürftigen Räume reduziert. Weiterhin ist vorgesehen, durch nächtlichen Baulärm belasteten Anwohnern eine Ersatzunterkunft anzubieten (s. Unterlage 1, Seite 44).

Nächtliche Überschreitungen durch die Arbeiten bedürfen einer separaten Genehmigung nach Landesimmissionsschutzgesetz bzw. Feiertagsgesetz, vgl. A.4.3.1 b).

Die mit dem Vorhaben zwangsläufig verbundenen, unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch baubedingte Erschütterungen sind Gegenstand der erschütterungstechnischen Untersuchung in Unterlage 19.05. Demnach sind insbesondere bei Gründungsarbeiten unter ungünstigen Voraussetzungen an den nächstgelegenen Gebäuden zur Überschreitung der Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen) möglich. Zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungen hat der Vorhabensträger angemessene Maßnahmen, z.B. Information, Ersatzwohnraumangebot, Beweissicherung, verbildlich eingeplant (s. Unterlage 1, Seiten 45f. bzw. Unterlage 19.05, Seite 27).

Dem Vorhabensträger wurde aufgegeben, über erschütterungsintensive Bauarbeiten rechtzeitig zu informieren (s. A.4.3.1 e)).

Die Planfeststellungsbehörde hält die in den Unterlagen 1 und 19.02 bzw. 19.05 dargelegten Abschätzungen der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm und -erschütterungen für plausibel. Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass Baulärm und -erschütterungen im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich zu dulden sind. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch instandhalten, ohne dabei Lärm und Erschütterungen zu verursachen. Die Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnstrecke wirkt zusätzlich schutzmindernd, weil dort mit der Durchführung von Bauarbeiten allein schon zu Instandhaltungszwecken bzw. zur Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit regelmäßig gerechnet werden muss. Daraus lässt sich allerdings nicht ableiten, dass bei Änderungen der Eisenbahnanlagen baubedingte Immissionen in der Nachbarschaft in beliebiger Höhe und Zeitdauer hingenommen werden müssen. Auch wenn sich die Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Beeinträchtigungen im Gegensatz zu betriebsbedingten Immissionen oder auch zu Gewerbelärm jedoch zeitlich begrenzt. Wesentlich ist, dass dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein ansonsten zulässiges Vorhaben unter zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007 - 5 S 2257/05).

Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen und die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, weil hierfür gemäß § 21 Abs. 1 des Landesimmissionsschutzgesetzes (LIm-SchG) bzw. § 8 des Gesetzes über die Sonn- und Feiertage (FTG) Ausnahmegenehmigungen bei den zuständigen Behörden (Immissionsschutzbehörde bzw. Ordnungsbehörde) erforderlich sind.

Zum Zeitpunkt der Planfeststellung liegen üblicherweise noch keine hinreichend detaillierten Informationen zu den Bauabläufen und den eingesetzten Maschinen vor. Vielmehr werden regelmäßig erst im Rahmen der Ausführungsplanung alle Randbedingungen erkennbar, die im Einzelnen eine Prüfung des Erfordernisses und der Realisierbarkeit von Schallschutzmaßnahmen sowie ihrer Dimensionierung (z.B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und eine Ermittlung der schalltechnischen Wirksamkeit erlauben. Die aus diesem Grund unter A.4.3.1 h) festgesetzten detaillierten Baulärmprognosen bieten die Möglichkeit, vor Beginn einzelner Bauphasen konkret zu prüfen, an welchen Immissionsorten in welcher Höhe Richtwertüberschreitungen zu erwarten sind und durch welche Schutzmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann. Die Erstellung detaillierter Baulärmprognosen rechtzeitig vor Baubeginn und nachfolgend jeweils im Abstand von drei

Monaten (Quartalsprognosen) unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen hat sich in der Praxis bewährt und wird auch im vorliegenden Fall für geeignet und erforderlich gehalten.

Mit der durch den Vorhabensträger geplanten Beschränkung der Betriebszeiten lärmintensiver Baumaschinen werden die bauzeitlichen Belästigungen der Nachbarschaft deutlich reduziert. Die Anordnung weitergehender Betriebszeitenbeschränkungen hält die Planfeststellungsbehörde für untunlich. Gemäß Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm kann von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können. Diese Vorschrift ist grundsätzlich auch auf Betriebszeiteinschränkungen übertragbar. Ein hohes öffentliches Interesse an dem vorliegenden Bauvorhaben ist zweifelsfrei gegeben. Weitergehende Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen, als durch den Vorhabensträger bereits geplant, wären mit erheblichen Bauzeitverlängerungen und verkehrlichen Einschränkungen verbunden.

Die unter A.4.3.1 c) und d) stehenden Auflagen zur Minimierung der bauzeitlichen Auswirkungen des Bauvorhabens entsprechen dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot nach § 22 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Auf eine generelle Verpflichtung zur Umsetzung der unter A.4.3.1 c) genannten Maßnahmen wird jedoch verzichtet, da die hierzu erforderlichen detaillierten Kenntnisse zur notwendigen Bautechnologie bzw. den einzusetzenden Maschinen (abhängig u.a. von den örtlich angetroffenen Baugrundverhältnissen) und zu den konkreten Bauabläufen (teilweise handelt es sich um wandernde Baustellen z.B. für Gleisbauarbeiten, Oberleitungsbaumaßnahmen) zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht vorliegen. Im Zuge des Planungsprozesses werden naturgemäß erst im Rahmen der Ausführungsplanung alle Randbedingungen erkennbar, die im Einzelnen eine Prüfung der Realisierbarkeit ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen, ihre Dimensionierung (z.B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und Ermittlung der schalltechnischen Wirksamkeit erlauben.

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend insbesondere über lärmintensive Bauarbeiten zu informieren, Nebenbestimmung A.4.3.1 e).

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sowie baubedingte Erschütterungen wird dem Vorhabensträger unter A.4.3.1 f) der Einsatz eines Baulärm- und -erschütterungsverantwortlichen auferlegt.

Dieser hat eine situationsgerechte Anpassung des Bauablaufes, Maschineneinsatzes bzw. der Schutzmaßnahmen in Abhängigkeit von den Ergebnissen der detaillierten Baulärmprognosen sowie des geplanten Baulärm-Monitorings und unter Berücksichtigung der Zumutbarkeitsgrenzen für Belastungen der Nachbarschaft durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen sicherzustellen. Weiterhin steht der Verantwortliche den Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann mit den Bauausführenden vor Ort ggf. weitere Maßnahmen wie z.B. Standortverlegungen von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in weniger sensible Zeiträume oder zusätzliche Schutzmaßnahmen abstimmen.

Die im Rahmen der Betriebslärmvorsorge ohnehin erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen können im Einvernehmen mit den Anspruchsberechtigten ohne weiteres bereits vor Beginn der Bauarbeiten umgesetzt werden und damit dem Schutz vor Baulärm dienen, A.4.3.1 g).

Zur Sicherstellung der Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der Nebenbestimmungen dieser Genehmigung wird dem Vorhabensträger weiterhin die Durchführung und Dokumentation regelmäßiger Baustellenkontrollen auferlegt, A.4.3.1 l).

In der Gesamtbetrachtung geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Vermeidungs- und Minimierungsgebot nach § 22 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bei Einhaltung des vorhabensträgereigenen Schutzkonzeptes sowie der Nebenbestimmungen unter A.4.3.1 vollständig erfüllt wird. Die absehbar verbleibenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht mit mehr als unwesentlichen Beeinträchtigungen der Anwohner verbunden. Es ist davon auszugehen, dass Richtwertüberschreitungen während der besonders geschützten Zeiten im Rahmen der Bauablaufplanung auf wenige Tage im Monat beschränkt und die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch ausreichende Erholungspausen zwischen immissionsintensiven Arbeiten auf ein verträgliches Maß reduziert werden können.

B.4.5.2 Betriebsbedingter Lärm

Der Vorhabensträger hat die nach Realisierung des Vorhabens in der Nachbarschaft zu erwartende Verkehrslärmsituation gutachterlich untersuchen lassen (Unterlage 19.01). Das Vorhaben führt zu einem erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg i.S.d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und Satz 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung sind an mehreren Immissionsorten rechtlich erhebliche Erhöhungen der Beurteilungspegel für den Tages-

und/oder den Nachtzeitraum zu erwarten. Konkret wurden für zwei Gebäude auf der Nordseite der Bahntrasse Lärmschutzansprüche aufgrund einer wesentlichen Änderung des Schienenweges i.S.d. § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i.V.m. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder Satz 2 der 16. BImSchV ermittelt.

Nutzen sowie Kosten verschiedener Varianten aktiver Schallschutzmaßnahmen (einschließlich des Verfahrens „besonders überwachtes Gleis“, Schienenstegdämpfer) wurden abgewogen. Im Ergebnis wurde als aktive Lärmschutzmaßnahme eine 95 m lange Lärmschutzwand im Bereich von Bahn-km 30,458 bis Bahn-km 30,553 auf der bahnlinken Seite geplant. Da die damit verbundene Lärmpegelreduktion für die Immissionsorte Am Bahnhof Fangschleuse 2 und 3 nicht zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV führt, verbleiben entsprechende Ansprüche auf passiven Schallschutz.

Weiterhin wurde auch die Gesamtbelastung aus Eisenbahn- und Straßenverkehrslärm, letzterer ausgehend von der zukünftig über die Bahn überführten Landesstraße 23, untersucht. Im Ergebnis wurde für die v.g. Immissionsorte eine vorhabensbedingte Erhöhung des Gesamtlärmpegels oberhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts prognostiziert. Dies ist bei der Dimensionierung der passiven Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu der Einschätzung, dass entsprechend § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV bei der schalltechnischen Untersuchung die schutzbedürftigen Nutzungen sachgerecht ermittelt und die relevanten Gebietsnutzungen zutreffend berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse der schallgutachterlichen Untersuchungen und der Abwägung unterschiedlicher Schallschutzvarianten sind plausibel. Die Festsetzung passiven Schallschutzes zur Befriedigung der unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzwand verbleibenden Ansprüche auf Lärmvorsorge ist gerechtfertigt, da für weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere eine höhere Lärmschutzwand, dem entstehenden Nutzen unverhältnismäßig hohe Kosten gegenüberstünden. Die dahingehend für das Grundstück Am Bahnhof Fangschleuse 2 erhobene Einwendung wird daher zurückgewiesen. Ebenfalls zurückgewiesen werden die betrieblärmbezogenen Einwendungen aus Erkner, insbesondere von Bewohnern des Wohnplatzes Karutzhöhe. Aufgrund der großen Entfernung des erheblichen baulichen Eingriffs zu den Wohngrundstücken der Einwender sind Ansprüche auf Schallschutz nach Maßgabe der 16. BImSchV ausgeschlossen.

Die Auflage, die Bemessung des passiven Schallschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)

durchzuführen und mit dem jeweiligen Eigentümer der baulichen Anlage eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abzuschließen, war erforderlich, weil in den Planunterlagen zwar die anspruchsberechtigten Immissionsorte ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Schallschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

B.4.5.3 Anlagenbedingte Schallimmissionen (Anlagenlärm nach TA Lärm)

Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 19.03) hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der beschriebenen Grundlagen und Rahmenbedingungen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm zur Tages- und Nachtzeit eingehalten (deutlich unterschritten) werden. Ebenso werden die Spitzenpegelkriterien der TA Lärm eingehalten. Untersucht wurden die folgenden Anlagen bzw. Vorgänge:

- Geräusche von abgestellten Triebfahrzeugen auf den Abstellgleisen (nach Beendigung des Fahrvorgangs durch Hilfsaggregate, Klimaanlage etc.)
- Geräusche des ESTW (Geräusche der außen befindlichen stationären Quellen) und
- Geräusche der Beschallungsanlage der Verkehrsstation Fangschleuse.

B.4.5.4 Betriebsbedingte Erschütterungen, sekundärer Luftschall

Gemäß Unterlage 19.04 ist durch das Vorhaben keine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr zu erwarten und sind keine Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich. Die Erschütterungstechnische Untersuchung hat ergeben, dass die geplanten baulichen Änderungen unter Berücksichtigung der Abstandsverhältnisse und der Streckengeschwindigkeit in keinem der potentiell betroffenen streckennahen Gebäude zu einer rechtlich erheblichen Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke führen (Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mehr als 25%).

Die prognostizierten sekundären Luftschallpegel unterschreiten ausweislich der gutachterlichen Untersuchung im Planfall die aus der 24. BImSchV abgeleiteten zulässigen Innenschallpegel von 40 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht, so dass diesbezüglich keine Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

B.4.6 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Durch das Vorhaben werden Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes berührt. Mit Unterlage 8 wurde ein Entwässerungskonzept für die Verkehrsanlage

gen vorgelegt. Unterlage 21 enthält hydrogeologische Gutachten für das Bauvorhaben bzw. die bauzeitliche Wasserhaltung für die Verkehrsstation. In Unterlage 22 ist ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten.

Wesentliche Beeinträchtigungen von Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, die der Feststellung des Planes bzw. der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse unter A.3.1 entgegenstünden, sind nicht zu erwarten. Das Vorhaben steht im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer bzw. das Grundwasser gemäß §§ 27 bzw. 47 WHG. Beeinträchtigungen des randlich tangierten Wasserschutzgebietes Erkner werden durch geeignete Schutzvorkehrungen vermieden.

Das Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 29.11.2023 mitgeteilt, dass sich die Landesgrundwassermessstelle 35485390 außerhalb des Planfeststellungsgebiets befindet und seine diesbezügliche Einwendung vom 04.09.2023 ausgeräumt ist.

Dem Einwand des Landkreises Oder-Spree mit Schreiben vom 15.08.2023, das hydrologische Gutachten Fangschleuse von der Arge RV Umwelt Jungk & Joswig (Unterlage 21) gehe von einem veralteten Sachstand aus, hat der Vorhabensträger durch Überarbeitung des Gutachtens abgeholfen.

B.4.6.1 Wasserschutzgebiet Erkner

- Schutz des Grundwasserleiters im erweiterten Einzugsbereich

Der Forderung des Landkreises Oder-Spree (Untere Wasserbehörde), alle Entwässerungsabschnitte innerhalb des erweiterten Einzugsbereichs des Wasserschutzgebietes Erkner entsprechend der Richtlinie 836.4107 („Bauen in Wasserschutzgebieten“) zu errichten, wird ausweislich Unterlage 8 nachgekommen. Ausgenommen davon ist lediglich ein Teilabschnitt des Gleises 6 in km ~27,98 – 28,27, der im Rahmen des Vorhabens nicht verändert wird.

Auch der Wasserverband Strausberg-Erkner weist mit Schreiben vom 05.09.2023 darauf hin, dass sich durch Erweiterung des Einzugsgebiets der Wasserfassung Hohenbinde infolge der zuletzt genehmigten Entnahmemengen auch die faktische Trinkwasserschutzzone erweitere. Der unbedeckte Grundwasserleiter sei mit guter bis sehr guter vertikaler Durchlässigkeit gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen relativ ungeschützt, die Böden am Standort böten wegen ihres geringen Humusgehalts nur ein geringes Retentionspotenzial gegenüber dem Eintrag von Schadstoffen. Daher seien geeignete Maßnahmen zu treffen, um bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge auszuschließen. Es sei nicht hinreichend untersucht bzw. dokumentiert, ob für das breitflächige Versickern von Niederschlagswasserabflüssen

von gering belasteten Herkunftsflächen ausreichend mächtige und bewachsene Oberbodenschichten vorhanden sind.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, dass sich das Vorhaben vollständig außerhalb des gesetzlich festgelegten Wasserschutzgebietes erstrecke. Die LBP-Vermeidungsmaßnahme 017_V diene der Vermeidung von Schadstoffeinträgen in Boden und Grundwasser. Mit Anwendung der DB-Richtlinie 836.4107 „Bauen in Wasserschutzgebieten“ im erweiterten Einzugsgebiet würden die erforderlichen Schutzmaßnahmen getroffen. Innerhalb des erweiterten Einzugsgebietes werde das Niederschlagswasser der Gleisanlagen und Bahnsteige gefasst und in ein außerhalb gelegenes Versickerungsbecken abgeleitet. Das auf Verkehrswegen anfallende Niederschlagswasser werde breitflächig über Mulden versickert, die im Zuge des Vorhabens mit einer ausreichend mächtigen und bewachsenen Oberbodenschicht hergestellt würden. Bei den Wegen handele es sich um wenig genutzte Wege für Instandhaltungsmaßnahmen, so dass das dort anfallende Niederschlagswasser als gering belastet eingestuft werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde hält die nach Unterlage 8 innerhalb des erweiterten Einzugsbereiches vorgesehenen Schutzmaßnahmen für ausreichend, um unzulässige Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebietes durch Niederschlagsabflüsse von den zu erweiternden Bahnanlagen zu vermeiden.

- Grundwasserneubildung

Der Wasserverband Strausberg-Erkner wendet ein, dass die bauzeitliche Versiegelung einer Fläche von rd. 11 ha sowie die anlagenbedingte Vollversiegelung einer Fläche von rd. 6 ha und Teilversiegelung einer Fläche von rd. 9 ha die Niederschlagswasserversickerung und Grundwasserneubildung beeinträchtigen. Die beanspruchten Flächen seien daher so gering wie nötig zu halten.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, die bauzeitliche Versiegelung sei in so geringem Umfang wie möglich unter Beachtung der rechtlichen Anforderungen geplant. Die genannten rd. 11 ha würden nicht zu 100 % versiegelt. Eine baubedingte Vollversiegelung erfolge zum Schutz des Grundwassers nur im erweiterten Einzugsgebiet.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Darlegungen des Vorhabensträgers für plausibel und die geplanten bau- und anlagenbedingten Teil- und Vollversiegelungen unter Berücksichtigung bautechnologischer Zwänge und des Grundwasserschutzes für gerechtfertigt.

- Baubedingte Beeinträchtigungen

Der Wasserverband weist darauf hin, dass das Grundwasser nach § 47 Abs. 1 WHG auch während der Bauphase so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermieden wird

Der Vorhabensträger legt in seiner Erwiderung dar, dass dies gemäß Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 22), Kapitel 9 (Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf den betroffenen Grundwasserkörper in Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen) sowie Kapitel 10 (Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Zustand der Wasserkörper unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen) gewährleistet sei. Beim Umgang mit Abfällen und wassergefährdenden Stoffen würden alle umweltrechtlichen Vorschriften, insbesondere die Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) eingehalten, sodass eine Grundwassergefährdung auszuschließen sei. Die gesetzlichen Anforderungen würden im Rahmen der Ausführungsplanung beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Bewertung des Sachverhaltes in Unterlage 22 und die weiteren Ausführungen des Vorhabensträgers für plausibel.

- Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

In Bezug auf die Betriebsphase wendet der Wasserverband ein, dass nach § 3, Nr. 27a und 41 der Schutzzonenverordnung die Verwendung von Pflanzenschutzmitteln und Tausalz in der Schutzzone III B verboten sei. Bei der Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln auf die Bodenzone (Gleisbett) drängen diese direkt in den Untergrund ein, was zum Schutz des Grundwassers dringend auszuschließen sei. Auch hier sei nochmals auf § 47 des WHG (Verschlechterungsverbot) hinzuweisen.

Der Vorhabensträger legt in seiner Erwiderung dar, ein Einsatz von Tausalz erfolge wenn überhaupt nur auf den Bahnsteigen der Verkehrsstation. Das Niederschlagswasser der Bahnsteige werde nicht im erweiterten Einzugsgebiet versickert sondern nach außerhalb abgeleitet. Der Forderung, auf den Einsatz von Herbiziden im Gleisbereich zu verzichten, könne derzeit noch nicht nachgekommen werden. Insbesondere zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und der Funktion des Schotterbettes seien Maßnahmen zur Vegetationskontrolle im Gleisbereich unverzichtbar. Auf den Gleisanlagen würden ausschließlich nach pflanzenschutzrechtlichen Regelungen vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit

(BVL) zugelassene Herbizide mit dem Anwendungsbereich Gleisanlage zur Behandlung des unerwünschten Bewuchses eingesetzt. Es seien derzeit noch keine anderen geeigneten Verfahren der Vegetationskontrolle für den Gleisbereich verfügbar, mit denen eine hinreichende Wirksamkeit und erforderliche Arbeitsgeschwindigkeit gewährleistet sei, um einen sicheren, wirtschaftlichen und störungsfreien Zugbetrieb zu erreichen. Die Forderung nach Einhaltung der Schutzzonenverordnung sei im Übrigen irrelevant, da sich der komplette Vorhabensbereich außerhalb der gesetzlich festgelegten Schutzzone befinde.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Ausführungen des Vorhabensträgers und weist darauf hin, dass mit der Planfeststellung keine Genehmigung oder Reglementierung des Einsatzes von Auftau- bzw. Pflanzenschutzmitteln erfolgt.

- Gründungen

Der Einwand des Wasserverbandes, in den Unterlagen fehlten Angaben zu den Tiefen von Bohrungen und Rammungen sowie zu Anzahl und Abstand von Pfählen zueinander, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Pfahlgründungen sind, mit Ausnahme von Leitungs- und Signalmasten, nicht geplant. Die Gründungen letzterer reichen wenn überhaupt nur geringfügig in das Grundwasser hinein und werden in großen Abständen zueinander niedergebracht. Einzig die Gründungen zweier Maste, die zur bauzeitlichen Überführung der entlang der Bahntrasse verlaufenden Bahnstrom-Speiseleitung über die BAB A 10 errichtet werden, dringen tiefer ins Grundwasser ein. Diese Eingriffe werden jedoch als unerheblich eingeschätzt. Zur Grundwasserverträglichkeit einzubringender Stoffe siehe im Übrigen B.4.6.4.

- Modellansätze für die Ermittlung der Auswirkungen der Baumaßnahmen

Der Wasserverband bemängelt, die für die Ermittlung der Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Grundwasser verwendeten Modellansätze seien insgesamt unzureichend, dies betreffe die Wahl der Randbedingungen, das Fehlen der Sensitivitätsanalyse als auch der Modellprüfungen über die Abflussmengen und hydraulische Test. Zusammenfassend sei daher einzuschätzen, dass das Verschlechterungsverbot des § 47 WHG mit dem Vorhaben nicht eingehalten werde, weshalb zum Schutz des Grundwassers alle Maßnahmen mit Einwirkungen auf dieses abgelehnt werden müssten und dem Vorhaben nicht zuzustimmen sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwände des Wasserverbandes zurück. Mögliche Beeinträchtigungen des Grundwassers werden in den Planunterlagen hinreichend untersucht. Das Vorhaben ist nur mit geringfügigen anlagenbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser verbunden, die als unschädlich zu bewerten sind.

Bauzeitliche Risiken bzw. Auswirkungen sind durch sorgfältige Beachtung der Schutzvorschriften seitens der Bauausführenden auf ein vertretbares Minimum zu reduzieren. Das Verschlechterungsverbot des § 47 WHG steht dem Vorhaben nicht entgegen.

B.4.6.2 Niederschlagsentwässerung Verkehrsanlagen

- Gewässerbenutzung

Das Entwässerungskonzept des Vorhabens sieht die Versickerung des im Bereich des Bahnkörpers einschließlich Böschungsflächen anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser vor. Das im Bereich der Verkehrsstation, auf den Dachflächen der Bahnsteige und Technikgebäude, auf den Straßen (bauzeitlich und im Endzustand) sowie an den Zuwegungen anfallende Regenwasser wird ebenso in das Grundwasser versickert. Es handelt sich um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass der planungsrechtlichen Genehmigung der Entwässerungsanlagen und Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse unter A.3.1.1 aus wasserwirtschaftlicher Sicht nichts entgegen steht. Die geplante Anordnung der Entwässerungsanlagen wurde durch den Vorhabensträger plausibel begründet. Die Nebenbestimmungen unter 0 entsprechen fachbehördlichen Forderungen und Hinweisen, deren Erfüllung der Vorhabensträger in seinen Erwidernungen zugesichert hat.

- BAB A 10

Die Autobahn GmbH weist mit Schreiben vom 01.09.2023 darauf hin, dass dem Straßengelände oder den Entwässerungsanlagen der A 10 weder mittel- noch unmittelbar Schmutz- und Abwässer – auch in geklärtem Zustand – sowie sonstige gesammelte Wässer aller Art zugeleitet werden dürfen. Eine ordnungsgemäße Entwässerung der Eisenbahnanlagen sei jederzeit, insbesondere auch in der Bauphase, zu gewährleisten.

Der Vorhabensträger teilt in seiner Erwidernung mit, dass durch das vorliegende Vorhaben keine Änderung an der Eisenbahnkreuzung mit der A10 einschließlich deren Entwässerung vorgesehen sei. Eingriffe in die bestehende Brückenentwässerung wegen der Errichtung der geplanten Autobahnanschlussstelle seien nicht Bestandteil des Bahnvorhabens.

B.4.6.3 Bauzeitlicher Gewässerschutz, bauzeitliche Wasserhaltung

- Gewässerbenutzung

Um die in km 28,4 geplante Personenunterführung der Verkehrsstation Fangschleuse errichten zu können, ist baubedingt eine temporäre Absenkung des Grundwassers erforderlich. In der Baugrube (27 x 100 m) ist bei einem Ausgangswasserstand (Bemessungswasserstand) von 34,00 m NHN eine Absenkung von 0,70 m vorgesehen. Das geförderte Wasser soll mittels Reinfiltrationsbrunnen an zwei Standorten zurück in den Grundwasserleiter eingeleitet werden: 80% ca. 1.070 m östlich der Baugrube aufgeteilt auf 8 Brunnen, 20% ca. 200 m östlich der Baugrube aufgeteilt auf 8 Brunnen. Es handelt sich hierbei um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Diese kann erteilt werden, wenn keine Versagungsgründe nach § 12 Absatz 1 WHG vorliegen und die Voraussetzungen des § 29 Absatz 1 BbgWG erfüllt sind. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen bei Beachtung der Nebenbestimmungen und Hinweise unter A.4.4.2 keine Bedenken.

- Biotopschutz

Auf die Forderung des Landesamtes für Umwelt in seinem Schreiben vom 21.03.2024 nach Verlagerung der Reinfiltration in Richtung des nordwestlich der geplanten Baugrube befindlichen geschützten Biotops hat der Vorhabensträger erwidert, der westlich der BAB 10, südlich der Löcknitzniederung befindliche geschützte Biotoptyp Kiefern-Moorwald weise zwar generell eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Grundwasserabsenkungen auf, jedoch seien die prognostizierte Absenkung von 15 cm gering und der Zeitraum stark begrenzt, sodass nicht von einer Schädigung des geschützten Biotops auszugehen sei. Die Festlegung der Standorte der Reinfiltrationsbrunnen sei unter Berücksichtigung eines Mindestabstandes von 200 m zur Baugrube zwecks Vermeidung gegenseitiger Beeinflussung des Absenktrichters und der Grundwasseraufhöhung (hydraulischer Kurzschluss), unter Begrenzung der Eingriffe in den bestehenden Wald bzw. Rodung von Waldflächen, unter Vermeidung von Beeinträchtigungen des Bauablaufes und unter Berücksichtigung der Lage der BAB 10 erfolgt. Man schlage vor, im Rahmen der beim Landesamt für Umwelt vorzulegenden Ausführungsplanung die nördlich der Bahnstrecke vorgesehenen Standorte der Reinfiltrationsbrunnen zu optimieren, um den Einfluss auf das Biotop weiter zu vermindern. Die Planfeststellungsbehörde hält den Vorschlag des Vorhabensträgers für sachgerecht und macht diesen zum Gegenstand der Nebenbestimmung A.4.4.2 I).

B.4.6.4 Dauerhaftes und bauzeitliches Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Der tiefste Punkt der geplanten Personenunterführung soll gemäß den Bauwerksplänen bei +33,96 m NHN bzw. +33,41 m (Aufzugsschächte) liegen. Der Grundwasserspiegel (HGW) im Bereich der Personenunterführung liegt bei +34,50 m NHN. Damit reicht die Personenunterführung bei dem angesetzten Bauwasserstand wenige Dezimeter in das Grundwasser. Durch die Errichtung des Bauwerkes verbleiben ca. 780 cbm Stahlbeton im Grundwasser. Die Spundwände des Gleislängsverbaus an den Gleisen 5 und 6 verbleiben dauerhaft im Baugrund. Die Unterkante der Stahlspundwände liegt bei ca. +28,70 m NHN und damit im Grundwasserbereich. Durch die Errichtung des Bauwerkes verbleiben ca. 580 m² Stahlspundwand im Grundwasser. Auch die Verschiebfundamente einschließlich Austauschbeton unterhalb der Eisenbahnüberführung Gleis 5 und 6 der Strecke 6153 verbleiben dauerhaft im Baugrund. Die geplante Unterkante des Fundamentes befindet sich bei +33,26 m NHN und damit wenige Dezimeter im Grundwasser. Durch die Errichtung des Bauwerkes verbleiben ca. 110 cbm Beton der Verschiebfundamente im Grundwasser.

Ein signifikanter Aufstau im Anstrom des Bauwerks, der Spundwände und der Verschiebfundamente ist aufgrund der großen vertikalen und lateralen Grundwasserleiterausdehnung nicht zu besorgen. Die eingesetzte Beton- und die Stahlbauteile sind mit ihren Expositions- und Feuchtigkeitsklassen auf einen Wasserkontakt unter den vorliegenden hydrochemischen Verhältnissen ausgelegt und gegen diesen inert. Laut Antragsunterlagen ist mit keiner mengenmäßigen oder chemischen Verschlechterung des Grundwassers bauwerksbedingt zu rechnen.

Auch die Pfahlgründungen der Signal- und Oberleitungsmaste sowie zweier bauzeitlich zu errichtender Maste zur Querung der Autobahn mit einer Bahnstrom-Speiseleitung sind grundwasserunschädlich.

Das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG. Gemäß § 49 Abs. 1 WHG kann die Erteilung der Erlaubnis entfallen, wenn nachgewiesen wird, dass sich das Einbringen der Stoffe nicht nachteilig auf die Grundwasserbeschaffenheit auswirkt. Im Ergebnis sind durch das geplante Einbringen von Stoffen ins Grundwasser keine negativen qualitativen (chemischen) oder quantitativen (mengenmäßigen) Auswirkungen auf dieses zu erwarten. Das Einbringen der Stoffe in das Grundwasser ist daher nicht erlaubnispflichtig. Mit dem vorliegenden Planfeststellungsantrag wurde der Anzeigepflicht nach § 49 Abs. 1 WHG Genüge getan. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Das gegenständliche Bauvorhaben ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nach § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verbunden. Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Natur und Landschaft wurden im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Unterlage 15.01) bewertet und Maßnahmen zur Vermeidung, zum Schutz, zum Ausgleich und Ersatz entwickelt. Der rechtliche Rahmen wird vom Bundesnaturschutzgesetz mit der sog. Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG) vorgegeben. Im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung gilt seit 2020 die Bundeskompensationsverordnung (BKompV), die die Eingriffsregelung des BNatSchG konkretisiert.

Im LBP wurden die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima, Tiere, Pflanzen und Landschaftsbild durch die naturschutzfachliche Eingriffsregelung auf Basis der BKompV abgearbeitet.

Durch unvermeidbare baubedingte und anlagebedingte Eingriffe in mittel bis sehr hoch bewertete Biotopie infolge von Flächeninanspruchnahme verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere. Baubedingt kann es zudem zu Beeinträchtigungen des Kiefernforstes nördlich der Baugrube der Personenunterführung durch Grundwasserabsenkung kommen, was mit in die Bilanzierung eingestellt wurde.

Unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen verursachen im Vorhaben einen biotopwertbezogenen Kompensationsbedarf. Das Defizit ist durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen oder zu ersetzen. Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind multifunktional, d.h. Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter können gemeinsam mit einer Maßnahme kompensiert werden.

Die Kompensation geschieht zum einen durch die Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen und zum anderen durch trassenferne Kompensationsmaßnahmen (Erstaufforstung und ökologischer Waldumbau). Aus den forstrechtlich erforderlichen Maßnahmen entsteht im Gesamtvorhaben ein Kompensationsüberschuss.

Baubedingt wird Boden im Umfang von knapp 12,5 ha für die Herstellung der zum Bau notwendigen Flächen in Anspruch genommen. Diese Flächen werden während der Bauphase zum Teil auch teil- und vollversiegelt. Nach der Baudurchführung wird der gesondert gelagerte Oberboden, nach einer vorherigen Lockerung, wieder aufgetragen und kann seine ursprünglichen Bodenfunktionen wieder erfüllen. Anbaubedingt werden durch das Vorhaben 60.753 m² Boden neu vollversiegelt. Hinzu kommt

eine Teilversiegelung von Böden im Umfang von 110.766 m². Bodenüberformungen werden im Gesamtumfang von 34.498 m² vorgenommen. Sämtliche beanspruchte Flächen befinden sich auf mittel- bis sehr geringwertigen Bodentypen (Gley-Braunerden / Braunerde-Gleye).

Mit Einhaltung sämtlicher einschlägiger Vorschriften sowie Durchführung der geplanten und beauftragten Schutzmaßnahmen ist keine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser (Grundwasser) mit dem Vorhaben verbunden. Es wird davon ausgegangen, dass auch das nahegelegene WSG für das Wasserwerk Erkner, Wasserfassungen Neu Zittauer und Hohenbinder Straße, und dessen erweitertes Einzugsgebiet durch umfangreiche bau- und anlagebedingte Schutzmaßnahmen nicht gefährdet werden.

Für das Schutzgut Klima und Luft ergeben sich durch den dauerhaften Gehölzverlust i.H.v. 7,37 ha (alle als Forst kartierten Biotope, die dauerhaft in Anspruch genommen werden) erhebliche Beeinträchtigungen. Durch Aufforstungsmaßnahmen und Gehölzpflanzungen werden die Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion im gleichen Naturraum kompensiert.

Ein funktionsspezifischer Kompensationsbedarf ergibt sich für das Schutzgut Landschaftsbild gemäß BKompV für erhebliche Beeinträchtigungen. Der landschaftlich besonders wertvolle Teil des Untersuchungsraumes, die Löcknitzniederung, bleibt ohne Beeinträchtigungen. Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen für die beiden Funktionen des Schutzgutes Landschaftsbild nur für vorhabennahe Bereiche. Durch die teilweise Wiederherstellung beeinträchtigter Bereiche (Wiederaufforstung) in Verbindung mit einer Aufwertung durch Einbringen von mind. 50% Laubhölzern können die Beeinträchtigungen teilweise ausgeglichen werden. Der Umfang der vor Ort umsetzbaren Maßnahmen ist auf Grund der räumlichen Gegebenheiten jedoch sehr begrenzt. Da der Landschaftsraum nur mit geringer bis mittlerer Bewertung eingestuft wurde, ist gemäß BKompV auch eine flexiblere Verortung der Maßnahmen möglich. Insofern können auch die im Naturraum vorgesehenen Ersatzaufforstungen mit für die Kompensation herangezogen werden.

Im LBP (Unterlage 15.01, S. 154 ff.) ist in einer Tabelle gegenübergestellt, wie die entstehenden Konflikte für Natur und Landschaft vermieden oder kompensiert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben. Die detaillierte Beschreibung der Konflikte und Maßnahmen ist den entsprechenden Kapiteln des LBP (Unterlage 15.01) zu entnehmen. Zu allen Maßnahmen gibt es Maßnahmenblätter (Unterlage 15.02). Die tabellarische Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz ist im LBP, Unterlage 15.01, S. 169 ff. dargestellt.

Im Einzelnen sind folgende Schutz-, Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen geplant:

- 001_VA-V Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ)
- 002_VA Reptilienschutzzaun mit Eimerfallen entlang der Außengrenzen des Bau-felds
- 003_VA-V Kombiniertes Reptilien-/ Vegetationsschutzzaun um CEF-Flächen
- 004_VA Baumfällung / Gehölzrückschnitt außerhalb der Vogelbrutzeit, Ökologi-sche Fällbegleitung
- 005_VA Trennung von Gehölzfällung und Rodung
- 006_VA Strukturelle Vergrämung von Reptilien
- 007_VA Abfangen und Umsetzen von Individuen der Zauneidechse/Schlingnatter mittels Handfang, künstlichen Verstecken und Fallen
- 008_VA Beschränkung der Baufeldbeleuchtung durch gezielte Ausleuchtung des Baubereichs zum Fledermausschutz
- 009_VA Kontrolle von Gebäuden auf Fledermausbesatz vor dem Rückbau
- 010_VA Habitatbaumkartierung von Bäumen mit Potenzial für Fledermausquar-tiere und/oder Höhlenbrüterniststätten im Eingriffsbereich
- 011_VA Kontrolle von Bäumen vor Fällung zum Schutz von Fledermäusen (Öko-logische Fällbegleitung)
- 012_VA Kontrolle von Gebäuden auf Vorkommen von Gebäudebrütern vor dem Rückbau
- 013_VA-V Erhalt einzelner Höhlen- und Altbäume im Bau-feld
- 015_CEF Anlage bzw. Ergänzung von Lebensräumen für die Zauneidechse und die Schlingnatter mittels Entnahme Traubenkirsche und Errichtung von Habi-tatstrukturen
- 016_V Umsiedlung von Nestern der hügelbauenden Waldameisen
- 017_V Vermeidung baubedingter Gefährdungen von Boden
- 018_V Wiederherstellung baueitlich beanspruchter Flächen/Bodenrekultivie-rung
- 019_VA-V Erhalt von Waldflächen im Baubereich zwischen Betriebsweg und Glei-sen/Entwicklung von Habitatbäumen

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Gegenstand der Planung:

- 014_A Anbringen von Fledermauskästen
- 020_A Wiederherstellung / Neuanlage von Trockenrasen (Zielbiotop 34.04.03.01a)
- 021_A Wiederherstellung / Neuanlage von blütenreichen Säumen (Funktions-grün mit artenreicher Krautschicht)

- 022_A Herstellen von Laub(misch)holzforsten einheimischer Baumarten – alte Ausprägung (Zielbiotop 43.09A)
- 023_A Herstellung von trocken-warmen Ruderalstandorten auf Sandböden (Zielbiotop 39.06.01)
- 024_A Herstellung von Funktionsgrün mit artenarmer Krautschicht (Zielbiotop 52.01.08a.02)
- 025_A Herstellung von krautigen Säumen am Waldrand (Zielbiotop 39.03.01a)
- 026_A Herstellung von Gebüschten trocken-warmer Standorte (Zielbiotop 41.01.05.04a)
- 027_E-W Erstaufforstung von Laub(misch)holzforste einheimischer Baumarten – alte Ausprägung (Zielbiotop 43.09A)
- 028_E-W Ökologischer Waldumbau

Weitere zur Vermeidung und Verminderung von erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen anzuwendende technische und gesetzliche Vorgaben und geltende Richtlinien sind im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen und werden nicht explizit als Vermeidungsmaßnahme des Vorhabens aufgeführt. So sind z.B. bei der Neuplanung von Beleuchtungsanlagen gem. Richtlinie 813.0501 grundsätzlich LED-Leuchten zu verwenden (vgl. LBP, Unterlage 15.01, S. 127).

Die Nebenbestimmungen unter A.4.5 dienen dem Schutz des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege und sind zur sachgerechten und vollständigen Umsetzung der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthaltenen Maßnahmen erforderlich. Die Auflagen unter A.4.5.3 und A.4.5.4 dienen der Umsetzung entsprechender Forderungen der Naturschutzbehörde. Weil die Ausführungsdetails der Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung noch nicht abschließend festgesetzt werden können, war dem Vorhabensträger die Erarbeitung einer Ausführungsplanung und deren Abstimmung mit den zuständigen Behörden aufzuerlegen, A.4.5.1. Durch den unter A.4.5.2 beauftragten Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung soll erreicht werden, dass keine über das Maß der Eingriffserfassung hinausgehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes erfolgen und die Minderungs-, Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen ordnungsgemäß umgesetzt werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabensträger seiner gesetzlichen Verpflichtung zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die geplanten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nachkommt. Die verbleibenden vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch geeignete Gestaltungs- bzw. Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Ergebnis der Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig, da die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege hinter dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben zurückstehen.

B.4.8 Biotopschutz nach § 30 BNatSchG

Bahnlinks zwischen Bahntrasse und Waldrand von ca. km 29,8 bis km 30,0 wurde der gesetzlich geschützte Sandtrockenrasen-Biototyp „Grasnelken-Fluren und Blauschillergras-Rasen“ mit einer Fläche von 757 m² kartiert. Die Fläche wird anlagenbedingt überbaut. Der Eingriff in den gesetzlich geschützten und als sehr hoch bewerteten Trockenrasen wird durch eine funktionsspezifische Kompensationsmaßnahme ausgeglichen, um die verloren gegangenen ökologischen Funktionen (insb. Vielfalt von Lebensgemeinschaften und Lebensräumen) im Naturraum wieder auszugleichen. Mit Umsetzung der Maßnahme 020_A (Wiederherstellung und Neuanlage von Trockenrasen) wird diesen Anforderungen vor Ort genüge getan. Von dem Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG konnte unter A.3.4 eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden, weil die Beeinträchtigung ausgeglichen, d.h. das Biotop in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird durch die Maßnahme 020_A. Die ergänzenden Forderungen des LfU wurden vom Vorhabensträger in das Maßnahmenblatt eingearbeitet.

B.4.9 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Betroffenheiten wurden in einem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag untersucht (Unterlage 18). Zum Schutz der Arten sind Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen Teil der Planung und Ausführung (vgl. B.4.7).

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen können erhebliche Beeinträchtigungen und erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere nicht verhindert bzw. nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Für die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Tagschmetterlinge sowie Waldameisen gehen hochwertige Lebensräume verloren. Durch die Festsetzung umfangreicher Vermeidungsmaßnahmen inkl. CEF-Maßnahmen können für die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und die europäischen Vogelarten jedoch die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Die Maßnahmen wurden im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Planunterlage 18) ausgewiesen und in den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 15) übertragen. Bei Umsetzung aller im LBP festgesetzten Schutz-, Vermeidungs- sowie Kompensationsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass sich das

Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten auswirken wird.

B.4.9.1 Optimierung der Maßnahmen

Das LfU hat im Anhörungsverfahren Optimierungen der Schutzmaßnahmen verlangt. Diese wurden dem Vorhabensträger bereits im Rahmen der vorläufigen Anordnung vom 19.10.2023 auferlegt. Der Vorhabensträger hat die Maßnahmenplanung entsprechend ergänzt und dies im Rahmen der 1. Planänderung in die Maßnahmenblätter (Unterlage 15) eingearbeitet. Um sicherzustellen, dass es nicht zur unsachgemäßen Umsetzung der Maßnahmen kommt und finale Abstimmungen für die Ausführung der einzelnen Maßnahmen erfolgen, wurde und wird dem Vorhabensträger unter A.4.5.1 aufgegeben, die Ausführungsplanung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen mit der oberen Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt einzuschalten. Ergänzend sind die Maßnahmen durch die umweltfachliche Bauüberwachung (vgl. A.4.5.2) zu kontrollieren. Die Maßnahme ist als Ergänzung der Maßnahme 001_VA-V zu verstehen. Sie ist notwendig, um die Aufgaben der ökologischen Bauaufsicht näher zu beschreiben und die Vollzugskontrolle durch die Planfeststellungsbehörde sicherzustellen.

Zum Schutz von Insekten, Fledermäusen und Vögeln ergeht die Auflage zur insektenfreundlichen Beleuchtung unter A.4.5.3 a). Zur Begründung siehe nachfolgend unter B.4.9.2.

B.4.9.2 Einwendungen zum Artenschutz

Das LfU hatte in seiner Stellungnahme vom 29.11.2023, S. 2 ausgeführt, dass es für den Buntspecht artenschutzrechtliche Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für erforderlich halte, wegen des Lebensraumverlustes.

Der Vorhabensträger hat erwidert (E-Mail vom 1.12.2023), im Randbereich des Eingriffs brüteten nur 4 Brutpaare, bei einem hohen Leerstand an Bruthöhlen; Entnommen wird nur 1 Bruthöhle, die restlichen 3 Paare haben keine Bruthöhle im Eingriffsbereich. Ein Ausweichen im räumlichen Zusammenhang sei möglich. Darüber hinaus sei der Buntspecht keine gefährdete Art.

Das LfU hat eingeschätzt, dass ein Ausweichen in die angrenzenden Habitatbereiche in diesem Fall argumentativ vertretbar ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an.

Eine Einwendung hat ausgeführt, die Lichtverschmutzung sowie Lärmbelastung der Siedlungsgebiete Fangschleuse und Karutzhöhe müsse in den Unterlagen berücksichtigt werden. In der Ortslage Fangschleuse sei seit der Inbetriebnahme von Tesla eine deutliche Reduzierung des Insektenbestands zu verzeichnen. Im Frühjahr während der Obstblüte hätte sich dies besonders prägnant gezeigt, Fruchtausätze blieben weitgehend aus. Ein weiterer Rückgang sei mit Ausbau und Verlegung des Bahnhofes vorprogrammiert.

Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Entfernung der genannten Ortslagen keine Notwendigkeit für die geforderten weitgehenden Betrachtungen. Das Siedlungsgebiet Fangschleuse ist künftig wie bislang durch einen Waldgürtel von den Bahnanlagen getrennt, das Siedlungsgebiet Karutzhöhe ebenfalls. Es befindet sich 1 km westlich der Autobahn A10, das Vorhaben liegt, mit Ausnahme einer Weichenverbindung, vollständig östlich der Autobahn. Die Beleuchtung beschränkt sich auf das technisch Erforderliche und ist im Rahmen des Regelwerks insektenfreundlich zu gestalten. Hierzu ergeht die Auflage unter A.4.5.3 a).

B.4.10 Gebietsschutz

B.4.10.1 Natura 2000(FFH)-Gebiet „Löcknitztal“

Nordöstlich des Vorhabenbereiches befindet sich das FFH-Gebiet „Löcknitztal“. In einer FFH-Vorprüfung (Unterlage 17.01) wurde gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG untersucht, ob das Vorhaben die Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebietes „Löcknitztal“ (EU-Nr. DE 3549-301, Landes-Nr. 35) beeinträchtigen kann. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung der Lage des Vorhabens mit mindestens 200 m-250 m Abstand zur FFH-Gebietsgrenze für den nächstgelegenen Baubereich sowie der zwischen Vorhabengebiet und FFH-Gebiet befindlichen Waldflächen nur die Wirkfaktoren Schallemissionen und Erschütterungen durch Baustellenbetrieb sowie temporäre Grundwasserabsenkung für den Bau der Personenunterführung unter der neuen Verkehrsstation näher zu untersuchen sind. Die Untersuchung erfolgt in Kapitel 4 des Gutachtens, mit dem Ergebnis, dass erhebliche Einwirkungen ausgeschlossen sind.

Stoffliche Einwirkungen auf das FFH-Gebiet durch Abgas- und Staubentwicklung infolge Baustellenbetrieb und Baustellenverkehr können auf Grund der genannten Entfernung und der Filterfunktion des Waldes generell ausgeschlossen werden. Ebenso ist ein Eintrag wassergefährdender Stoffe ausgeschlossen.

B.4.10.2 Einwendungen betreffend das FFH-Gebiet „Löcknitztal“

Abgas- und Staubimmissionen

Das Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände hat die Annahmen der FFH-Vorprüfung bezweifelt, wonach stoffliche Einwirkungen auf das FFH-Gebiet durch Abgas- und Staubentwicklung infolge Baustellenbetrieb und Baustellenverkehr auf Grund der Entfernung und der Filterfunktion des Waldes generell ausgeschlossen werden können und ein Eintrag wassergefährdender Stoffe ausgeschlossen ist. Die Hauptwindrichtung West/Südwest sei nicht berücksichtigt worden.

Der Vorhabensträger hat erwidert, dass während der Bauphase bei längerer Trockenheit Staubentwicklungen im Zuge von Erdarbeiten möglich sind. Er hat darauf hingewiesen, dass gemäß den gesetzlichen Anforderungen die Vermeidung von Staubbildung vorzunehmen ist und damit Staubemissionen, auch unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung, nicht in nennenswertem Umfang zu erwarten sind.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die generelle Immissionsschutzpflicht aus § 3 Abs. 1 Landesimmissionsschutzgesetz und auf die Auflage unter A.4.3.1 j), wonach der Vorhabensträger durch geeignete Vorkehrungen (z.B. Befeuchten des Baufeldes in trockenen Monaten, Abplanen oder Abschirmen von staubentwickelnden Materialien) sicherzustellen hat, dass von den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, insbesondere denjenigen ohne gebundene Deckschicht, keine unzumutbaren Staubimmissionen auf die Nachbarschaft einwirken. Hierdurch wird auch gewährleistet, dass das FFH-Gebiet nicht durch nennenswerte Staubimmissionen beeinträchtigt wird.

Lichtimmissionen

Es wurde eingewendet, die Auswirkungen der Lichtverschmutzung seien unzureichend untersucht worden. Das betreffe die Auswirkung auf die Siedlungen Fangschleuse und Karutzhöhe sowie Insekten und Vögel des nahegelegenen FFH-Gebietes Löcknitztal. Gefordert wird, verpflichtend Leuchten mit geringem UV-Anteil zu verwenden, des Weiteren ein umfängliches Konzept zur Vermeidung von Lichtverschmutzung mit Verwendung entsprechender Lampen und Leuchtmittel weiches dem Umwelt- und Naturschutz vollends gerecht wird und dem neuesten Stand des technisch Machbaren entspricht.

Der Vorhabensträger hat erwidert: Auf Grundlage der Kartiererergebnisse übernimmt das Plangebiet lediglich eine hohe Bedeutung als Jagdhabitat für Zwerg- und Breitflügel-Fledermaus sowie eine hohe Bedeutung als Quartierraum für die Mückenfledermaus. Die Lichtempfindlichkeit der drei Arten wird auf Grundlage von Brinkmann et

al. 2012 und Voigt et al. 2019 als gering eingestuft, die drei Arten suchen als Lichtoportunisten u.a. Straßenlaternen und beleuchtete Siedlungsbereiche für Jagdflüge auf. Insofern wird die nächtliche Beleuchtung keine deutliche Abwertung des Jagdgebietes der o.g. Arten nach sich ziehen.

Es ist aus Sicherheitsgründen nicht vermeidbar, öffentliche Verkehrsflächen entsprechend der gesetzlichen Grundlagen und anerkannten Regeln der Technik, zu beleuchten. Dabei kann dem Insekten- und Vogelschutz durch die Verwendung von Leuchten mit möglichst geringem UV-Anteil Rechnung getragen werden.

Im Rahmen der erfolgten avifaunistischen Kartierungen wurden keine Brutreviere dämmerungs-/nachtaktiver Vogelarten im Umfeld des Vorhabens nachgewiesen.

Durch das geplante Vorhaben werden keine Lebensräume des Natura2000-Gebietes getrennt oder zerschnitten. Das Gebiet Löcknitztal erstreckt sich nördlich bzw. nordöstlich des Vorhabens in nordöstlicher Ausdehnung und umfasst im Wesentlichen den Fluss Löcknitz und seine Auen. Das Schutzgebiet ist geprägt von dem naturnahen Tieflandfluss in einem von einem Durchströmungsmoor gefüllten Tal mit unterschiedlichen Biototypen wie Röhrichen, Hochstaudenfluren, Seggenrieden sowie Erlen- und Weidenbrüchen. Vögel, die in diesem Schutzgebiet beheimatet sind, werden sich vor allem an den Strukturen innerhalb dieses Lebensraumkomplexes orientieren. Die Lebensraumansprüche der im Schutzgebiet brütenden Vogelarten werden durch das Schutzgebiet voll und ganz gedeckt, die Habitatausstattung im Vorhabensbereich bietet nachweislich kein Lebensraumpotenzial für die im Schutzgebiet vorkommenden Vogelarten. Optische und/oder akustische Störreize, die sich auf das Schutzgebiet und seine Zielarten auswirken können, sind nicht zu erwarten. Siedelnde Vögel erfahren aufgrund der Distanz zum Vorhaben in Verbindung mit der Abschirmung durch den Bestandswald keine Störungen am Brutplatz.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung an, dass von der Beleuchtung des Vorhabensgebietes keine negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet zu erwarten sind. Um die Auswirkungen des Vorhabens auf Insekten, Fledermäuse und Vögel gleichwohl zu minimieren, beauftragt die Planfeststellungsbehörde unter A.4.5.3 a), die Beleuchtung insektenfreundlich zu gestalten und Abstrahlungen in die Umgebung zu minimieren. Die Verwendung von LED-Licht zugunsten des Arten- und Klimaschutzes ist im LBP ohnehin vorgesehen. Die Verpflichtung, sämtliche Beleuchtung nach den Regeln der Technik UV-arm und gezielt zu gestalten, ist dem Vorhabensträger zumutbar, insbesondere auch um die Auswirkungen des Vorhabens in einem bislang schwach bis gar nicht beleuchteten Waldgebiet zu minimieren.

Hinsichtlich der Ortslagen Karutzhöhe und Fangschleuse wird auf die Ausführungen unter B.4.9.2 verwiesen.

Flächen der CEF-Maßnahmen

Es wurde eingewendet, im Planfeststellungsrahmen seien die unmittelbar ans FFH-Gebiet Löcknitztal angrenzenden Flächen für CEF-Maßnahmen vorgesehen, daher sei im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu untersuchen, ob CEF-Maßnahmen bestehende Schutzgüter nicht beeinträchtigen.

Der Vorhabensträger hat erwidert, In den Bereichen östlich der L 23, wo sich die CEF-Maßnahmen 014_CEF und 015_CEF in Richtung FFH-Gebiet erstrecken, sind keine vorhabenbedingten Eingriffe vorgesehen. Bei 015_CEF wird in der Waldfläche lediglich der Aufwuchs der Traubenkirsche, als einer aus forstlicher und naturschutzfachlicher Sicht unerwünschten Art, entfernt und zusätzliche Habitatelemente für Reptilien eingebracht. Bei 014_CEF handelt es sich um einen Suchraum für die Anbringung von Ersatzquartieren für Vögel und Fledermäuse. Andere Maßnahmen finden nicht statt. Insofern ist nicht mit einer Beeinträchtigung des benachbarten FFH-Gebietes Löcknitztal durch die geplanten CEF-Maßnahmen zu rechnen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an.

Auswirkungen des B-Plans Nr. 60

Es wurde eingewendet, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sei aufgrund der unmittelbaren Nähe zum FFH-Gebiet unabdinglich, insbesondere wenn von einem genehmigten B-Plan 60 ausgegangen werde, dessen Auswirkungen noch nicht abschließend geprüft sind.

Der Vorhabensträger hat erwidert, in der FFH-Vorprüfung wurde anhand der zu erwartenden Projektwirkungen geprüft, ob das Vorhaben geeignet ist, die maßgeblichen Gebietsbestandteile zu beeinträchtigen. Da dies nicht der Fall ist, kann auf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Eventuelle Auswirkungen des B-Plan 60 seien im B-Plan Verfahren zu klären.

Der B-Plan 60 wurde mittlerweile festgesetzt. In der Begründung zum B-Plan 60 wird ausgeführt (Kapitel C.2.3.1, S. 192 ff.), dass das Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen nicht geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. In der Begründung zum B-Plan 60 wird ausgeführt: Bezogen auf den Verkehrslärm wurde in der entsprechenden Untersuchung nachgewiesen, dass eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nur an der Landesstraße L 23, im Bereich des bestehenden Bahnhofes Fangschleuse, zu erwar-

ten ist. Dies kann aber durch Minimierung der zulässigen Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge vermieden werden. Somit können nachteilige Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durch Lärm ausgeschlossen werden.

Walderhalt nach Bebauungsplan Nr. 13, 1. Änderung

Mehrere Einwender haben das Vorhaben in Konflikt mit den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 13, 1. Änderung gesehen. Dort wurden Festsetzungen zum dauerhaften Walderhalt für den Schutz des FFH-Gebietes Löcknitztal getroffen.

In der Begründung sei der zwischen nordöstlicher Plangebietsgrenze und FFH-Gebiet liegende Wald als Walderhalt festgesetzt worden um zu sichern, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete Löcknitztal und Spree ausgeschlossen wird.

Der Vorhabensträger hat darauf verwiesen, dass das vorliegende Planfeststellungsverfahren ein eigenständiges Verfahren des Bundes ist, welches nicht an die Bedingungen der Bebauungspläne gebunden ist. Eine Überplanung ist möglich und sei im vorliegenden Fall notwendig für die Errichtung der vorhabensgegenständlichen Eisenbahninfrastrukturanlagen.

Der Vorhabensträger hat erwidert, dass die FFH-Vorprüfung (Unterlage 17, Kapitel 5.4, S. 32) zu dem Ergebnis kommt, dass das Vorhaben „Bahnhof und Verkehrsstation Fangschleuse“ auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten nicht geeignet ist, das FFH-Gebiet „Löcknitztal“ erheblich zu beeinträchtigen. Die betriebsbedingte Zunahme der Zugzahlen und ggf. auch der Kfz-Zahlen (aufgrund der Bebauungspläne mit Straßenüberführung der L23) werde keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der relevanten Arten verursachen, da sich bereits auf Grund der Vorbelastung durch Lärm der L23 keine sensiblen Arten im westlichen Teil des FFH-Gebietes angesiedelt haben. Die Lärmausbreitung von der neuen L23 werde sich lagebedingt geringfügig nach Osten verschieben, aber die abschirmende Wirkung des Waldes zwischen L23 und FFH-Gebiet bleibe erhalten. Das Gebiet biete auch auf Grund seiner Größe ausreichend Ausweichmöglichkeiten innerhalb des 10 km langen Löcknitztals.

Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Sie schätzt ein, dass der Wegfall eines schmalen Waldstreifens von maximal ca. 25 m Breite, der für die Errichtung der Gleisanlage und den Betriebsweg benötigt wird, die Immissionssituation im FFH-Gebiet nicht wesentlich verschlechtert. Wald hat eine relativ geringe Schalldämpfung. Die fehlende Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ergibt sich in erster Linie durch den Abstand von den Orten, wo Emissionen auftreten.

Der Abstand des Vorhabens von den Schutzgebieten beträgt an der nächstgelegenen Stelle ca. 200 m. Dort wird ein circa 25 m breiter Streifen entlang der Bahnanlage gerodet. Hiermit rücken die Verkehrsanlagen nur geringfügig an das Schutzgebiet heran. Eine signifikante Schutz- und Lebensraumfunktion gegenüber dem Schutzgebiet geht von dem zu rodenden Teil des Waldstücks nicht aus.

Der B-Plan 60 hat den B-Plan 13 mittlerweile überplant und kommt wie oben ausgeführt ebenfalls zu dem Schluss, dass auch im Zusammenwirken mit anderen Projekten keine negativen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet auftreten.

Im Ergebnis stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass das Vorhaben mit den Erhaltungszielen des nordöstlich des Vorhabenbereichs gelegenen Natura 2000-Gebietes „Löcknitztal“ (EU-Nr. DE 3549-301, Landes-Nr. 35) vereinbar ist und diese nicht erheblich beeinträchtigt.

B.4.10.3 Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“

Ein erheblicher Teil des Vorhabens liegt im oder tangiert das Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“ [3648-602] im Bereich des Industriestandortes von Bahn-km 27,9 bis ca. km 30. Der Industriestandort selbst wurde schon aus dem LSG ausgegrenzt. Die Grenze verläuft dabei nördlich der bestehenden Gleise, so dass alle geplanten Maßnahmen des Vorhabens nördlich der Gleise innerhalb des bestehenden LSG liegen. Ab ca. Bahn-km 30 liegt das Vorhaben innerhalb des LSG mit Ausnahme einer weiteren kleinflächigen Ausgrenzung am Bahnübergang Fangschleuse, wo ca. über 140 m Länge ein ausgegrenzter Bereich für die vorhandene Bebauung besteht. Innerhalb des Schutzgebietes werden insgesamt 8,2743 ha durch Bahnanlagen und erforderliche Nebenanlagen in Anspruch genommen (LBP, Seite 133ff).

Das Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“ ist mittels Verordnung vom 6. November 2006, zuletzt geändert durch Artikel 31 der Verordnung vom 29. Januar 2014 geschützt.

Die Planfeststellungsbehörde hat in der Vorläufigen Anordnung vom 19.10.2023 eine Befreiung aus überwiegenden öffentlichen Interessen erteilt, gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG von den Verboten der Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“, insbesondere § 4 Abs.1 Nr.1 und 4 sowie Abs. 2 Nr.1, 2 und 4. Die Befreiung wird hiermit unter A.3.2 bestätigt und erteilt in dem für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Flächenumfang von 8,2743 ha.

Zwar werden einige der dem Schutzzweck des § 3 Nr. 1, Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, unterfallenden

Ziele von dem Vorhaben berührt, zu nennen wären hier Grundwasserneubildung und naturnahes Abflussgeschehens im Gebiet, ökologischen Funktionsfähigkeit der Böden und des Regionalklimas in seiner Ausgleichsfunktion für den Ballungsraum Berlin. Von dem Vorhaben betroffen sind jedoch ganz überwiegend an die bestehende Bahnstrecke angrenzende Flächen mit Nadelholzforsten, und nicht die in § 3 Nr. 1 a, b, f, g und Nr. 2 der Verordnung benannten charakteristischen, ausdrücklich geschützten Landschaftsformen und Schutzzwecke. Auch der Schutzzweck nach § 3 Nr. 3, die Erhaltung und Entwicklung des Gebietes wegen dessen besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung, kommt in dem betroffenen schmalen Bereich parallel zur bestehenden Bahnstrecke angrenzend an ein Industriegebiet, nur in geringem Umfang zum Tragen.

Im Ergebnis erachtet die Planfeststellungsbehörde die Befreiung zur Inanspruchnahme der Flächen für das Vorhaben als vertretbar, da die Beeinträchtigungen an einem Rand des Gebiets liegen, relativ geringfügig sind und der Charakter des gesamten, über 24.000 ha großen LSG hierdurch nicht maßgeblich verändert wird. Daher ist es mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar.

Der Auffassung des LfU, nach dem eine Befreiung nach § 67 BNatSchG nicht eröffnet sei, da es sich bei dem Bauvorhaben nicht um einen Einzelfall handle, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Anders als bei der Überplanung von Schutzgebieten durch Flächennutzungs- und Bebauungspläne, die eine Angebotsplanung darstellen und ggf. eine Vielzahl von Bau- oder Anlagengenehmigungen ermöglichen, handelt es sich beim vorliegenden Vorhaben um einen Einzelfall. Die Verordnung selbst lässt den Weg der Befreiung nach § 67 BNatSchG unter § 7 zu. Die Grundbedingungen für die Erteilung einer Befreiung liegen vor. Für die Umsetzung des Vorhabens besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse (vgl. hierzu B.4.1). Die Wahrung der Vorschriften des Landschaftsschutzgebiets würde die Umsetzung des Vorhabens unmöglich machen, so dass für dieses im überragenden öffentlichen Interesse stehende Vorhaben des Infrastrukturausbaus (welches seiner Art und Lage nach als Einzelfall zu bezeichnen ist) eine Ausnahme zu erteilen war. Kennzeichnend für den vorliegenden Fall ist auch, dass die Bahnstrecke bereits seit dem 19. Jahrhundert vor Ort besteht und das Landschaftsschutzgebiet später an die Strecke herangerückt ist. Die Schutzgebietsausweisung, ohne die Möglichkeit einer Befreiung, würde der Bahn daher die Möglichkeit nehmen, ihre Anlagen wie im vorliegenden Fall an veränderte Bedürfnisse anzupassen.

Es liegt nahe, dass der vorhabensgegenständliche Bereich mit Bahn- und Nebenanlagen aus dem LSG ausgegliedert werden sollte. Die Ausgliederung liegt jedoch nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, sondern des Verordnungsgebers.

B.4.11 Forstrechtliche Belange, Waldumwandlung

Der Landesbetrieb Forst Brandenburg hat im Anhörungsverfahren seine Zustimmung zur Waldumwandlung einschließlich der forstrechtlichen Kompensation erteilt. Diese erfolgt durch die Zahlung einer Walderhaltungsabgabe und die planfestgestellten Ersatzmaßnahmen.

Die entsprechenden Genehmigungen zur Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart hat die Planfeststellungsbehörde bereits im Wege vorläufiger Anordnungen erteilt. Die Genehmigung der Waldumwandlung wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss nochmals ausdrücklich erteilt und bestätigt, wie unter A.3.3 dargestellt.

Stellungnahmen und Einwendungen:

Das Landwirtschaftsamt, Landkreis Oder-Spree, hat ausgeführt, die Erstaufforstungsflächen mit den GE-Nummern 113 und 114 seien aus agrarstruktureller Sicht sehr ungünstig gewählt. Es würden Ackerflächen zerschnitten und sie stellten keinen Zusammenhang zu einem angrenzenden Waldgebiet dar.

Der Vorhabensträger hat erwidert, dass die Zugänglichkeit der Ackerflächen aufgrund angrenzender Wege weiterhin gesichert ist. Aus ökologischer Sicht sei eine Anlage von Waldinseln in der unmittelbaren Nähe zu vorhandenen Forstflächen eine Bereicherung im Sinne von Trittsteinbiotopen. Aufgrund der schlechten/sehr geringen Bodengüte bei allen Erstaufforstungsflächen wurden diese zur Erstaufforstung genehmigt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung an.

Gegen die Waldumwandlung wurde weiter eingewendet: Der Planentwurf sieht die Rodung von ca. 11 ha intakter Waldfläche in diesem Bereich vor. Die Wiederaufforstung von ca. 3,2 ha biete keinen gleichwertigen Ersatz. Auch diese Fläche benötige Jahrzehnte, um den jetzigen Zustand zu erreichen und eine Schutzfunktion zu erfüllen.

Auch wenn die Planung zu dem Schluss kommt, dass die hier vorhandenen Kiefer-Waldbestände für die naturbezogene Erholung nur eine geringe Abweichung bieten, erfülle dieser Standort mehrere Funktionen:

„Immissionsschutzwald“, „Lärmschutzwald“, „Wald mit hoher ökologischer Funktion“, „Erholungswald Identitätsstufe 1“ und diene den Bürgern zur Erholung. Die Kompensation durch Erstaufforstung und Waldumbau biete keinen gleichwertigen Ersatz, da

diese Flächen Jahrzehnte benötigen, um den jetzigen Zustand zu erreichen, um eine Schutzfunktion zu erfüllen und sich wahrscheinlich weit vom jetzigen Standort befinden wird. Der Wald soll durch Anlagen ersetzt werden, von denen eigene Emissionen ausgehen.

Die genannten Ausgleichsmaßnahmen befinden sich allesamt in großer Entfernung und stünden mit der durch die Baumaßnahmen geschädigten Waldfläche in keiner Beziehung. Ein Großteil der Fläche, 8,2 ha befindet sich im Landschaftsschutzgebiet und müsse daher geschützt bleiben. Eine Kompensation durch bloße Aufforstung an anderer Stelle sei nicht gegeben, da Wald weit mehr als eine Ansammlung von Bäumen ist. Es seien seit Jahrtausenden gewachsene, unversiegelte, natürlichen Böden mit Mikroorganismen, Kleinstlebewesen, Insekten, Myzelien, Moosen, Farnen, Gräsern, Wildblumen und -Kräutern, Vögeln, Säugetieren, Amphibien, Sträuchern und schließlich auch Bäumen. Es brauche Jahrhunderte bis sich in der Oberfläche wieder etwas Ähnliches bildet wie diese Waldfläche, in den Bodentiefen bräuchte es sogar eine erneute Eiszeit um ähnliche geologische Bedingungen wieder hervor zu bringen wie auf der Fläche die jetzt durch das geplante Vorhaben vernichtet werden soll.

Der Vorhabensträger hat erwidert:

Die umweltfachlichen Aspekte wurden in der UVS und dem LBP berücksichtigt und die Eingriffe werden im selben Naturraum ausgeglichen.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung wurde geprüft, ob trassennahe Erstaufforstungsflächen bzw. Waldumbauf Flächen vorhanden sind. Eine Positivauskunft dazu gab es nicht. Nach BNatSchG § 15 Abs. 2 sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder zu ersetzen. Dabei ist der Ersatz im betroffenen Naturraum vorzunehmen. Dies ist in der Planung umgesetzt worden.

Die in Rede stehenden Waldfunktionen werden, gesetzeskonform, über den Umbau bestehender Monokulturforste in naturnahe Laubmischwälder, auf ca. 16 ha, ausgeglichen.

Die benannten Waldfunktionen kommen nicht alle im Bereich des Vorhabens vor. Mit Stellungnahme vom 04.09.2023 durch den Landesbetrieb Forst wurde dem Vorhabensträger mitgeteilt, dass die Waldfunktion „Immissionsschutzwald“ für die in Rede stehenden Wald/Forstflächen durch das LfU nicht festgesetzt wurde.

Im Rahmen des Vorhabens werde ein Streifen von Wald entlang der Bahntrasse in eine andere Nutzungsart umgewandelt. Auf den verbleibenden Forstflächen bestehen die Waldfunktionen weiterhin.

Die Gemeinde Grünheide ist in große zusammenhängende Wald- und Forstgebiete eingebettet. In diesem Zusammenhang sei der hier betrachtete Verlust von überwiegend Forstflächen in seiner Wirkung nicht als erheblich einzustufen. Mit der Inanspruchnahme durch das Projekt gehen Forstflächen entlang von bestehenden Schienenwegen verloren, welche eine untergeordnete Bedeutung für die Naherholung spielen. Wertvolle Walderholungsgebiete wie z.B. entlang der Löcknitz werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt und stehen der Naherholung vollumfänglich weiter zur Verfügung.

Die Planfeststellungsbehörde schätzt ein, dass die Waldumwandlung für das Vorhaben notwendig und verhältnismäßig ist. Die beeinträchtigten Waldfunktionen werden im selben Naturraum ausgeglichen.

B.4.12 Klimaschutz

B.4.12.1 Berücksichtigungsgebot § 13 Abs. 1 KSG

Das Vorhaben berücksichtigt entsprechend § 13 Abs. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele. Ein wesentliches Ziel zur Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen ist die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene. Beides wird mit dem Vorhaben erreicht. Mit der Erweiterung des Bahnhofs wird die Voraussetzung geschaffen, künftig täglich eine erhebliche Anzahl von Güterzügen in das und aus dem Automobilwerk auf die Strecke zu bringen. Dies wäre mit dem vorhandenen einzelnen Anschlussgleis nur in geringem Umfang möglich. Vergleichbares gilt für den Personennahverkehr. Durch die Verlegung und den Ausbau der Verkehrsstation wird die Erreichbarkeit des Werkes für die dort Arbeitenden erheblich verbessert. Der derzeit fahrende Pendelzug von Erkner auf das Werksgelände kann hierdurch entfallen und gibt damit Kapazität auf der Strecke 6153 frei. Durch die höhere Effizienz des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßengüter- und Personenverkehr kann in erheblichem Umfang Energie eingespart und der CO₂-Ausstoß verringert werden. Zwar ist die Errichtung des Vorhabens mit dem Wegfall einer CO₂ Senke (des zu fällenden Waldes) sowie CO₂ Ausstoß für Baumaterialien und Bautätigkeiten verbunden. Aufgrund des mittel- und langfristigen Einspareffektes durch die Verkehrsverlagerung auf die Schiene erachtet die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben jedoch als insgesamt positiv im Sinne des KSG.

Die Klimaziele sind auch in Hinblick auf den Ersatzneubau des ehemaligen Empfangsgebäudes samt Nebengebäude bei der Abwägung zu berücksichtigen. Dies wird gewährleistet durch Anwendung des GEG auf den Neubau. Unter A.4.10 Nr. 4 wird

daher klagestellt, dass für die Errichtung des Ersatzgebäudes die Vorschriften des Gebäudeenergiegesetzes in seiner am 20.12.2024 gültigen Fassung anzuwenden sind und es sich nicht um ein Bestandsgebäude oder denkmalrechtlichen Sonderfall handelt. Die zum Beschlussdatum gültige Sach- und Rechtslage liegt der Abwägung zu Grunde und ist daher auch bei der Errichtung des Gebäudes anzuwenden.

B.4.12.2 Gewinnung erneuerbarer Energie nach § 11a AEG

Nach der Vorgabe des § 11a AEG sollen bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

In der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 20/8922, S. 57) heißt es hierzu:

„Die Regelung trägt zum konsequenten Ausbau der erneuerbaren Energien bei, indem sie darauf abzielt, dass hierfür auch die Flächenpotentiale im Bereich der Eisenbahnanlagen genutzt werden. § 11a AEG flankiert somit die Umsetzung des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz. Der stufenweise Ausbau von Photovoltaikanlagen entlang der Bahnstrecken des Bundes leistet einen notwendigen Beitrag, um den Bahnbetrieb bis 2040 netto-klimaneutral zu betreiben und zu unterhalten. Bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen soll deren Nutzung zur Erzeugung erneuerbarer Energien künftig integraler Bestandteil der Planungen der Betreiber von Eisenbahnanlagen sein.“

Die Vorschrift zielt hiermit nicht allein auf die Nutzung der Eisenbahnanlagen im engeren technischen Sinne, sondern auch auf Flächenpotentiale im Bereich der Eisenbahnanlagen, die Gegenstand von Bau oder Änderung sind.

Der Vorhabensträger trägt dem insoweit Rechnung, als er die Möglichkeit aufgezeigt hat, auf dem Dach des EStW Gebäudes Photovoltaikmodule zu installieren, zur Versorgung der Bahnanlagen und der Möglichkeit der Einspeisung ins Stromnetz bis zu 30 kVA. Dies ist Gegenstand der Auflage unter A.4.10 Nr. 2.

Die Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus der Auffassung, dass die Soll-Vorschrift des § 11a AEG es im vorliegenden Fall auch gebietet, die Bahnsteigdächer und u.U. ungenutzte Freiflächen für die Energiegewinnung zu nutzen. Es liegt kein Sonderfall vor, in dem eine Nutzung ausnahmsweise nicht geboten wäre. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden hierdurch nicht beeinträchtigt.

Um eine gefahrlose Nutzung der Bahnsteigdächer ohne Beeinträchtigung des Betriebs zu gewährleisten, hat der Vorhabensträger die Technische Mitteilung TM-2024-

01, Version V.02 mit Stand vom 16.08.2024 erlassen. Demnach sind beim Bau oder der grundlegenden Instandsetzung von Bahnsteigdächern grundsätzlich photovoltaische Anlagen (PV-Anlagen) zu installieren. Nach der TM ist aus Sicherheitsgründen ein Abstand der PV-Anlage von der Dachkante von 2 m einzuhalten, und ein Wartungsgang in der Mitte des Daches freizuhalten. Auf diese Weise können die zu errichtenden Bahnsteigdächer genutzt werden. Daher erachtet die Planfeststellungsbehörde es als zumutbar, den Vorhabensträger zu einer Nutzung entsprechend § 11a AEG mit der Auflage unter A.4.10 Nr. 1 zu verpflichten.

Es ist kein Grund erkennbar, wonach die Installation einer PV-Anlage im vorliegenden Fall - bei einer nutzbaren Dachfläche von gut 2000 m² - unwirtschaftlich wäre. Überdies wären die in der TM-2024-01V.02 aufgestellten Grundsätze für die Wirtschaftlichkeit für die Planfeststellung nicht direkt bindend, weil § 11a AEG unmittelbar geltendes Recht darstellt. Aufgrund des unmittelbar geltenden § 11a AEG ist es dem Vorhabensträger auch zumutbar, die Ausführungsplanung nötigenfalls für die PV-Anlage zu ergänzen, unabhängig davon, wie weit die Planung im vorliegenden Fall vorgeschritten ist.

Dem Einwand des Vorhabensträgers, dass die Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt würde, indem zusätzliche Sperrpausen erforderlich würden, weil eine Photovoltaikanlage auf den neuen Bahnsteigdächern regelmäßig inspiziert und gewartet werden muss, was aus Arbeitsschutzgründen nur unter der Abschaltung der Oberleitung erfolgen darf, misst die Planfeststellungsbehörde kein überwiegendes Gewicht zu. Denn ein solches Vorgehen ist bei einer Ausführung gemäß TM-2024-01V.02 in der Regel nicht erforderlich. Überdies benötigen Photovoltaikanlagen nur sehr wenig Wartung. Wenn es dennoch erforderlich werden sollte, hält die Planfeststellungsbehörde es für zumutbar, in diesen seltenen Fällen ggf. eine Oberleitung abzuschalten, wie dies auch zur Inspektion und Wartung der Dächer selbst und anderer Bahnanlagen erfolgt. Wenn, wie vom Gesetzgeber entschieden, Bahnanlagen für die Gewinnung erneuerbarer Energien genutzt werden sollen, sind Nutzungskonflikte und gewisse Verkehrserschwernisse nahezu nie auszuschließen.

Ausweislich der Gesetzesbegründung zu § 11a AEG (BT-Drs. 20/8922, S. 57) ist bei der Entscheidung, welche Flächen für den Ausbau genutzt werden, das überragende öffentliche Interesse am Ausbau der Erneuerbaren Energien mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abzuwägen. Hinsichtlich der Bahnsteigdächer gewichtet die Planfeststellungsbehörde das überragende öffentliche Interesse am Ausbau der Erneuerbaren Energien höher als die - bei Beachtung der technischen

Vorgaben der TM-2024-01V.02 allenfalls geringfügigen - Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Dass der Bau des Vorhabens „Bahnhof Fangschleuse“ nach § 1 Abs. 3 i.V.m. Anlage Abschnitt 2 Nr. 39 BSWAG ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse steht, führt zu keiner anderen Bewertung. Denn die Mitnutzung für erneuerbare Energien steht dem Bahnhofsbaus nicht entgegen, sondern ist mit diesem vereinbar.

Um dem gesetzlichen Auftrag aus § 11a AEG gerecht zu werden, Flächenpotentiale im Bereich der Anlagen zu nutzen, gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabens-träger darüber hinaus auf, nochmals zu prüfen, inwieweit Freiflächen neben und zwischen den Gleisanlagen ggf. nach § 11a AEG zu nutzen sind. Die genannten Abwägungsgrundsätze sind hierbei zu berücksichtigen. Damit die Planfeststellungs-behörde die Abwägung nachvollziehen kann, ist es erforderlich, die Flächen jeweils zu beschreiben nach Länge, Breite, Fläche und Abstand zur Gleismitte. Zur Auflösung des Vorbehalts unter A.4.10 Nr. 3 ist die Untersuchung und ggf. Planung ergänzender Energieanlagen der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorzu-legen.

B.4.13 Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten

a) Bewirtschaftung nicht gefährlicher Abfälle

Der Landkreis Oder-Spree, Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde, legt mit Schreiben vom 15.08.2023 bzw. 24.04.2024 dar, dass bei Realisierung des an-tragsgegenständlichen Vorhabens mit einem Anfall von nicht gefährlichen und ge-fährlichen Abfällen zu rechnen sei und dass die abfallrechtlichen Überwachungs-zuständigkeiten im Land Brandenburg in der Abfall- und Bodenschutz-Zuständigkeits-verordnung - AbfBodZV geregelt seien. Danach obliege nach § 1 i.V.m. lfd.Nr. 1.23.2 der Anlage zur AbfBodZV die abfallrechtliche Überwachung der Vermeidung, Verwer-tung und Beseitigung von gefährlichen Abfällen, mit Ausnahme der Erzeuger von Kleinmengen im Sinne von § 2 Absatz 2 NachwV, dem Landesamt für Umwelt. Die Überwachung der Vermeidung, Verwertung und Beseitigung aller anfallenden nicht gefährlichen Abfällen werde von der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutz-behörde (uAWB/uB) des Landkreises Oder-Spree wahrgenommen. In Bezug auf die Abfallbewirtschaftung der anfallenden nicht gefährlichen Abfälle werde dem Vorha-ben bei Beachtung bestimmter Nebenbestimmungen auf Grundlage des vorliegenden Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts (BoVEK, Unterlage 23) zugestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Forderungen und Hinweisen der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde mit den Nebenbestimmungen unter A.4.6 b) zu eigen. Der Vorhabensträger hat die Einhaltung zugesichert.

b) Bodenschutz

Der Landkreis Oder-Spree, Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde, fordert mit Schreiben vom 15.08.2023 bzw. 24.04.2024, die Baumaßnahmen durch eine Person mit nachgewiesener bodenkundlicher Fachkunde zu begleiten (Bodenkundliche Baubegleitung). Ziel sei die Wahrung bodenschutzrechtlicher Belange, Vermeidung schädlicher Bodenveränderungen, flächensparender Umgang und Erhalt bzw. naturnahe Wiederherstellung der Böden in ihrer natürlichen Funktion gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG. Bei entsprechender Fachkunde könne die Bodenkundliche Baubegleitung durch die Umweltfachliche Baubegleitung erfolgen. Ein entsprechendes Konzept sei der zuständigen Behörde spätestens vier Wochen vor Baubeginn vorzulegen. Nach Abschluss der Bauarbeiten habe die bodenkundliche Baubegleitung einen Bericht zu erstellen und der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde zu übergeben. Altlasten oder Altlastverdachtsflächen im Sinne des § 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) seien im Vorhabenareal nicht bekannt.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, das Erfordernis einer bodenkundlichen Baubegleitung neben der Umweltfachlichen Bauüberwachung, der Vorlage eines entsprechenden Konzeptes neben dem BOVEK, einer Dokumentation der Wartung, Betankung und Reinigung von Baustellenfahrzeugen neben der festgelegten Baustellenordnung und deren Überwachung seien nicht nachvollziehbar.

Die Planfeststellungsbehörde hält es für zweckmäßig und ausreichend, die Einhaltung der einschlägigen bodenschutzrechtlichen Bestimmungen zum Gegenstand der festgesetzten umweltfachlichen Bauüberwachung (Unterlage 15.02, LBP-Maßnahmenblatt 001_VA-V) zu machen und im Rahmen der diesbezüglich beauftragten Berichterstattung auch die Ergebnisse der bodenschutzbezogenen Überwachungstätigkeit gegenüber der Unteren Bodenschutzbehörde nachzuweisen, Nebenbestimmung A.4.6 b) i.

B.4.14 Denkmalschutz

Sämtliche bekannten Bodendenkmäler bzw. deren Verdachtsflächen werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Für den Fall zufälliger Funde haben die Denkmalbehörden auf die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften hingewiesen. Hierzu ergehen Auflage und Hinweis unter A.4.7.2.

Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Fangschleuse wurde vor einigen Jahren aufgrund seines Zustands nicht in die Denkmalliste eingetragen, hat nach Einschätzung des Landesdenkmalamtes aber dennoch Denkmalwert. Es muss für den Bau eines Überholungsgleises abgebrochen werden. Eine fachgerechte Dokumentation hat der Vorhabensträger bereits zugesagt. Entsprechend der Forderung des Landesdenkmalamtes ergeht hierzu die Auflage unter A.4.7.1.

Im Anhörungsverfahren wurde unter anderem durch die Gemeinde Grünheide hervorgehoben, dass der Erhalt des historischen Empfangsgebäudeensembles für sie einen sehr hohen Stellenwert hat. Aus diesem Grund hat der Vorhabensträger im Zuge der Planänderungen eingeplant, Ersatzgebäude im Bereich der neuen Verkehrsstation zu errichten. Der Vorhabensträger hatte erwogen, das Gebäudeensemble am alten Standort ab- und am neuen aus den vorhandenen Teilen wieder auf zu bauen. In der Abstimmung mit dem Eigentümer stellte sich jedoch heraus, dass ein solches Vorgehen als sehr schwierig eingeschätzt wird, weil die Bauteile aus verschiedenen Bau- und Renovierungsstufen stammen und eine zerstörungsfreie Trennung schwierig wäre. Zudem wäre das ehemalige Empfangsgebäude in dem Fall für längere Zeit nicht nutzbar. Daher erachtet die Planfeststellungsbehörde einen vollständigen Ab- und Wiederaufbau nicht für zumutbar. Um die Gebäude für das Ortsbild denkmalgerecht bzw. in einem möglichst authentischen Erscheinungsbild wieder zu errichten gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger unter A.4.7.1 auf, die Ausführungsplanung für das äußere Erscheinungsbild mit der Denkmalbehörde und der Gemeinde abzustimmen.

B.4.15 Kampfmittelbergung

Der Landkreis Oder-Spree, Kreisplanungsamt, weist mit Schreiben vom 15.08.2023 darauf hin, dass sich entsprechend der aktuellen Karte des Kampfmittelbeseitigungsdienstes beim Zentraldienst der Polizei im gesamten Bereich des Vorhabens Kampfmittelverdachtsflächen befinden.

Der Vorhabensträger teilt in seiner Erwiderung auf den Landkreis mit, er habe für das relevante Gebiet Kampfmittelauskünfte eingeholt. Die erforderlichen Kampfmitteluntersuchungen würden im Rahmen der Baumaßnahmen durchgeführt.

B.4.16 Bergbau

Das LBGR hat darauf hingewiesen, dass das östliche Teil des Planungsgebietes teilweise ein rechtlich festgesetztes Baubeschränkungsgebiet für Kiese und Kiessande überdeckt. Bergrechtliche Genehmigungen zum Abbau liegen derzeit nicht vor. Unter

der Voraussetzung, dass die in dem Bereich geplanten Baustraßen und Technologieflächen wieder zurückgebaut werden, hat das LBGR dem Vorhaben auf der Grundlage von § 108 Bundesberggesetz zugestimmt.

B.4.17 Landesvermessung

Das Kataster- und Vermessungsamt des Landkreises Oder-Spree weist mit Schreiben vom 15.08.2023 und 24.04.2024 darauf hin, dass sich im Bereich der geplanten Baumaßnahmen Vermessungsmarken der Landesvermessung und Grenzzeichen befinden, die nach § 24 des Brandenburgisches Vermessungsgesetz (BbgVermG) einen besonderen Schutz genießen.

Der Vorhabensträger sagt in seiner Erwiderng zu, die vorhandenen sichtbaren Grenz- und Vermarktungspunkte während der Baumaßnahme sichern zu lassen. Bei Bedarf würden diese durch einen öffentlich bestellten Vermesser eingemessen. Zerstörte Grenzpunkte würden wiederhergestellt. Überbaute Grenzpunkte würden in Abstimmung mit dem Kataster- und Vermessungsamt an geeigneter Stelle ersetzt.

B.4.18 Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz

Das Amt für Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz des Landkreises Oder-Spree fordert mit Schreiben vom 15.08.2023, während der Bauphase Straßen/Wege, die von den Baumaßnahmen betroffen sind, für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Rettungsdienste ständig nutzbar und anliegende Grundstücke sowie Löschwasserentnahmestellen ständig erreichbar zu halten. Eine Vollsperrung/Nichtnutzbarkeit von Zugängen/Zufahrten ist der Gemeinde Grünheide als örtlichem Träger des Brand- schutzes rechtzeitig anzuzeigen.

Nicht zugestimmt werde der Planung hinsichtlich Zufahrten/Zugänge/Stell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr. Diese seien nur teilweise und sehr allgemein beschrieben.

Zu der von der Gemeinde Grünheide zu gewährleisten Löschwasserversorgung sei keine Aussage getroffen worden. Hierzu seien die Anforderungen des DVGW-Arbeitsblatts W 405 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung“ zu erfüllen. Die nächste normgerechte Entnahmestelle (Hydrant) dürfe sich nicht weiter als 300 m von jedem Gebäudeteil entfernt befinden. Ggf. sei die Löschwasserversorgung vollständig oder teilweise durch den Eigentümer als Objektschutz sicherzustellen. Eine alternative normgerechte Löschwasserversorgung (Löschbrunnen, offene Gewässer usw.) müsse gesondert nachgewiesen werden.

Die Gemeinde Grünheide (Mark) hat ihre mit Schreiben vom 28.08.2023 erhobene Forderung, die Bahnsteige jeweils mit einer Trockenlöschleitung auszustatten, mit Schreiben vom 23.10.2023 unter der Voraussetzung zurückgenommen, dass weder beim Bau der Verkehrsstation, noch in Zukunft auf den Bahnsteigen Brandlasten in Form von Verkaufsständen o.ä. errichtet werden und dass der Vorhabensträger eine temporäre Trockenleitung vom Löschwasserbehälter am Standort des Stellwerkes bis zum nördlichen Bahnportal errichtet. Die Sicherstellung des Grundschutzes im Bereich des südlichen Bahnhofsvorplatzes werde voraussichtlich erst Ende 2026 erfolgen. Auf der nördlichen Zuwegung sei eine Fahrzeuglast von 26 t für den Einsatz von Rettungsfahrzeugen zu gewährleisten.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, es sei nicht geplant, die öffentliche Straßeninfrastruktur zu sperren. Die Zugänglichkeit für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und der Rettungsdienste werde ständig aufrecht gehalten.

Die Planung erfülle die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“. In Unterlage 24 (Rettungswegekonzept) seien die Zufahrten und Zugänge zu den bahnseitigen Rettungswegen dargestellt. Es seien Zugänge mit einer Mindestbreite von 1,60 m und Zufahrten mit einer Mindestbreite von 3,50 m sowie Ausweichstellen und Wendestellen für Fahrzeuge bis 9 m Länge geplant.

Am neuen Stellwerk in km 29,0 sei ein Löschwasserbehälter mit einem Mindestvolumen von 96 cbm geplant. Für den Bereich der Verkehrsstation (km 28,4) würden mit dem Landkreis und der Gemeinde erforderliche Maßnahmen des Grundschutzes abgestimmt. Es werde eine temporäre, trockene Feuerlöschleitung zwischen dem Löschwasserbehälter am Stellwerk km 29,0 und dem nördlichen Tunnelportal des Fußgängertunnels km 28,4 errichtet, die so lange bestehen bleiben solle, bis der dauerhafte Grundschutz durch die Gemeinde Grünheide hergestellt ist. Anforderungen des Objektschutzes für eine über den Grundschutz hinausgehende Löschwasserversorgung seien an die zu errichtenden Anlagen nicht zu stellen. Trockene Feuerlöschleitungen seien daher in der Verkehrsstation nicht geplant. Die nördliche Betriebsstraße werde durchgängig mit einer mittleren Beanspruchung (nach DWA) bemessen. Das bedeute, dass als maßgebende Achslast 5 t angesetzt werden. Dabei dürften auch gelegentlich Fahrzeuge mit 11,5 t Achslast auf solchen Wegen fahren. Damit sei auch das Befahren mit Rettungsfahrzeugen mit einer Fahrzeuglast von 26 t möglich, da diese in der Regel eine Achslast von weniger als 11,5 t haben.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben im Einklang mit den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes realisierbar ist. Diesbezügliche Planungsdetails sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

B.4.19 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Nebenbestimmungen unter A.4.8 sind erforderlich, um vorhabensbedingte Beeinträchtigungen öffentlicher Ver- und Entsorgungsleitungen zu vermeiden.

B.4.20 Grundinanspruchnahme

Für das Vorhaben werden Grundstücke Dritter vorübergehend und dauerhaft in Anspruch genommen. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind gerechtfertigt. Vorzugswürdige Planungsalternativen sind nicht ersichtlich.

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. Eine Inanspruchnahme kann durch Erwerb, durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zugunsten des Vorhabensträgers, aber auch durch die lediglich vorübergehende (bauzeitliche) Nutzung fremder Teilflächen erfolgen. Die Inanspruchnahmen sind im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 5) und den zugehörigen Plänen ausgewiesen. 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.

Die Flurstücke 586 und 585 mitsamt dem ehemaligen Empfangsgebäude der Verkehrsstation Fangschleuse und dem ehemaligen Toilettenhäuschen wurden von Bahnbetriebszwecken freigestellt und befinden sich in Privateigentum. Sie werden für die Erweiterung der Gleisanlagen benötigt. Der Eigentümer und die Mieterin haben im Anhörungsverfahren der Inanspruchnahme widersprochen. Im Rahmen der 1. Planänderung hatte der Vorhabensträger vorgesehen, die Gebäude auf ein nahegelegenes Ersatzgrundstück der Gemeinde zu versetzen. Dem haben sowohl der Eigentümer als auch die Mieterin widersprochen, weil es im Interesse beider ist, dass ihr Gebäude am neuen Standort der Verkehrsstation wieder- bzw. neu errichtet wird.

Ein Umsetzen der Gebäude entspricht auch der Forderung der Gemeinde Grünheide, wonach diese das Ortsbild prägenden Gebäude am Bahnhof zu erhalten sind. Der Vorhabensträger hat daraufhin im Rahmen der 2. Planänderung eine Neuerrichtung der Gebäude am neuen Standort der Verkehrsstation vorgesehen und zugesagt, die Gebäude auf einem entsprechenden Grundstück im Wege der Entschädigung dem Eigentümer anzubieten.

Der Landesbetrieb Forst als Flächeneigentümer hat im Anhörungsverfahren gefordert, dass der Vorhabensträger die nach der Planung zwischen Bahnanlagen „gefangenen“ Waldflächen ankauft, weil es sich bei diesen aus Sicht des Forstes anderenfalls um unwirtschaftlichen Restbesitz handeln würde. Der Vorhabensträger hat dem nicht widersprochen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung an und setzt unter A.4.9.2 fest, dass der Vorhabensträger diese Flächen erwirbt.

Im Übrigen wurden gegen die Grundstücksinanspruchnahmen im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Das Vorhaben dient der Anpassung des Bahnhofes Fangschleuse an die zukünftigen Anforderungen des prognostizierten Schienenpersonen- und -güterverkehrs nach erfolgter Ansiedlung des Automobilwerkes der Fa. Tesla Manufacturing Brandenburg SE. Der vordringliche Bedarf und das überragende öffentliche Interesse an dem Vorhaben ist durch § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) i.V.m. Anlage zu § 1 BSWAG, Abschnitt 2, Unterabschnitt 1, lfd. Nr. 39 („Bahnhof Fangschleuse“) festgestellt.

Es liegt im öffentlichen Interesse, die Zu- und Ablieferungsverkehre weitmöglichst auf der Schiene abzuwickeln. Voraussetzung dafür ist die mit dem vorliegenden Vorhaben geplante leistungsfähige Schnittstelle zwischen der zukünftigen werkseigenen Bahninfrastruktur, des GVZ Freienbrink und dem überregionalen Eisenbahnnetz.

Ebenso liegt es im öffentlichen Interesse, für das erhebliche Aufkommen an Werktätigen der Automobilfabrik eine leistungsfähige und günstig gelegene Personenverkehrsstation an der durch eine dicht getaktete Regionalexpresslinie (RE1) bedienten Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) zu errichten.

Alternative Varianten für den Ausbau des Bahnhofes Fangschleuse, die unter Berücksichtigung der verkehrlichen Ziele des Vorhabens einerseits und der Beeinträchtigungen anderer Belange und Rechte Dritter andererseits vorzugswürdig wären, sind nicht gegeben.

Die Verschiebung der Verkehrsstation erfolgt in Richtung des Industriegebietes der Fa. Tesla, weil der Fabrikstandort Ziel des ganz überwiegenden Teiles der Fahrgäste vor Ort ist. Zwar verlängert sich der Weg zur Verkehrsstation von mehreren Ortsteilen, insbesondere dem Ortsteil Grünheide. An die Ortsteile Fangschleuse und Gottesbrück rückt die Verkehrsstation hingegen heran, so dass diese künftig zu Fuß und mit dem Fahrrad schneller zu erreichen sein werden. Die künftige Lage der Verkehrsstation bzw. des Bahnhofsvorplatzes entspricht auch den Bebauungsplänen der Gemeinde Grünheide.

Bauzeitliche Lärm- und Erschütterungsimmissionen werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nach AVV Baulärm bzw. DIN 4150-2 und bei Einhaltung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses nach Möglichkeit reduziert. Baubedingte Staub- und Schadstoffemissionen hat der Vorhabens-träger entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorschriften zu vermeiden.

Gegen betriebsbedingte Lärmimmissionen werden die gemäß 16. BImSchV gebotenen Schutzmaßnahmen getroffen.

Das Vorhaben führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Gewässern. Bau- und anlagebedingte Risiken für das Grundwasser werden bei Einhaltung der einschlägigen Schutzvorschriften und der Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auf ein umweltverträgliches Maß reduziert.

Das Vorhaben beinhaltet umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft. Betroffen sind ganz überwiegend Nadelmischforste, welche früher oder später zum Holzeinschlag vorgesehen waren. Als Ersatz werden umfangreiche Aufforstungs- und Waldumbaumaßnahmen vorgenommen. Die Inanspruchnahme eines nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops wird ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der geplanten Schutz-, Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist das Vorhaben naturschutzrechtlich zulässig. Negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima / Luft und Landschaftsbild werden weitmöglichst vermieden, reduziert bzw. kompensiert.

Die Planung entspricht den nationalen Klimaschutzzielen und europäischen Zielvorgaben nach § 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Das Vorhaben fördert in dem Sinne die Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die Schiene. Zusätzlich

werden mit dem Vorhaben nach § 11a AEG Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energie errichtet.

Die bauzeitlichen und dauerhaften Inanspruchnahmen von Grundstücken Dritter beschränken sich auf das unbedingt notwendige Maß und sind unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an dem Vorhaben gemäß Art. 14 Abs. 2 Grundgesetz (GG) i.V.m. § 22 AEG gerechtfertigt.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen sind 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 geringgehalten werden.

Der Plan war danach mit den ergänzenden Nebenbestimmungen festzustellen.

B.6 Sofortige Vollziehung, Rechtsweg

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

Der Bahnhof Fangschleuse ist Teil der Strecke 6153 Berlin – Frankfurt/Oder. Damit betrifft das Vorhaben einen Schienenweg, der in Anlage 1 Nr. 25 zu § 18e Abs. 1 AEG aufgeführt ist. Für Rechtsbehelfe betreffend das Vorhaben ist damit nach § 18e Abs. 1 AEG i.V.m. § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO das Bundesverwaltungsgericht zuständig.

B.7 Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i.V.m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i.V.m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBABGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss 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.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Berlin, den 20. Dezember 2024
Gz. 511ppi/097-2300#001

Im Auftrag

(Dienstsiegel)