



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin  
Steglitzer Damm 117  
12169 Berlin

Az. 511pph/095-2301#001  
Datum: 23.04.2026

# **Planfeststellungsbeschluss**

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle“

im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

Bahn-km 15,300 bis 16,500

der Strecke 6024 Berlin Ostbahnhof - Potsdam Stadt

Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Projekte Bestandsnetz Berlin – V.II-O-A-B  
Caroline-Michaelis-Str. 5-11  
10115 Berlin

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	5
A.1	Feststellung des Plans .....	5
A.2	Planunterlagen.....	5
A.3	Besondere Entscheidungen .....	11
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen .....	11
A.3.2	Konzentrationswirkung .....	15
A.4	Nebenbestimmungen .....	15
A.4.1	Naturschutz und Landschaftspflege .....	15
A.4.2	Artenschutz .....	18
A.4.3	Immissionsschutz.....	19
A.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	23
A.4.5	Denkmalschutz .....	24
A.4.6	Brand- und Katastrophenschutz .....	24
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten .....	25
A.4.8	Kampfmittel .....	25
A.4.9	Unterrichtungspflichten .....	25
A.5	Zusage/n der Vorhabenträgerin .....	25
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	25
A.7	Sofortige Vollziehung .....	26
A.8	Gebühr und Auslagen .....	26
B.	Begründung .....	27
B.1	Sachverhalt.....	27
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	27
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	28
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	29
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	33
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	33
B.2.2	Zuständigkeit.....	33
B.3	Umweltverträglichkeit.....	33
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	33
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	34
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	46
B.4.1	Planrechtfertigung .....	46
B.4.2	Variantenentscheidung .....	47
B.4.3	Wasserhaushalt .....	51
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege .....	56
B.4.5	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet, Landschaftsschutzgebiete (LSG)) .....	61
B.4.6	Artenschutz .....	62

B.4.7	Immissionsschutz.....	66
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	79
B.4.9	Land- und Forstwirtschaft.....	81
B.4.10	Denkmalschutz.....	82
B.4.11	Brand- und Katastrophenschutz .....	84
B.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten .....	85
B.4.13	Kampfmittel .....	86
B.4.14	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	86
B.4.15	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen .....	86
B.5	Gesamtabwägung.....	87
B.6	Sofortige Vollziehung .....	88
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	88
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	89

### Abkürzungsverzeichnis

AFB	Artenschutzfachbeitrag
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
BA CW	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf
BASt	Betriebliche Aufgabenstellung
BBH	Baubetriebshof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GuW	Gleichstromunterwerk
KGA	Kleingartenanlage
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LImSchG Bln	Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin
MBS	Machbarkeitsstudie
oNB	Oberste Naturschutzbehörde
uNB	Untere Naturschutzbehörde
PFB	Planfeststellungsbehörde
PV-Elemente	Photovoltaik-Elemente
SenMVKU	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
SPA	Vogelschutzgebiet (Englisch: Special Protection Areas)
uBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
USchadG	Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
Var.	Variante/n
VHT	Vorhabenträgerin
ZBS	Zugbeeinflussungssystem Berliner S-Bahn

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle“ im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Bahn-km 15,300 bis 16,500 der Strecke 6024 Berlin Ostbahnhof - Potsdam Stadt, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen, am Standort Berlin Hundekehle (BHKE) einen gewerkeübergreifenden Dienstort einschließlich Gleisanlagen für Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen zu errichten – ein Bau- und Logistikzentrum. Langfristig ist geplant, am BBH möglicherweise bislang dezentrale Dienstorte des Netzbezirks (Nbz) Grunewald zu konzentrieren. Im Rahmen des Vorhabens werden ferner Zufahrten verbreitert, Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen temporär errichtet.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand: 13.01.2026, 44 Seiten Anhang 1 Machbarkeitsstudie, Planungsstand: 27.06.2025, 45 Seiten <u>Lagepläne Variantenbetrachtung:</u> Lageplan Variante 1 Lageplan Variante 2 Lageplan Variante 3 Lageplan Variante 4a Lageplan Variante 4b Lageplan Variante 4c	festgestellt  nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
2	Übersichten	nur zur Information
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab 1 : 10.000	
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab 1 : 500	
3	Lagepläne	festgestellt
3.1	Lageplan, Str. 6024, km 15,3 – km 15,9 Planungsstand: 11.12.2025, Maßstab: 1 : 500	
3.2	Lageplan, Str. 6024, km 15,9 – km 16,5 Planungsstand: 11.12.2025, Maßstab: 1 : 500	
3.3	Lageplan, Str. 6024, km 15,1 – km 15,7; Straße „Am Königsweg“, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	
3.4	Lageplan, Str. 6024, km 15,7 – km 16,3; Straße „Am Königsweg“, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	
3.5	Lageplan, Str. 6024, km 15,1 – km 15,8, Rückbau, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	
3.6	Lageplan, Str. 6024, km 15,8 – km 16,5, Rückbau, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	
4	Bauwerksverzeichnis, Planungsstand: 13.01.2026, 14 Seiten	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan, Str. 6024, km 15,3 – km 15,850, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
5.2	Grunderwerbsplan, Str. 6024, km 15,850 – km 16,5, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 01.06.2023, 2 Seiten	nur zur Information
7	Bauwerkspläne	festgestellt
7.1	Bauwerksplan Ansichten Westen, Norden, Süden, Osten, Planungsstand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
7.2	Bauwerksplan EG – Grundriss-Erdgeschoss, Planungsstand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
7.3	Bauwerksplan Schnitte A-A und B-B, Planungsstand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
7.4	Bauwerksplan OG – Grundriss-Obergeschoss, Planungsstand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
8	bleibt frei	
9	bleibt frei	
10	Querschnitte	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
10.1	RQ 1 – Ladestelle Gleis 31 – 33, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 100	
10.2	RQ 2 – Ladestelle Gleis 31 – 33, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 100	
10.3	RQ 3 _ Bahnübergang – Gleis 31 und 33, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1: 100	
10.4	RQ 4 – Bahnübergang - Gleis 21 – 22, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 100	
10.5	RQ 5 – Gleis 12 - 18, Planungsstand: 07.06.2024, Maßstab: 1 : 100	
10.6	Straße „Am Königsweg“ QP 1, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 100	
10.7	Straße „Am Königsweg“ QP 2, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 100	
10.8	Straße „Am Königsweg“ QP 3, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 100	
11	Bauphasenpläne, Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan	nur zur Information
11.1	Bauphase 0, Planungsstand: 18.03.2026, Maßstab: 1:1000	
11.2	Bauphase 1, Planungsstand: 18.03.2026, Maßstab: 1:1000	
11.3	Bauphase 2, Planungsstand: 18.03.2026, Maßstab: 1:1000	
11.4	Bauphase 3, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab:1:1000	
11.5	Bauphase 4, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1:1000	
11.6	Bauphase 5, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1:1000	
11.7	Bauphase 6, Str. 6024, km 15,1 – km 16,5, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1:1000	
11.8	Bauphase 7, Str. 6024, km 15,1 – km 16,5, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1:1000	
11.9	Endzustand, Str. 6024, km 15,1 – km 16,5, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1:1000	
11.10	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1:500	
12	bleibt frei	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13	Spurplanskizzen, Planungsstand: 10.11.2023, Maßstab: o.M.	nur zur Information
14 14.1 14.2	Trassierungsentwürfe Trassierungsentwurf, Str. 6024, km 15,3 – 15,940 Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500 Trassierungsentwurf, Str. 6024, km 15,940 – 16,5 Planungsstand: 17.11.2023, Maßstab: 1 : 500	nur zur Information
15 15.1 15.2	Landschaftspflegerische Begleitplanung Landschaftspflegerischer Begleitplan, Planungsstand: 20.03.2026, 97 Seiten + Anhang Standorte Nistkästen, Stand: 20.03.26, 6 Seiten Maßnahmenblätter 001_V Ausweisung von Tabuflächen, Stand: 11.12.2025 002_V umweltfachliche Bauüberwachung, Stand: 11.12.2025 003_V Rückbau und Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen sowie Entsiegelung von vorhandenen Flächen, Stand: 11.12.2025 004_V-VA Minderung der Beeinträchtigung der Tierwelt, insbesondere der Avifauna, Stand: 11.12.2025 005_V-VA Besiedlungskontrolle und Umsetzung, Stand: 11.12.2025 006_V-VA Temporäre Reptilienschutzzäune, vorhergehende Vergrümmungsmahd, Absturzsicherung/ Kletterhilfen, Stand: 11.12.2025 007_V Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung, Stand: 11.12.2025 008_V Schutz der an die Baustelle angrenzenden Biotope bzw. Vegetationsbestände, Gehölze und Schutzgebiete durch eindeutige Abgrenzung des Baubereiches (Bauzaun), Stand: 11.12.2025 009_E Ersatzzahlung für Biotop- und Baumverluste sowie Neuversiegelung, Stand: 11.12.2025 010_CEF Anbringen von Nistkästen für Fledermäuse, Stand: 11.12.2025 011_CEF Anbringen von Nistkästen für Brutvögel, Stand: 11.12.2025 012_CEF Aufwertung von Flächen zur Unterstützung und zum Erhalt der örtlichen Insektenpopulationen, insbesondere der Wildbienen und Heuschrecken, Stand: 11.12.2025	festgestellt  festgestellt

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
	013_CEF Anlage von dauerhaften Ersatzhabitaten für Zauneidechsen, Stand: 11.12.2025 nebst Protokoll Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle vom 17.04.2026 zu Ersatzhabitaten Reptilien, 5 Seiten	
15.3.1	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 20.03.2026, Maßstab: 1 : 1.300	nur zur Information
15.3.2	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 20.03.2026, Maßstab: 1 : 1.300	nur zur Information
15.4.1	Maßnahmenplan, Planungsstand: 20.03.2026, Maßstab: 1 : 1.300	festgestellt
15.4.2	Maßnahmenplan, Planungsstand: 20.03.2026, Maßstab: 1 : 1.300	festgestellt
15.4.3	Planung Ersatzhabitat HOWOGE, Maßstab: 1 : 1.000	nur zur Information
16.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand: 20.03.2026, 123 Seiten inkl. Anhang 1	nur zur Information
17	FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfung	nur zur Information
17.1	Bericht zur FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfung, Planungsstand: 20.03.2026, 84 Seiten	
17.2	Standard-Datenbögen und Grunewaldschutzverordnung SchVO Gw vom 11.01.2018	
17.3.1	Übersichtskarte FFH 3545-2301, SPA 3545-341 u. benachbarte Natura 2000 Schutzgebiete, Stand: 08.08.2025, Maßstab: 1: 25.000	
17.3.2	Detaillkarte Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, Stand: 08.08.2025, Maßstab: 1 : 1.000	
17.3.3	Detaillkarte Lebensraumtypen und Arten / Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, Stand: 08.08.2025, Maßstab: 1 : 1.000	
18.1	Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Stand: 20.03.2026, 96 Seiten	nur zur Information
19	Schall und Erschütterungen	nur zur Information
19.1	Schallimmissionsprognose gemäß 16.BImSchV, Stand: 16.07.2025, 39 Seiten	
19.2	Typenblatt Arbeitszuglokomotive BR 1004.5, Stand: 22.11.2022, 3 Seiten	
19.3	Schallimmissionsprognose nach TA Lärm, Stand: 16.07.2025, 94 Seiten	
19.4	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung, Stand: 14.11.2023, 54 Seiten	

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
20	Hydrogeologie	nur zur Information
20.1	Entwässerungslageplan, Str. 6024, km 15,3 – km 15,940, Planungsstand: 07.06.2024, Maßstab: 1 : 500	
20.2	Entwässerungslageplan, Str. 6024, km 15,940 – km 16,5, Planungsstand: 07.06.2024, Maßstab: 1 : 500	
20.3	Berechnung Rigole I, Planungsstand: 20.11.2023, 2 Seiten	
20.4	Berechnung Rigole II, Planungsstand: 20.11.2023, 2 Seiten	
20.5	Einzugsgebiete Entwässerung, Str. 6024, Planungsstand: 21.08.2025, Maßstab: 1 : 500	
21.1	Wasserrechtlicher Fachbeitrag zur WRRL, Planungsstand: 29.09.2023, 13 Seiten	nur zur Information
22	Baugrundunterlagen	nur zur Information
22.1	Geotechnischer Bericht Bereich 1 – Abstellgleise GAF & Wagen, Planungsstand: 03.02.2023, 20 Seiten	
22.2	Geotechnischer Bericht Bereich 2 – Abstellgleise Baulogistik inkl. Lagerflächen, Planungsstand: 03.03.2023, 23 Seiten	
22.3	Geotechnischer Bericht Bereich 3 – Abstellgleise Az-Loks, Planungsstand: 20.02.2023, 23 Seiten	
22.4	Geotechnischer Bericht Bereich 4 – Lager Fahrbahn und Laderampe, Planungsstand: 27.02.2023, 20 Seiten	
22.5	Geotechnischer Bericht Bereich 5 – Werkstatt und Gleise (neu), Planungsstand: 15.03.2023, 27 Seiten	
23	Brandschutzkonzept	nur zur Information
23.1	Ganzheitliches Brandschutzkonzept Neubau einer Wagen-, Werkstatt- und Lagerhalle, Baubetriebshof Berlin Hundekehle, Planungsstand: 31.05.2023, 48 Seiten	
23.2	Anlage zum BSK, Grundriss Erdgeschoss, Stand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
23.3	Anlage zum BSK, Grundriss Obergeschoss, Stand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
23.4	Anlage zum BSK, Schnitte, Stand: 31.05.2023, Maßstab: 1 : 100	
24	Denkmalschutz Translozierung Wagenhalle, Stand: 10.12.2025	nur zur Information
24.1	Grobkonzept Translozierung, 33 Seiten mit nachfolgenden Anlagen	
24.2	Anlage Mengenermittlung, Stand: 16.11.2025, 1 Seite	
24.3	Anlage Kostenprognose, Stand: 10.12.2025, 1 Seite	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
24.4	Anlage Terminprognose, 1 Seite	
24.5	Anlage Kosten- und Terminzusammenfassung, 4 Seiten	
24.6	Anlage Kostenprognose Rückbau, Verladen u. Transport, Stand 05.12.2025, 1 Seite	
25	bleibt frei	
26	Betreiber- und Entsorgungskonzept	nur zur Information
26.1	Betreiberkonzept BBH Hundekehle, Stand: 01.08.2024, 15 Seiten + 3 Seiten Anhang	
26.2	Flächenvorschlag Altstoffe, Stand: 18.03.2026, Maßstab 1:500	
26.3	BoVEK-Grobkonzept BBH Hundekehle, Stand: 24.05.2024, 29 Seiten + Anlagen 1.1-1.3, 2, 3, 4, 5 u. 6	
26.4	Schadstoffgutachten Hundekehle Lokhalle, Stand: 28.02.2024, 34 Seiten + Anlagen	

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der VHT werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

##### A.3.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Niederschlagswasser

Der DB InfraGO AG, Projekte Bestandsnetze Berlin, Caroline-Michaelis-Straße 5-11, 10115 Berlin wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

#### 1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem im Lageplan U 20.5 (GP\_20\_05\_EW-1 vom 21.08.2025) dargestellten Einzugsgebieten 1 und 2 wie in nachfolgender Tabelle aufgeführt im Bau- und Logistikzentrum Hundekehle.

### Entwässerungsflächen:

lfd. Nr.	aus	von der abflusswirksamen Fläche $A_U$ [m <sup>2</sup> ]	in den
1	Einzugsgebiet 1 (A <sub>E</sub> : 13.585 m <sup>2</sup> )	12.227	Untergrund
2	Einzugsgebiet 2 (A <sub>E</sub> : 7.321 m <sup>2</sup> )	6.589	Untergrund

### Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung (= Nr. der Versickerungsfläche auf dem Lageplan)	gehört zu lfd. Nr.	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 33/ETRS89)	
						Rechtswert	Hochwert
Rigole 1	1	27	493	001	Grunewald-Forst	381351	5815960
Rigole 2	2	15	493	001	Grunewald-Forst	381120	5815645

## 2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

## 3. Befristung

Die Erlaubnis wird befristet auf 10 Jahre, beginnend ab der Inbetriebnahmeprüfung des Vorhabens.

## 4. Nebenbestimmungen

- Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
- Die VHT 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.
- Die VHT ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie 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. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit

sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

4. 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.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der 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 Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs 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.
7. Den Rigolen ist jeweils eine dezentrale Behandlungsanlage mit einem Wirkungsgrad von mindestens 63 % vorzuschalten, welche den flächenspezifischen Stoffaustrag (AFS63) auf maximal 280 kg/(ha\*a) begrenzen. Die genaue Anlagenart ist in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Sachbereich 6 des EBA und der oberen Wasserbehörde des SenMVKU festzulegen, die Reinigungsleistung ist rechnerisch nachzuweisen.

#### **5. Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen**

1. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet, gewartet und betrieben werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
2. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
3. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung

diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.

4. 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.
5. 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.
6. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.

#### **A.3.1.2 Allgemeine Nebenbestimmungen**

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

#### **A.3.1.3 Hinweise**

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die VHT nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,00 € geahndet werden.
4. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

### **A.3.2 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 i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

### **A.4 Nebenbestimmungen**

#### **A.4.1 Naturschutz und Landschaftspflege**

##### **A.4.1.1 Maßnahmen vor Baubeginn**

###### **A.4.1.1.1 Ausführungsplanung zur landschaftspflegerischen Begleitplanung**

- 1) Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine fachgerechte Ausführungsplanung zu erstellen. Diese ist mit der zuständigen Naturschutzbehörde des Landes Berlin (SenMVKU) abzustimmen. Diese Abstimmungen haben lediglich im Rahmen der im Planfeststellungsbeschluss geregelten Inhalte zu erfolgen und dürfen den Planfeststellungsbeschluss nicht überschreiten oder verletzen.

Hinsichtlich der Umsetzung artenschutzrechtlicher Maßnahmen sind Abstimmungen mit den Fachbehörden bezüglich Materials und Verortung durchzuführen und zu protokollieren. Die Ergebnisse sind in den Bericht der UBÜ (s.u.) mit aufzunehmen.

- 2) Die Rodung bzw. Fällung von Bäumen und Sträuchern sowie die Inanspruchnahme von unversiegelten Böden ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Es sind nach Möglichkeit Kroneneinkürzungen vorzusehen, soweit ein Gesamtverlust des Baumes dadurch verhindert werden kann. Vor Baubeginn sind gefährdete und zu erhaltende Biotopbestände durch Schutzzäune oder sonstige Maßnahmen abzusichern, s. a. 008\_V (Schutz der an die Baustelle angrenzenden Biotope bzw. Vegetationsbestände, Gehölze und Schutzgebiete durch eindeutige Abgrenzung des Baubereiches (Bauzaun)). Einzelbäume im Nahbereich der Baumaßnahmen sind gemäß DIN 18920 und RAS-LP4 und ZTV Baumpflege zu schützen. Insbesondere sind bei der Baustelleneinrichtung, Baufeldfreimachung und bei Erdarbeiten die Schutzmaßnahmen gemäß RAS-

LP4, Punkt 11 (Schutz von Bäumen und Sträuchern) und Punkt 12 (Schutz von sonstigen Vegetationsbeständen und Tieren) durchzuführen.

### 3) Dachbegrünung und Nachbilanzierung

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Realisierung/ Ausführung einer Dachbegrünung auf dem Teil des Werkstatt- und Sozialbereiches des geplanten Gebäudes zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung einschließlich Nachweis der erfolgten statischen Berechnungen, die Ausführungsplanung des Gebäudes und Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden sind der PFB schnellstmöglich, jedoch 4 Wochen vor avisiertem Baubeginn des Gebäudes, vorzulegen. Der Einfluss auf Kosten und Bauzeit ist darzustellen. Soweit eine Dachbegrünung eingeplant werden kann, ist eine Nachbilanzierung der Eingriffe sowie der Kompensationsmaßnahmen vorzusehen. Die Kompensation der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe und somit die noch erforderliche Ersatzgeldzahlung kann durch die Realisierung einer Dachbegrünung minimiert werden.

#### **A.4.1.1.2 Umweltfachliche Bauüberwachung ergänzend zu Maßnahme 002\_V**

- 1) Die Umweltfachliche Bauüberwachung ist gemäß den Vorgaben des Umweltsleitfadens Teil 7 (Stand Juni 2025) 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.
- 2) Die zur umweltfachlichen Bauüberwachung bestellten Fachkräfte sind den zuständigen Fachbehörden sowie der PFB vor Beginn der Baumaßnahmen namentlich zu benennen.
- 3) Zur Koordinierung, insbesondere der Maßnahmen für den Naturschutz, ist vor Beginn der Bauarbeiten ein Ortstermin mit der umweltfachlichen Bauüberwachung und der zuständigen Naturschutzbehörde durchzuführen.
- 4) Die bauausführenden Firmen sind vor Beginn der Arbeiten in die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie die einschlägigen Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses einzuweisen. Änderungen des

Bauablaufes, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes haben können, sind den genannten Behörden unverzüglich mitzuteilen.

- 5) Die umweltfachliche Bauüberwachung erstellt halbjährlich einen Bericht über die Durchführung der genannten Maßnahmen sowie über unvorhergesehene Ereignisse und deren Bewältigung bis zum Abschluss der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen. Dieser Bericht ist den zuständigen Fachbehörden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Abt. III Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün und der uNB des BA Wilmersdorf-Charlottenburg) und dem EBA jeweils zum 31. Mai und zum 31. Oktober des Jahres zu übermitteln.

#### **A.4.1.1.3 Ersatzgeldzahlung**

Die Zahlung des Ersatzgeldes in Höhe von 638.860,-- € ist vor Beginn des Eingriffs unter Angabe des Verwendungszwecks:

0750/11193 Kz: 173 0001 574 377 - 3B14 DB-Hundekehle 05/24

an das Konto der Landeshauptkasse Berlin zu zahlen:

Die erfolgte Zahlung ist unter

[Kompensation@SenMVKU.berlin.de](mailto:Kompensation@SenMVKU.berlin.de)

anzuzeigen.

Ein Teil der Ersatzgeldzahlung der Maßnahme 009\_E ist für die Wiedervernässung des Hohenschönhausener Sees gemäß Ausführungen in der Unterlage 15.1 – LBP, Seite 97 zu verwenden. Ggf. ist die Einholung eines separaten Kassenzeichens bei der SenMVKU einzuholen.

#### **A.4.1.2 Maßnahmen während des Baubetriebs**

##### **a) Lagerung von Oberböden**

Oberböden sind gemäß DIN 18915 zu lagern und im Zuge der Rekultivierung nach Abschluss der Baumaßnahmen unverzüglich wieder aufzutragen.

##### **b) Bauablauf**

Das Befahren und der Einsatz von Baumaschinen und sonstigen technischen Hilfsmitteln ist auf Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen und auf ausgewiesene Flächen zu beschränken. Eingesetzte Maschinen und Fahrzeuge sind ständig auf Leckagen zu kontrollieren. Es sind Auffangmöglichkeiten, z.B. Ölwannen oder

Behälter für Havariefälle bereitzustellen. Es sind Ölabscheider im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen vorzusehen.

#### **A.4.1.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten**

##### **A.4.1.3.1 Erfolgskontrolle für Kompensationsmaßnahmen**

Der Erfolg der Kompensationsmaßnahmen ist von der VHT bzw. der umweltfachlichen Bauüberwachung zu kontrollieren. Hierzu ist der PFB und den Naturschutzbehörden, unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten, nach Abschluss der Fertigstellungspflege und nach Abschluss der Entwicklungspflege jeweils ein Bericht vorzulegen.

#### **A.4.2 Artenschutz**

1. Arbeiten während der Dämmerung und Nachtzeit sind im Interesse des Artenschutzes soweit möglich auszuschließen.
2. Die Glasfassaden sind je nach Lage und Ausgestaltung ggf. zu kennzeichnen oder technisch anzupassen, um Vogelkollisionen zu vermeiden. Die Ausführungsplanung der Glasfassaden ist hinsichtlich dieser Kennzeichnungen mit der oNB des Landes Berlin (SenMVKU) oder der uNB des BA CW abzustimmen (siehe auch A.4.1.1.1 Nr. 1)).
3. Die Außenbeleuchtung des Gebäudes ist ökologisch verträglich zu gestalten. Als Leuchtmittel sind so „insektenfreundliche“ und „fledermausverträgliche“ Leuchtkörper wie möglich zu verwenden. Die Ausführungsplanung der Außenbeleuchtung ist mit der oNB des Landes Berlin (SenMVKU) oder der uNB des BA CW abzustimmen (siehe auch A.4.1.1.1 Nr. 1)). Die Baustellenbeleuchtung ist so einzurichten, dass die Vorgaben der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) in der aktuellen Version eingehalten werden, soweit sicherheitsrelevante Regelungen der DB dem nicht entgegenstehen (Ergänzung zu Maßnahme 004\_V-VA).
4. Die Beleuchtung ist zeit- und ereignisabhängig (automatisch) ein- und auszuschalten, um während der Betriebsruhe und in den Nachtstunden eine Abschaltung der Beleuchtung zu gewährleisten.
5. Die Baufeldfreimachung ist im Wesentlichen auf die in der Maßnahme 004\_V-VA beschriebenen Zeitraum vom 01.09. – 28./29.02. zu begrenzen. Gehölze und

Bauwerke sind vor Rodungs- bzw. Rückbaubeginn durch fachkundige Person mit fundierten Kenntnissen in ornithologischen Freilandkartierungen und Fledermauskunde auf eine ggf. aktuelle Nutzung durch Vögel, Säugetiere insb. Fledermäuse und Insekten (xylobionten Käfern) zu überprüfen (vgl. hierzu 005\_V-VA). Im Einzelfall kann nach vorheriger Kontrolle und fehlendem Besatz von den Fristen abgewichen werden. Diesbezügliche Kontrollen sind durch geschulte Fachpersonen vorzunehmen und zu dokumentieren.

6. Die im Protokoll vom 17.04.2026 (Anlage zum Maßnahmenblatt 013\_CEF, Unterlage 15.2) dargelegten ergänzenden Habitatflächen für Zauneidechsen hier:
  - a. multifunktionale Nutzung der Maßnahmenflächen 012\_CEF und 013\_CEF für Insekten und Zauneidechsen,
  - b. Fläche südöstlich des bestehenden GUWs und der Zufahrtstraße (ca. 1300 m<sup>2</sup>),
  - c. der ca. 3 m breite Streifen südwestlich des Bauvorhabens, parallel zum S-Bahngleis, mit der Herstellung von Sandlinsen (ca. 2350 m<sup>2</sup>) sowie
  - d. die Gleislinse zwischen bestehenden Ladegleisen der Hundekehle und der S-Bahngleise, östlich des BBH Hundekehle (ca. 4100 m<sup>2</sup>)

sind als CEF-Flächen für Zauneidechsen, soweit möglich (siehe Einschränkung unter c) und nachfolgend), gemäß Maßnahmenblatt 013\_CEF herzurichten. Für die Flächen unter b) – d) besteht dabei eine temporäre Unterhaltungsverpflichtung bis zum Abschluss des Bauvorhabens und der Wiederherstellung der Ruderalfluren um das Werksgelände. Durch die UBÜ (vgl. A.4.1.1.2) ist die Öffnung einzelner Habitatflächen bspw. lit. c) zu nicht durch das Vorhaben benutzten Gleisbereichen hin zu prüfen. Es ist sicherzustellen, dass es nicht zu Schädigungen der Individuen kommt.

7. In Bereichen mit Amphibienvorkommen ist die Verwendung kombinierter Amphibien-/Reptilienschutzzäune zu prüfen.

### **A.4.3 Immissionsschutz**

#### **A.4.3.1 Baubedingte Schallimmissionen**

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

Zum Schutz der Nachbarschaft hat die VHT jedwede bauzeitlichen Schallimmissionen, die über die Immissionsrichtwerte der Nummer 3 der

„Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) hinausgehen zu vermeiden, soweit diese nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Soweit solche über den Immissionsrichtwerten der Nummer 3 der AVV Baulärm hinausgehenden Schallimmissionen nach dem Stand der Technik nicht vollständig vermeidbar sind, sind sie auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Das Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) vom 07.12.2023 (GVBl. S. 406) ist zu beachten. Soweit Bauarbeiten in den nach § 3 LImSchG Bln besonders geschützten Zeiten, d.h. an allen Tagen von 20:00 – 07:00 Uhr (Nachtruhe) sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen durchgeführt werden sollen und erhebliche Belästigungen darstellen, ist hierzu nach § 8 LImSchG Bln eine Genehmigung bei der zuständigen Senatsverwaltung einzuholen.

Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen. Dabei sind die lärmzeugenden Geräte und Maschinen so weit entfernt von den maßgeblichen Immissionsorten aufzustellen, wie dies technologisch möglich ist.

## **2. Schallschutzmaßnahmen**

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm werden folgende Maßnahmen festgesetzt:

- a) Verzicht auf den Einsatz von Schlagrammen und Anwendung alternativer Bauverfahren (z. B. Vibrationsramme oder Spundwandpresse) für besonders lärmintensive Arbeiten wie z. B. das Einbringen von Spundwänden und sonstigen Verbauten, soweit technologisch möglich.
- b) Bei Einrichtung der Baustellen ist auf bestmögliche Abschirmung bzw. größtmöglichen Abstand stationär betriebener Geräte und Maschinen zur umliegenden schutzbedürftigen Bebauung zu achten.
- c) Einsatz mobiler Abschirmungen, z. B. transportable Holzwände, bei kleinräumigen Tätigkeiten und eingesetzten Maschinen, wie z. B. bei Arbeiten mit Pressluftschlämmern, soweit möglich.
- d) Verzicht auf Automatische Warnsysteme (ATWS) und stattdessen Einsatz fester Absperrungen bzw. Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar.
- e) Es sind dem Stand der Technik entsprechende geräuscharme Baumaschinen und Bauverfahren zu verwenden. Die eingesetzten Baumaschinen haben (soweit

einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, ergänzt durch die Richtlinie 2005/88/EG zu genügen. Es gelten die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV.

### **3. Überwachungsmaßnahmen**

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften hat die VHT durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und die Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

### **4. Baulärmverantwortlicher**

Die VHT hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind den örtlichen Ordnungsbehörden, der PFB und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

### **5. Informationen der Anlieger**

Die VHT hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Unvermeidbarkeit von Lärm und bauzeitlichen Erschütterungen infolge von Baumaßnahmen sowie baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sind dabei kurz zu erläutern.

#### **A.4.3.2 Baubedingte Erschütterungen**

1. Die Baustelle ist so zu betreiben, dass folgende Anhaltswerte der DIN 4150-2, Ausgabe August 2025, zum Schutz von Menschen in Gebäuden eingehalten werden:
  - Erschütterungseinwirkungen bis zu 26 Tage:
  - Tagzeitraum: Stufe II der Tabelle 4
  - Nachtzeitraum: Tabelle 1.

2. Es ist zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3, Ausgabe Dezember 2016, führen.
3. Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung dieser Werte bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung einer Entschädigung vorbehalten (§ 74 Abs. 2 S. 2 u. 3 VwVfG).
4. Beim Einbringen von Spundwänden und sonstiger Verbauten sowie Einbringen der Gründungen der Maste ist auf den Einsatz von Schlagrammen zu verzichten. Es sind erschütterungsärmere Verfahren anzuwenden, bspw. Vibrationsramme oder Spundwandpresse. Welches erschütterungsärmere Verfahren einschließlich der dabei einzusetzenden Maschinen aufgrund der konkreten Beschaffenheit des Baugrundes geeignet ist, ist durch Probeversuche zu ermitteln, die von einer erfahrenen Fachfirma durchzuführen sind. Die Ergebnisse der Versuche sind zu dokumentieren und der PFB auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.
5. Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten, bspw. bei Rammarbeiten oder bei Arbeiten unter Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen, sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen und zu dokumentieren.
6. Während der Durchführung erschütterungsintensiver Arbeiten sind an besonders erschütterungsgefährdeten Gebäuden begleitend erschütterungstechnische Überwachungsmessungen durchzuführen und zu dokumentieren. Bei Erreichen kritischer Werte sind die Arbeiten sofort einzustellen und dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Gegenmaßnahmen (Wahl eines anderen Bauverfahrens) wiederaufgenommen werden.  
  
Dies gilt gleichermaßen für die Durchführung von Proberammungen.
7. Die Auflagen in A.4.3.1 hinsichtlich Bauüberwachung, Einsetzung eines Verantwortlichen sowie Benachrichtigung und Information der Anliegerschaft gelten entsprechend.
8. Es sind dem Stand der Technik entsprechend erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen.
9. Verhaltensbedingte Erschütterungen beim Betrieb der Baumaschinen sind, etwa durch den Einsatz erfahrener Geräteführer, zu vermeiden.

10. Soweit Vibrationsrammen eingesetzt werden, haben diese eine Einsatzfrequenz von  $f \geq 35$  Hz sowie einen resonanzfreien An- und Ablauf

#### **A.4.3.3 Betriebsbedingte Schallimmissionen**

Die von diesem Beschluss erfassten Anlagen, die dem Regelungsregime der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) unterfallen, sind so zu errichten und zu betreiben, dass die aus dem Regelbetrieb der gesamten Anlage resultierenden und nach der TA Lärm ermittelten Beurteilungspegel (Zusatzbelastung), unter Berücksichtigung einer ggf. hinzuzurechnenden Vorbelastung, als Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nach 6.1 der TA Lärm nicht überschreiten.

Die Bestimmung der Vorbelastung kann entfallen, wenn die Geräuschemissionen der jeweiligen Anlage (Zusatzbelastung) die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB unterschreiten.

Abweichend hiervon gilt am maßgeblichen Immissionsort in den Kleingartenanlagen Auerbachtunnel und Hundekehle ein Immissionsrichtwert von 65 dB(A) tagsüber.

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Werte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Es ist sicherzustellen, dass keine erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräuschemissionen auftreten. Die Ermittlung und Bewertung tieffrequenter Geräusche hat nach der DIN 45680, Ausgabe März 1997, und dem zugehörigen Beiblatt 1 zu erfolgen. Die in dem Beiblatt 1 genannten Anhaltswerte dürfen nicht überschritten werden.

#### **A.4.3.4 Lichtimmissionen**

Für die neu zu errichtende Beleuchtung des BBH ist die Abschaltung in den Zeiten der Betriebsruhe und in den Nachtstunden zu gewährleisten. Es sind die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) soweit betrieblich möglich zu berücksichtigen.

#### **A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

1. Ein baustellenbezogenes Beprobungskonzept zur Abfalldeklaration und die Planungen zum Transport von Abfällen zu Bereitstellungsflächen sind der

Abfallbehörde der SenMVKU, I B 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin mindestens 8 Wochen vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

2. Die Probennahme der Abfälle hat sich am „Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau“ zu orientieren.
3. Für abfalltechnische Untersuchungen zur Deklaration sind mineralische Bauabfälle auf der Grundlage der Ersatzbaustoffverordnung und nach den Vollzugshinweisen (Stand 06.10.2023) zu untersuchen und zu bewerten.
4. Für die im Zuge der weiteren Planung zu erstellenden Nachweise sind der Umfang und die Art der Untersuchungen vorab mit der unteren Bodenschutzbehörde des BA CW abzustimmen (orientierende Altlastenuntersuchung, Gefährdungsabschätzung für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser).
5. Die Ausführungsplanung der Regenwasserversickerungsanlagen ist mit dem Sb 6 des EBA und der oberen Bodenschutzbehörde SenMVKU abzustimmen und Nachweise für die schadlose Versickerung von Regenwasser sind jeweils vorzulegen.

#### **A.4.5 Denkmalschutz**

1. Der Rückbau der denkmalgeschützten Wagenhalle ist geordnet durchzuführen und durch ein ausgewiesenes Büro für Bauforschung zu begleiten.
2. Die zwischen den Beteiligten VHT, LDA und ProDenkmal abgestimmten bautechnischen Details sind vor Rückbau der Wagenhalle durch ProDenkmal aufzunehmen. Die Begleitung des Prozesses der Aufnahme der Details durch das LDA ist durch die VHT zu gewährleisten. Erforderliche Änderungen, die sich durch Erkenntnisse zum Zustand der Bausubstanz während der Aufnahme/ dem Rückbau ergeben, sind zwischen den Beteiligten abzustimmen. Die Art und Weise der Aufnahme sowie der Archivierung der bautechnischen Details des denkmalgeschützten Gebäudes hat nach den zwischen den Beteiligten abgestimmten Parametern zu erfolgen.

#### **A.4.6 Brand- und Katastrophenschutz**

Die weitere Planung, insbesondere die Ausführungsplanung, ist hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes mit der Brandschutzdienststelle der Berliner Feuerwehr abzustimmen.

#### **A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten**

1. Die Ausführungsplanung ist in Bezug auf den Bereich der Zufahrt zum BBH (Überfahrt des Fußgängerweges, evt. Beeinflussung der Lichtsignalanlage, ausreichende Dimensionierung der Zufahrt (Schleppkurvennachweis, Befahrbarkeit für den Schwerverkehr)) mit dem FB Tief (SGA CW) abzustimmen.
2. Der Abwasserschacht an der Grundstückszufahrt Auerbachstraße ist im Zuge der Baumaßnahme vor Verschmutzungen zu schützen.

#### **A.4.8 Kampfmittel**

Werden bei Durchführung von Erdarbeiten Kampfmittel oder verdächtige Gegenstände aufgefunden, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Polizei über Notruf 110 zu verständigen. Auf die Anzeigepflicht sowie Bergungs-, Beseitigungs-, Berührungsverbote nach der KampfmittelV Berlin wird hingewiesen.

#### **A.4.9 Unterrichtungspflichten**

1. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, Sachbereich 1 und Sachbereich 6 möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.
2. Das ausgefüllte und unterzeichnete Formblatt „Anzeige zum Baubeginn“ ist der Abfallbehörde der SenMVKU, I B 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin mindestens 8 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

#### **A.5 Zusage/n der Vorhabenträgerin**

Soweit die VHT im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

#### **A.6 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.7 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

#### **A.8 Gebühr und Auslagen**

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

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

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

Das Bauvorhaben „Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle“ hat die Errichtung eines gewerkeübergreifenden Dienstortes für Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen für das gesamte Berliner S-Bahn-Netz, einschließlich des Anteils des Netzes Cottbus, sowie die Fernbahn-Netzanteile des Netzes Berlin – im Folgenden „Baubetriebshof“ (BBH) genannt - zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 15,300 bis 16,500 der Strecke 6024 Berlin Ostbahnhof - Potsdam Stadt in Berlin-Grunewald im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.

Für die Errichtung der geplanten baulichen Anlagen am Standort des BBH Hundekehle sind zunächst vorbereitende Rückbauarbeiten geplant:

- Rückbau der Triebwagenhalle.

Die Errichtung folgender Infrastruktur ist geplant:

- Neubau einer Wagen- und Werkstatthalle in der die Fahrzeuge für den spezifischen Einsätze vorbereitet werden, hierfür wird ein Kran in der Halle vorgesehen, und ferner sind Aufenthaltsräume für das Personal des Betriebshofes vorgesehen,

- Neubau der Gleisinfrastruktur des BBH mit den Gleisen 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 26, 31, 32, 33, 41, 42, 43 und den entsprechenden Weichen mit neuem Unterbau und Anbindung an die Bestandsgleise 23, 24 und 25,

- Herstellung eines Gleiseindecksystems für die Gleise 11-12 und teilweise für die Gleise 31-33 zur Befahrbarkeit mit Straßenfahrzeugen,

- Neubau von Verkehrsflächen für ein Lager, Fahrbahn mit Laderampen, für Logistik und Lager, eine Wendefläche, Parkflächen für die Beschäftigten des BBH,

- Erneuerung und Erweiterung der Zufahrtstraße zum BBH „Am Königsweg“,

- Neubau von Entwässerungsanlagen im Bereich des BBH,

- Neubau eines Löschwassertanks.

Ein Freihalteraum für das am BBH benötigte Sozialgebäude für die perspektivisch konzentrierten Personale, ein GUW und eine Anpassung der Abstellanlagen für S-Bahnzüge sind als tangierende Maßnahme dargestellt.

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft nach §§ 14 ff. BNatSchG verbunden. Diese werden durch folgende Maßnahmen vermieden, vermindert oder kompensiert:

001\_V Ausweisung von Tabuflächen

002\_V umweltfachliche Bauüberwachung

003\_V Rückbau und Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen sowie Entsiegelung von vorhandenen Flächen

004\_V-VA Minderung der Beeinträchtigung der Tierwelt, insbesondere der Avifauna

005\_V-VA Besiedlungskontrolle und Umsetzung

006\_V-VA Temporäre Reptilienschutzzäune, vorhergehende Vergrämungsmahd, Absturzsicherung/Kletterhilfen

007\_V Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung

008\_V Schutz der an die Baustelle angrenzenden Biotope bzw. Vegetationsbestände, Gehölze und Schutzgebiete durch eindeutige Abgrenzung des Baubereiches (Bauzaun)

009\_E Ersatzzahlung für Biotop- und Baumverluste sowie Neuversiegelung

010\_CEF Anbringen von Nistkästen für Fledermäuse

011\_CEF Anbringen von Nistkästen für Brutvögel

012\_CEF Aufwertung von Flächen zur Unterstützung und zum Erhalt der örtlichen Insektenpopulationen, insbesondere der Wildbienen und Heuschrecken

013\_CEF Anlage von dauerhaften Ersatzhabitaten für Zauneidechsen.

### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die VHT hat mit Schreiben vom 05.07.2023, Az. I.NI-O-A-B, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle“ beantragt. Der Antrag ist am 10.07.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, eingegangen.

Mit Schreiben vom 21.08.2023 wurde die VHT um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 02.10.2023 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 12.10.2023 wurde die VHT erneut um Überarbeitung noch offener Punkte gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 12.10.2023, Az. 511pph/095-2301#001, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)). Dies begründet sich unter anderem mit der sensiblen Lage innerhalb des NATURA 2000-Schutzgebietes des Grunewalds.

Die Unterlagen wurden am 15.01.2024 wieder vorgelegt.

### **B.1.3 Anhörungsverfahren**

#### **B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Abt. VI-Grundsatz, Recht, Anhörung Fehrbelliner Platz 04, 10707 Berlin
2.	Landesamt für Arbeits-, Gesundheitsschutz und Technische Sicherheit (LAGetSi), Abt. I Turmstr. 21, 10559 Berlin
3.	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Stadtentwicklungsamt Hohenzollerndamm 174-177, 10713 Berlin
4.	Bundeseisenbahnvermögen Steglitzer Damm 117, 12169 Berlin
5.	Berliner Feuerwehr, Einsatzplanung Verkehrsanlagen Groß-Berliner-Damm 18, Postfach 10150, 12487 Berlin
6.	Berliner Wasserbetriebe PB-NM, Neue Jüdenstraße 01, 10179 Berlin
7.	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Mittelstraße 09, 12529 Schönefeld
8.	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg Henning-von-Tresckow-Str. 02-08, 14467 Potsdam
9.	Polizei Berlin, Landespolizeidirektion Invalidenstraße 57, 10557 Berlin
10.	Senatsverwaltung für Inneres Digitalisierung und Sport Abt. III-Öffentliche Sicherheit und Ordnung Klosterstr. 47, 10179 Berlin
11.	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg Stralauer Platz 29, 10243 Berlin

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn
13.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, Steglitzer Damm, 12169 Berlin

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Polizei Berlin, Landespolizeidirektion Schreiben vom 09.04.2024, GeschZ. LPD Stab 14224-01-2024
2.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Schreiben vom 10.06.2024, Az.: 45-60-00/VII-0883-24-PFV
3.	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg Schreiben vom 24.04.2024, Gesch.-Z.: GL 5.13-4626-004-0164/2024

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Stellungnahme vom 11.04.2024, Gz.: VI G 14 Frau Emiroglu
2.	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf Stellungnahme vom 29.04.2024
3.	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg Stellungnahme vom 03.05.2024, Gesch-Z.: 4121-50180/03026LF
4.	Bundeseisenbahnvermögen Stellungnahme vom 04.04.2024, Zeichen: 255.2 Le (Grunewald Forst 13)
5.	Berliner Feuerwehr Stellungnahme mit Mail vom 08.05.2025
6.	Eisenbahn-Bundesamt, Sb6 Stellungnahme vom 18.03.2024

### B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung zu dem Vorhaben wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes vom 04.03.2024 bis 03.04.2024 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin vom 04.03.2024 bis 03.04.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin jeweils durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen Berliner Zeitung, Tagesspiegel und Berliner Morgenpost ortsüblich bekannt gemacht.

Ende der Einwendungsfrist war der 03.05.2024.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben eingegangen.

### **B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigung von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahme ist eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz Stellungnahme vom 02.05.2024, Ihr Zeichen: 4/2403.1/PFV/8

### **B.1.3.4 Erörterung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 15.07.2024 einen Vororttermin auf dem Gelände des BBH zur Erörterung des Themas Denkmalschutz in Bezug auf den geplanten Abriss der historischen Wagenhalle unter Beteiligung des Landesdenkmalamtes und der VHT durchgeführt.

Über die Erörterung hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Niederschrift erstellt. Diese Niederschrift wurde der VHT und dem LDA übersendet.

Auf die Durchführung eines umfassenden Erörterungstermins hat das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18a Abs. 5 AEG verzichtet.

### **B.1.3.5 Einleitung des Planänderungsverfahrens**

Am 19.12.2025 hat die VHT die Planunterlagen zur 1. Planänderung digital eingereicht.

Gegenstand der 1. PÄ im Verfahren sind detailliertere Ausführungen zur Variantenbildung und -entscheidung, Ausführungen zur Machbarkeit einer Translozierung eines Teils der abzureißenden Wagenhalle, Ergänzungen zur Niederschlagsentwässerung, Ausführungen zur Abstimmung des Fußweg-Überganges, Ergänzung von weiteren tangierenden Vorhaben und Ergänzungen zur Umweltplanung.

Mit E-Mail vom 09.01.2026 wurde die VHT um Überarbeitung der zur 1. PÄ eingereichten Planunterlagen gebeten. Am 15.01.2026 wurden die Unterlagen digital wieder vorgelegt. Am 28.01.2026 erfolgte die Übergabe der überarbeiteten Planunterlage zur 1. PÄ im Antrags- und Beteiligungsportal.

### **B.1.3.6 Anhörungsverfahren zur Planänderung**

#### **B.1.3.6.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Abt. VI-Grundsatz, Recht, Anhörung Fehrbelliner Platz 04, 10707 Berlin
2.	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Stadtentwicklungsamt Hohenzollerndamm 174-177, 10713 Berlin

Das BA CAW hat keine ST gesendet.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Stellungnahme vom 19.02.2026, Gz.: VI MI 42 Frau Dogan

### **B.1.3.6.2 Benachrichtigung von Vereinigungen**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigung zur 1. PÄ des Plans mit Mail vom 29.01.2026 benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahme ist eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz Stellungnahme vom 12.02.2026, Ihr Zeichen: 4/2403.4/PFV/8

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

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

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben betrifft den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, Nummer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVPG.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 12.10.2023, Az. 511pph/095-2301#001 hat das EBA gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 3 Nr. 2 UVPG und Nr.

14.8.3 festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die UVP ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die VHT hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

Wegen der Änderungen des Plans nach Auslegung wurde keine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 22 Abs. 1 UVPG vorgenommen, da zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen durch die Änderungen nicht zu besorgen sind.

### **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.3.2.1 Untersuchungsraum**

Das gegenständliche Bauvorhaben befindet sich im Grunewald im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in Berlin zwischen der BAB 115 und den Gleisen der S-Bahn (Strecke 6024) und der Fernbahn (Str. 6118) auf dem Gelände des Standortes Berlin Hundekehle der VHT und der S-Bahn-Abstellanlage. Damit ist das Vorhabengebiet geprägt von der Nutzung als Eisenbahnbetriebsanlage und der benachbarten AVUS (A115) sowie der im Nordosten anschließenden Villenkolonie Grunewald. Umgeben wird das Gebiet von großen Waldgebieten. Das Vorhaben befindet sich im Grunewald, einem Naherholungsgebiet sowie FFH-(Nummer 3545-301) und SPA-Gebiet (Nummer 3545-341). Ferner ist der Grunewald als Landschaftsschutzgebiet (321256) geschützt. Der Standort des Bau- und Logistikzentrum Hundekehle befindet sich hierbei auf einer Gleislinse zwischen der A115 sowie den S-Bahngleisen. Die Fläche selbst ist von den Schutzgebieten ausgenommen.

Der Untersuchungsraum für das Vorhaben wurde ausgehend von der Eisenbahnstrecke 6024/ 6118 in einem Korridor von je 100 m nach links und rechts festgelegt, wobei die AVUS und die S-Bahntrasse als gegebene Grenze des UGs betrachtet wurden. Wenn nötig, erfolgte für einzelne Schutzgüter auch eine Betrachtung über die AVUS hinaus.

Gemäß BKompV, Anlage 4 (BfN 2020, nach Symank 1994), befindet sich das Vorhaben im Naturraum D12 Mittelbrandenburgische Platten und Niederungen sowie Ostbrandenburgisches Heide- und Seengebiet.

Die Baumaßnahmen finden innerhalb eines großflächig überprägten und intensiv durch Bahnanlagen genutzten Areals statt. Ein Großteil der Flächen ist durch in Betrieb befindliche, geschotterte Gleisanlagen mit typischer Bahnbegleitvegetation geprägt.

Die vorgeschlagenen Untersuchungsräume (UR) decken den Eingriffsbereich des Vorhabens vollständig und den Wirkraum in ausreichendem Umfang ab, so dass die UVP fachgerecht abgearbeitet werden konnte.

### **B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG**

Entsprechend dem UVP-Bericht (Unterlage 18), den Stellungnahmen der Behörden und den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der PFB sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

#### **B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen**

Das Schutzgut „Mensch“ umfasst die Daseinsansprüche des Menschen hinsichtlich des Wohnens, des Arbeitens, der Versorgung und der Erholung. Bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut „Mensch“ stehen vor allem Gesundheit und Wohlbefinden im Vordergrund.

Unter dem Aspekt der Gesundheit werden die möglichen Auswirkungen von Lärm und Licht erfasst und bewertet. Aufgrund der Unzugänglichkeit ist eine Nutzung der Fläche zu Erholungszwecken ausgeschlossen. Lediglich die angrenzend zur verbreiternden Einfahrt gelegenen Kleingärten sind vor dem Hintergrund der menschlichen Erholung als relevant zu betrachten. Die Untersuchungen zu der Schallimmissionsprognose gemäß § 16. BImSchV kommen zu dem Ergebnis, dass sowohl die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV als auch der Grenzwert zur Gesundheitsgefährdung an allen maßgebenden Immissionsorten innerhalb der Bauphase und auch während des Betriebs nicht überschritten werden. Es wird zudem auf die relativ geringe Besiedlungsdichte (vorrangig Kleingärten) in unmittelbarer Nähe zum Bauvorhaben verwiesen. Des Weiteren sind zumindest in Bezug zum Zugverkehr keine Nachtfahrten im Betrieb geplant. Daher werden für die Erfüllung der Anforderungen nach 16. BImSchV keine Schallschutzmaßnahmen benötigt. Für das

Schutzgut Mensch sind keine erheblich negativen Umweltauswirkungen anzunehmen.

#### **B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt Pflanzen**

Im Rahmen der geplanten Baumaßnahme sind erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut zu erwarten. Es kommt im Zuge der Baumaßnahme zu temporären und dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sowie Neuversiegelungen.

Baubedingt kommt es durch die geplante Baumaßnahme zur Inanspruchnahme von Flächen für die Baustelleneinrichtung, für bauliche Hilfskonstruktionen und Baustraßen sowie zu lokalen Bodenverdichtungen. Im Bereich der Baustellenzufahrt und der Baustelleneinrichtungsflächen werden mäßig wertvolle, mittelfristig regenerierbare Biotope bauzeitlich überschüttet und verdichtet (temporär). Dies führt zu einem temporären Verlust von Lebensräumen. Dabei handelt es sich um

- 235 m<sup>2</sup> des Biotoptypen „Brachflächen z. B. ehemalige Baukomplexe, Industrie- und Verkehrsanlagen – mit wesentlichen Anteilen struktur-/artenreicher Ausprägung“ (51.04a.01), und um

- 579 m<sup>2</sup> des Biotoptypen „Trocken-warme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden“ (39.06.01).

Anlagebedingt werden durch das Bauvorhaben bisher un- oder teilversiegelte Böden versiegelt, die dazugehörigen Biotoptypen gehen dauerhaft verloren. Der Boden des größten Teils der Fläche ist bereits in der Vergangenheit in seinem Gefüge und seiner Funktion stark verändert worden, so dass die etablierten Biotoptypen als anthropogen vorbelastet zu betrachten sind. Es gehen Flächen mit den folgenden Biotoptypen verloren:

- 2.810 m<sup>2</sup> des Biotoptyps „Brachflächen z. B. ehemalige Baukomplexe, Industrie- und Verkehrsanlagen – mit wesentlichen Anteilen struktur-/artenreicher Ausprägung“ (51.04a.01)

- 2.219 m<sup>2</sup> „Gehölzanzpflanzungen und Hecken aus überwiegend nicht autochthonen Arten, junge Ausprägung/- ohne Überhälter sowie Schnitthecken“ (41.04J)

- 108 m<sup>2</sup> „Trocken-warme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden“ (39.06.01)

Ferner sind anlagebedingt Einzelbaumfällungen notwendig. Insgesamt betroffen sind 270 Bäume. Diese sind aufgrund ihres Alters als sehr wertig zu beschreiben. Z.T. besitzen die hier gegenständlichen Bäume Habitatpotenziale, die im Rahmen des

Vorhabens verloren gehen. Besonders hervorzuheben sind die alten Eichen im Bereich der Zufahrt zum Betriebsgelände.

### **Tiere**

Durch den Baubetrieb kann es zu Lärm-, Abgas- und Staubimmissionen kommen, die Auswirkungen auf einige Tierarten haben können. Weiter kommt es baubedingt zu temporären Lebensraumverlusten.

Anlagebedingt kommt es durch die dauerhaften Flächeninanspruchnahme zu der Reduzierung von Lebensräumen und zur nachhaltigen Störung der Naturhaushaltsfunktionen.

Betriebsbedingt können über die bereits bestehenden Belastungen hinausgehende Auswirkungen durch das Bauvorhaben entstehen.

Eine Betroffenheit durch die vorhabenbedingten Auswirkungen sind für folgende Arten/ Artengruppen denkbar: Zauneidechsen, Insekten, Brutvögel und Fledermäuse.

#### *Fledermäuse*

In Bezug auf Fledermäuse ist eine Störung möglich. Das Vorkommen von Fledermäusen (Zwergfledermaus) in der Wagenhalle wurde zwar nicht durch Kartierungen bestätigt, allerdings weisen ältere Kotfunde auf das potenzielle Vorkommen im Gebäude hin. Im Ergebnis der Kartierungen konnten lediglich in den Bereichen außerhalb der Wagenhalle zwei Zwergfledermäuse erfasst werden, es wird daher von einem Jagdhabitat ausgegangen.

#### *Avifauna*

In Bezug auf die Avifauna ist ebenfalls eine Störung möglich. Hinsichtlich der im Wirkraum vorkommenden Vogelarten muss von einer kurzfristigen Beeinträchtigung ausgegangen werden. Die Beeinträchtigung durch Lärm, Abgas und Staub ist temporär und als nicht erheblich negativ anzusehen. Hier werden keine nachhaltigen Beeinträchtigungen angenommen. Brut- und Zufluchtsstätten empfindlicher Vogelarten konnten im direkten Umfeld der Baustelle nicht nachgewiesen werden.

Anlagebedingt gehen potenzielle Lebensräume im Umfang von 2.219 m<sup>2</sup> „Gehölzanzpflanzungen und Hecken aus überwiegend nicht autochthonen Arten, junge Ausprägung/- ohne Überhälter sowie Schnitthecken“ (41.04J) sowie 270 Einzelbäume verloren.

Kartiert wurden Mäusebussarde, Ringeltauben, Singdrossel, Bachstelzen, Blaumeisen, Kohlmeisen, und ein Turmfalke (siehe Unterlagen 15.3.1 und 15.3.2).

Zudem wurden 9 alte, unbenutzte Nester in der Wagenhalle und am Königsweg sowie zwei Bäume mit Bruthöhlen (Meisen), 2 Bäume mit Spechthöhlen und zwei Hochstubben (wertvolles Totholz) am Königsweg identifiziert.

#### *Reptilien/ Amphibien*

Durch den Baubetrieb ist eine Störung von Reptilien und Amphibien möglich. Zudem besteht die Gefahr der Tötung durch den Baustellenbetrieb. Temporär gehen Lebensräume verloren. Das Vorkommen von Zauneidechsen und Erdkröten im Baustellenbereich wurde nachgewiesen und das Vorkommen von Blindschleichen und der Amphibien Knoblauchkröte und Teichfrosch ist möglich.

Anlagebedingt gehen potenzielle Lebensräume im Umfang von 2.810 m<sup>2</sup> „Brachflächen z. B. ehemalige Baukomplexe, Industrie- und Verkehrsanlagen – mit wesentlichen Anteilen struktur-/artenreicher Ausprägung“ (51.04a.01) und 108 m<sup>2</sup> „Trockenwarme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden“ (39.06.01) verloren.

#### *Insekten*

Für Insekten besteht das Risiko eines temporären oder dauerhaften Lebensraumverlusts. Anlagebedingt gehen potenzielle Lebensräume im Umfang von 2.810 m<sup>2</sup> „Brachflächen z. B. ehemalige Baukomplexe, Industrie- und Verkehrsanlagen – mit wesentlichen Anteilen struktur-/artenreicher Ausprägung“ (51.04a.01) und 108 m<sup>2</sup> „Trockenwarme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden“ (39.06.01) verloren. Im Rahmen mehrerer Erfassungen wurden Heuschrecken und Wildbienen, ein Hügel der Roten Waldameise und Totfunde des Tagpfauenauges festgestellt.

Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere sind betriebsbedingt keine erheblich negativen Wirkungen zu erwarten. Bedingt durch den bereits im Bestand vorhandene Betrieb auf dem Gelände erfolgen lediglich geringfügige Erhöhungen des Kollisionsrisikos mit Baumaschinen und Fahrzeugen, diese sind nicht erheblich negativ. Diese Gefahr bestand jedoch bereits vor der Baumaßnahme, da das Gelände auch dort schon aktiv genutzt wurde. Demnach verändert sich die Situation im Vergleich zum Ist-Zustand nur geringfügig und es müssen keine weiteren Maßnahmen festgelegt werden. Zudem wird darauf verwiesen, dass der Großteil des notwendigen Transports über die Schienen abgewickelt werden soll (max. 40 km/h für Rangierfahrten), sodass die Anzahl an Fahrten minimiert wird. Weiterhin fahren die Fahrzeuge auf dem Gelände sehr langsam (aktuell 25 km/h) (BAst 2022). Diese ermöglichen ein aktives

Ausweichen von Tieren und tragen damit zur erheblichen Reduzierung des Kollisionsrisikos bei.

### **B.3.2.2.3      Auswirkungen auf Fläche und Boden**

Bauzeitlich sind Gefährdungen des Bodens außerhalb des planfestgestellten Bereichs denkbar, temporäre Verunreinigung und Verdichtung des Bodens sowie Gefahr des unsachgemäßen Umgangs mit Oberboden. Bauzeitlich werden circa 16.200 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen, davon entfallen 814 m<sup>2</sup> auf bisher unversiegelte Flächen.

Anlagebedingt sind Neuversiegelungen von bisher unversiegelten oder teilversiegelten Böden erforderlich. Aufgrund der langfristigen Nutzung der Fläche als Bahnbetriebsanlage besteht für das Schutzgut Boden ein hoher Grad an anthropogener Überprägung und damit Vorbelastung. Die überwiegenden Böden sind bereits in der Vergangenheit in ihrem Gefüge und ihrer Funktion stark verändert worden. Dennoch sind neue Vollversiegelungen immer als dauerhaft und mit einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen zu werten. Insgesamt beläuft sich die Inanspruchnahme des Vorhabens auf 43.800 m<sup>2</sup> anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen.

Bei den für das Vorhaben genutzten Flächen handelt es sich vorrangig um Flächen, die für den Bahnverkehr oder technische Anlagen genutzt werden und demnach eine geringe Relevanz für das Schutzgut Fläche/Boden besitzen. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das geringste mögliche Ausmaß reduziert, was dem Ziel einer nachhaltigen und schonenden Flächennutzung entspricht.

Neben den Verkehrsflächen werden auch Brachflächen, Ruderalfluren und Gehölze/Hecken durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen. Neuversiegelungen erfolgen im Umfang von circa 5.137 m<sup>2</sup> dauerhaft.

Bezüglich der betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch die im Bestand bereits vorhandenen Vorbelastungen zu erwarten.

### **B.3.2.2.4      Auswirkungen auf das Wasser**

Die bauzeitliche Verwendung wassergefährdender Stoffe wie Öle, Lacke, Lösungsmittel und Kraftstoffe und das damit verbundene Risiko von Tropfverlusten (z. B. von Maschinen) oder Havarien stellt ein hohes Gefahrenpotential für das Grundwasser dar.

Es sind keine Eingriffe in natürliche Oberflächengewässer vorgesehen. Baubedingte Beeinträchtigungen infolge von bauzeitlichen Umleitungen sind als nicht erheblich und nicht nachhaltig zu bewerten.

Anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser bestehen nicht.

#### **B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima**

Im Hinblick auf das Schutzgut Klima und Luft sind keine erheblichen Wirkungen zu erwarten. Temporär kann ggf. die Staubbelastung durch den Baustellenverkehr ansteigen. Dies wird unter anderem aufgrund des bereits belasteten Umfeldes (direkte Autobahnnähe) jedoch als vernachlässigbar angesehen

#### **B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft**

Im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild sind keine erheblichen Wirkungen zu erwarten, da sich das Landschaftsbild gegenüber dem Bestand nicht nachhaltig verändert. Es können jedoch über die bereits bestehenden Belastungen hinausgehende Auswirkungen durch das Bauvorhaben entstehen.

#### **B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Aufgrund ihrer städtebaulichen, geschichtlichen, wissenschaftlichen und künstlerischen Bedeutung besteht ein hohes Interesse diese Sachgüter zu schützen und zu erhalten.

Die auf dem antragsgegenständlichen Gelände gelegene Wagenhalle ist, unter der Nr. 09046524 Königsweg, Abstellbahnhof und Bahnbetriebswerk Hundekehle, Bahngelände, Lokomotivschuppen, Verwaltungs- und Werkstattbau, 1905 -1910 von Blum und Giese, in die Denkmalliste Berlin (Stand 24.03.2023) eingetragen. Die Wagenhalle ist Bestandteil der Baumaßnahme. Aufgrund der für die effiziente Nutzung des Geländes erforderlichen Gleisänderungen und -erneuerungen ist der Abriss des Gebäudes geplant. Durch die VHT wurden Varianten mit Erhalt des Gebäudes untersucht. Diese sind der Unterlage 1 zu entnehmen. Eine effiziente, bedarfsgerechte und zeitgemäße Nutzung des Geländes ist nur bei Abriss der Wagenhalle gegeben.

Der Abriss der Wagenhalle und damit die Variantenbildung und -entscheidung lassen keine andere Möglichkeit, das Vorhabenziel auf dem Flurstück der VHT zu erreichen zu. Die, in unmittelbarer Nähe zur Triebwagenhalle befindlichen, ebenfalls

denkmalgeschützten Bürogebäude, sollen, entsprechend den Anforderungen der Unteren Denkmalbehörde saniert werden. Im Untersuchungsraum sind keine Bodendenkmäler verortet.

#### **B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Die Wechselwirkungen werden bereits vollumfänglich in den Bewertungen der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt. Überregionale und schutzgutübergreifende Wechselwirkungen werden von dem vorliegenden Vorhaben nicht beeinträchtigt.

#### **B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG**

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

##### **B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen**

Zur Vermeidung und Minderung der baubedingten Beeinträchtigungen durch Schall und Erschütterung für Brutvögel werden geeignete Schutzmaßnahmen wie z.B. das Nachtbauverbot (004\_V-VA) und Verwendung von Baugeräten gemäß dem Stand der

Technik (004\_V-VA) vorgesehen, die auch für das Schutzgut Mensch wirken. Belästigungen werden durch das Bauvorhaben auf ein Minimum reduziert. Die Kleingartenanlagen bleiben erhalten. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch verbleiben nicht.

### **B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Die Kompensation des bauzeitlichen Eingriffes in den Biotoptyp „Trocken-warme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden“ erfolgt durch die Maßnahme 003\_V Rückbau und Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen sowie durch die Entsiegelung von vorhandenen Flächen. Der Biotoptyp wird als kurzfristig regenerierbar sowie häufig in Berlin vorkommend eingestuft. Deswegen wird in diesem Bereich eine freie Sukzession gegenüber Ansaaten oder Anpflanzungen bevorzugt.

Die neuen Vollversiegelungen, die zu einem Flächenverlust des Biotoptyps „Trocken-warme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterböden“ führen, werden durch die Maßnahmen 009\_E Ersatzzahlung für Biotop- und Baumverluste sowie Neuversiegelung und 003\_V Rückbau und Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen sowie Entsiegelung von vorhandenen Flächen kompensiert.

Die vorliegende Neuversiegelung wird durch die Maßnahme 009\_E Ersatzzahlung für Biotop- und Baumverluste sowie Neuversiegelung kompensiert. Innerhalb dieser ist eine Ersatzgeldzahlung (im Verhältnis 1:1) in Höhe von 410.960 € für die Vollversiegelung vorgesehen. Diese Mittel sind im Umfang von 385.560 € gebunden für die Realmaßnahme der Dachentkopplung der HOWOGE im Bezirk Lichtenberg vorgesehen. Die PFB gibt der VHT unter A.4.1.1.1 Nr. 3) auf im Zuge der Ausführungsplanung die Variante einer Dachbegrünung für den Teil der Werkstatt + der Sozialräume des neu zu errichtenden Gebäudes zu planen und der PFB zur Abwägung vorzulegen. Durch eine Realisierung dieser Dachbegrünung könnte ein weiterer Anteil der Neuversiegelung kompensiert und die erforderliche Ersatzgeldzahlung minimiert werden.

Zudem müssen geeignete Ausgleichsmaßnahmen nach der Berliner Baumschutzverordnung für die benötigten Baumfällungen (circa 270 Stück) festgelegt werden. Die Verluste an Bäumen im Rahmen der für das Vorhaben notwendigen Baumfällungen sind nach der Berliner Baumschutzverordnung auszugleichen. Weiterhin sind 227.900 € Ersatzgeld für Einzelbaumverluste zu zahlen.

Die Verluste des Biotops „Gehölzanzpflanzungen und Hecken aus überwiegend nicht autochthonen Arten, junge Ausprägung/- ohne Überhälter sowie Schnitthecken“ sind zu kompensieren. Der Biotoptyp wird nach Beendigung der Baumaßnahme in Form von Gebüsch-Anpflanzungen wiederhergestellt.

*Fledermaus (Zwergfledermaus):*

Durch eine umfassende Bauzeitenregelung (Nachtbauverbot) und Besatzkontrolle durch die UBÜ (mit ggf. Nutzung von Schleusen) in Kombination mit der Anbringung von mindestens zehn Fledermauskästen können die Beeinträchtigungen jedoch vermieden werden, sodass unter Einhaltung dieser Maßnahmen (vgl. 002\_V, 004\_V-VA, 005\_V-VA und 006\_V-VA 010\_CEF) kein Konflikt verbleibt.

*Avifauna:*

Durch ein geeignetes Bauzeitenmanagement und umfassenden Besatzkontrollen an Gebäuden und Bäumen können diese Beeinträchtigungen jedoch vermieden werden, sodass unter Einhaltung der Schutzzeit gem. § 39 BNatSchG (vgl. 004\_V-VA) und der Besiedlungskontrolle (vgl. 005\_V-VA) kein Konflikt verbleibt.

*Reptilien (Zauneidechsen und Blindschleichen) und Amphibien (Erdkröte, Knoblauchkröte, Teichfrosch)*

Durch eine umfassende Besiedlungskontrolle und Umsetzung von Individuen durch die UBÜ in Kombination mit einem Reptilienschutzzaun, einer vorhergehenden Vergrämungsmahd und Kletterhilfen können die Beeinträchtigungen vermieden werden, sodass unter Einhaltung dieser Maßnahmen (vgl. 002\_V, 004\_V-VA, 005\_V-VA und 0067\_V-VA) kein Konflikt verbleibt.

*Insekten:*

Die Maßnahme 012\_CEF dient der Aufwertung von Flächen zur Unterstützung und zum Erhalt der örtlichen Insektenpopulationen, insbesondere der Wildbienen und Heuschrecken. Zur Unterstützung und zum Erhalt der örtlichen Insektenpopulationen, insbesondere der Wildbienen und Heuschrecken, ist eine Aufwertung von Flächen mit Blühwiesen, Insektenhotels und Sand- und Lehmflächen vorgesehen. Zudem sollen 5 Insektenhotels (z. B. beim NABU erwerblich) errichtet werden.

Als Ergänzung für bodenbewohnende Wildbienenarten sollen außerdem ebene Sandflächen und Ministeilwände aus Lehm angelegt werden. Es sollten magerer, nicht zu harter Lehm und ungewaschener Sand verwendet werden. Die Fläche umfasst 878 m<sup>2</sup>.

Mit Umsetzung der benannten naturschutz- und artenschutzrechtlichen Maßnahmen sowie der Maßnahmen zur Kompensation verbleiben keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

#### **B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden**

Es werden Maßnahmen zur Reduzierung und Einhaltung der Eingriffsflächen getroffen, die angrenzende Bereiche vor einer Beeinträchtigung schützen sollen.

Des Weiteren liegt ein Fokus auf der Wiederherstellung von beanspruchten Flächen, sodass eine dauerhaft nachteilige Veränderung verhindert werden kann.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Bodens werden durch die Maßnahmen 002\_V Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ), 003\_V Rückbau und Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen sowie Entsiegelung von vorhandenen Flächen und 007\_V Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung sowie 008\_V Schutz der an die Baustelle angrenzenden Biotop- bzw. Vegetationsbestände, Gehölze und Schutzgebiete durch eindeutige Abgrenzung des Baubereiches (Bauzaun) vermieden. Der Boden wird vor negativen Beeinträchtigungen geschützt.

Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen sowie die benachbarten Flächen werden durch die 002\_V Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ), 003\_V Rückbau und Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen sowie Entsiegelung von vorhandenen Flächen, 007\_V Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung und 009\_E Ersatzzahlung für Biotop- und Baumverluste sowie Neuversiegelung eingeschränkt und kompensiert.

Bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen verbleiben keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden/Fläche.

#### **B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser**

Die vorliegende Gefahr des bauzeitlichen Schadstoffeintrags in das Grundwasser wird durch die Maßnahme 007\_V Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung so weit gemindert, dass kein Konflikt verbleibt.

#### **B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima**

Es bestehen keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.

#### **B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft**

Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten.

#### **B.3.2.3.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Der in der vorliegenden Planung geplante Abriss der denkmalgeschützten Wagenhalle stellt einen erheblichen Eingriff in das Schutzgut dar. Allerdings hat die VHT mit einer umfassenden Variantenuntersuchung nachgewiesen, dass sie ihr Vorhabenziel nur durch den Abriss der Halle realisieren kann. Um der baugeschichtlichen Bedeutung der Halle gerecht zu werden, wurde bereits 2024 eine Bestandsdokumentation als bauhistorisches Gutachten erstellt, um den denkmalpflegerischen Wert des Gebäudes genauer erfassen zu können. Der VHT wird darüber hinaus unter A.4.5 eine vertiefte Dokumentation des geordneten Rückbaus der Wagenhalle unter bauforscherischer Begleitung mit Aufnahme von bautechnischen Details aufgegeben.

#### **B.3.2.4 Zusammenfassung**

Mit dem Vorhaben verbunden ist eine temporäre bzw. dauerhafte Änderung der Gestalt von Flächen hinsichtlich ihres Versiegelungsgrades und der vorhandenen Vegetation. Die Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter sowie auf das Landschaftsbild wurden ermittelt und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen bzw. zur Kompensation nicht vermeidbarer Eingriffe festgelegt.

Als besonders relevant sind hier anzuführen:

- Neubau der Werkshalle, Abriss der als Denkmal ausgewiesenen Wagenhalle
- Neubau und Umverlegen der Gleise
- Herstellung von Lager- und Logistikflächen
- Verbreiterungen der Zuwegung
- Errichtung der Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen
- Bauzeitliche Beeinträchtigung von Zauneidechsenhabitaten

Vorstehend ist eine zusammenfassende Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter zu finden. Im Detail sind die Auswirkungen im UVP-Bericht (Unterlage 18), Landschaftspflegerischen Begleitplan LBP (Unterlage 15),

Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 16), Natura2000 –  
Verträglichkeitsprüfungen (Unterlage 17) und den im Fachbeitrag nach WRRL  
(Unterlage 21) festgelegten bzw. den nachgeordneten Unterlagen dargestellt.

Das Vorhaben „Bau- und Logistikzentrum Hundekehle“ erfolgt auf im Bestand durch  
eisenbahnbetriebliche Nutzungen vorbelasteten Flächen. Die Schutzgüter der Umwelt  
sind im Bereich des Vorhabens z.T. von hoher Wertigkeit bzw. Empfindlichkeit. Es  
werden:

- die Eingriffe in Natur und Landschaft (§14 BNatSchG) auf das unvermeidbare  
Maß reduziert,
- die verbleibenden Eingriffe durch geeignete Maßnahmen kompensiert,
- artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß §44 BNatSchG vermieden
- Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Natura2000-Gebiete vermieden
- Die Denkmalschutzobjekte Wagenhalle denkmalgerecht dokumentiert

In Unterlage 18 (Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht)) und mit  
Landschaftspflegerischem Begleitplan (Unterlage 15 - LBP) werden die Maßnahmen  
aller Einzelgutachten zusammengeführt. Details zu den Maßnahmen sind in den  
Maßnahmenblättern (Unterlage 15.2) beschrieben, die Lage der Maßnahmen in den  
Maßnahmenplänen (Unterlage 15.4) dargestellt.

Mit Umsetzung der Maßnahmen verbleiben keine erheblichen nachteiligen  
Auswirkungen auf die Umwelt.

Das Vorhaben „Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle“ ist damit als verträglich  
im Sinne des Naturhaushalts einzuordnen.

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

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das im Netz der Berliner S-Bahn vorhandene Zugsicherungssystem „mechanische  
Fahrsperrung“ ist gemäß der zum 01.12.2012 in Kraft getretenen „Sechsten Verordnung  
zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ nicht mehr konform zu § 15 Abs. 2  
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Im Netz der Berliner S-Bahn muss  
deswegen das bestehende Zugsicherungssystem „mechanische Fahrsperrung“ durch  
das EBO-konforme „Zugbeeinflussungssystem Berliner S-Bahn“ (ZBS) abgelöst  
werden. Entsprechend sind sämtliche Fahrzeuge, die auf dem Berliner S-Bahn-Netz  
verkehren, zukünftig zwingend mit ZBS auszurüsten. Die vorhandenen Baufahrzeuge

ohne ZBS sind nicht auf ZBS umrüstbar. Deshalb hat die VHT die Beschaffung neuer, unternehmenseigener Baufahrzeuge mit ZBS angestoßen. Die umfassenden Aufgaben und der damit einhergehende, erhöhte Eigenfahrzeugbedarf begründen die Notwendigkeit eines neuen Dienstortes, von dem aus die Instandhaltungs- und Investitionstätigkeiten im Netz der Berliner S-Bahn abgewickelt werden können.

Wegen der Verzögerung in der Auswahl, Planung und Genehmigung zur Errichtung des neuen Dienststandortes erteilte das EBA für den Betrieb des vorhandenen Zugsicherungssystems „mechanische Fahrsperrung“ eine Ausnahmegenehmigung bis zum 31.12.2025. Diese wurde zwischenzeitlich durch das EBA noch einmal bis zum 31.12.2028 verlängert. Ein Standort für die Instandhaltungs- und Investitionstätigkeiten mit den neuen, mit ZBS ausgerüsteten Baufahrzeugen ist demzufolge dringend erforderlich.

Die VHT hat eine Auswahl zwischen 5 möglichen Standorten anhand von Bewertungskriterien durchgeführt. Die Wahl des Standortes Hundekehle wurde durch die VHT anhand der vergleichenden Gegenüberstellung der fünf zur Verfügung stehenden und in Bezug auf die betriebliche Aufgabenstellung hin geprüften Standorte für das Eisenbahn-Bundesamt nachvollziehbar dargelegt. Ein anderer besser geeigneter Standort steht für die Realisierung des Vorhabens nicht zur Verfügung.

Alle Instandhaltungsaufgaben und Investitionsvorhaben im Netz der Berliner S-Bahn sowie Instandhaltungsaufgaben im Fernbahnnetz des Netzes Berlin (ehemals Produktionsdurchführung Berlin) sollen zukünftig von diesem zentralen Standort aus erfüllt werden, um die Flexibilität zu steigern.

Der neue Dienstort dient zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des S-Bahn- und Fernbahnnetzes Berlin, zur Gewährleistung der Betriebssicherheit sowie zur Sicherstellung der Anlagenverfügbarkeit.

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

#### **B.4.2 Variantenentscheidung**

Zunächst hat die VHT eine Standortauswahl anhand des Vergleiches fünf verschiedener Standorte im Bereich der Stadt Berlin getroffen. Der Standort Berlin Hundekehle bot die besten Bedingungen, um die gemäß der betrieblichen Aufgabenstellung erforderlichen Punkte für den neuen für Instandhaltungs- und

Investitionstätigkeiten erforderlichen Standort zu realisieren. Unter anderem deshalb, da auf der Fläche bereits eine vergleichbare Nutzung stattgefunden hat.

Die zunächst unzureichende Variantenbildung zum beantragten Abriss der denkmalgeschützten Wagenhalle wurde nach der Stellungnahme des LDA vom 15.05.2024 zur Planung überarbeitet.

Mit Schreiben vom 09.07.24 legte die VHT eine Variantenbetrachtung vor, die 3 Varianten beinhaltete (Var. 1: bisherige Planung mit Abriss der Wagenhalle, Var. 2: Erhalt der Haupthalle und Abriss der östlichen und westlichen Anbauten, Var. 3: Kompletterhalt der Halle).

Diese Varianten wurden im Rahmen des beschränkten Erörterungstermins am 15.07.24 vor Ort auf dem Gelände des Betriebshofes Hundekehle dem LDA vorgestellt und besprochen. Die VHT trug vor, dass die Varianten zum Erhalt der Halle, Var. 2 (Erhalt der Haupthalle und Abriss der östlichen und westlichen Anbauten) und Var. 3 (Kompletterhalt der Halle)), eine Umsetzung der gemäß der BAST (U26.1) Ziffer 3.2 erforderlichen Infrastruktur an Gleisen, die eine Anbindung der verschiedenen Verkehrsflächen, der Wagen- und Werkstatthalle und der Gleise untereinander mit den erforderlichen Gleislängen und weiteren Trassierungsparametern auf der zur Verfügung stehenden Fläche fordern, nicht gewährleisten können. Das LDA monierte die Variantenbildung als unzureichend, da eine ernsthafte Auseinandersetzung mit Varianten zum Erhalt der Wagenhalle nicht Gegenstand der Var. 1 bis 3 ist. Die Var. 2 (Erhalt der Haupthalle und Abriss der östlichen und westlichen Anbauten) und Var. 3 (Kompletterhalt der Halle) wurden verworfen. Nach dem Zugeständnis des LDA einen Teilerhalt der Wagenhalle zu akzeptieren, wurden die Varianten 4a (Abriss des nördlichen Hallenteils, Erhalt und Nutzungsmöglichkeit des südlichen Hallenteils) und 4b (Abriss des südlichen Hallenteils, Erhalt und Nutzungsmöglichkeit des nördlichen Hallenteils) erarbeitet. Ferner wurde eine am 15.07.24 zwischen LDA und VHT vereinbarte bauhistorische Aufnahme durch ProDenkmal aufbauend auf der vorliegenden vermessungstechnischen Aufnahme vereinbart, die Grundlage der weiteren Variantenbildung war. Die durch ProDenkmal erfolgte bauhistorische Aufnahme wurde dem LDA durch die VHT am 07.10.24 vorgestellt und war Grundlage der weiteren Variantenbildung zur Möglichkeit des Teilerhaltes der Wagenhalle. Die Var. 4a und 4b zum Erhalt des nördlichen bzw. südlichen Hallenteils wurden durch die VHT in einer Videokonferenz am 12.11.24 dem LDA vorgestellt und genauere Details

zur Variantenbildung, wie die Möglichkeit der Nutzung des zu erhaltenden Teils der Halle, sowie die Bewertungskriterien einvernehmlich abgestimmt.

Auch in diesen Varianten 4a und 4b konnte die Planung der gemäß BAST erforderlichen Infrastruktur (Gleise, Fahrzeughalle) nicht umgesetzt werden. Eine Nutzbarkeit des zu erhaltenden Hallenteils für den Standort schloss sich aufgrund der vorhandenen baulichen Anlage, die aus denkmalrechtlicher Sicht zwingend mit allen Details zu erhalten waren (Einfahrtstore und damit die bestehenden Gleisabstände, Stützkonstruktion des Daches) aus, da mit den Einfahrtstoren/ Gleisabständen und der Tragkonstruktion des Daches das aktuelle Lichtraumprofil für die in der Halle benötigten Gleise nicht eingehalten werden kann, ein Kran zum Auf- und Abrüsten der Fahrzeuge in der Halle nicht betrieben werden kann sowie weitere arbeitsschutztechnisch einzuhaltende Abstände nicht realisiert werden können.

Die VHT plante danach in Abstimmung mit dem LDA die Var. 4c, die den Erhalt des auf den ursprünglich zuerst errichteten Hallenteil eingekürzten nördlichen Teils der Halle beinhaltet. Damit sollte der Rest der Halle (ca. 80 %) abgerissen werden und die gemäß BAST erforderlichen Anlagen auf den zur Verfügung stehenden Flächen realisiert werden. Der Bau einer neuen Wagenhalle sowie die erforderliche Freihaltefläche für das tangierende Vorhaben wurden südlich vom zu erhaltenden Hallenteil angeordnet. Schlussendlich konnte auch in dieser Var. die gemäß BAST erforderliche Gleisinfrastruktur auf den nun zur Verfügung stehenden Flächen des BBH nicht umgesetzt werden. Defizite in der Fahrzeugabstellung und der Geometrie der Gleise selbst und zueinander bedingen einen stark eingeschränkten Betriebsablauf, der damit nicht zu einem leistungsfähigen und zukunftsfähigen Standort für die Instandhaltungs- und Investitionstätigkeiten führt. Auch mit dieser Variante konnte das Vorhabenziel nicht erreicht werden. Damit wurde auch diese Var. 4c durch die VHT ausgeschlossen.

Mit Mail vom 10.03.2025 wurde dem LDA die um die Variante 4c erweiterte MBS zur Kenntnis gegeben. Das LDA moniert in seinem Schreiben vom 11.04.2025 zur MBS Teil Var. 4c vom 16.12.2024 eine pauschale, bereits in den anderen Var. vorgebrachte Bewertung zur Var. 4c und mahnt eine konkret auf die in der Var. 4c geänderten Rahmenbedingungen abgestellte „faire“ Bewertung an. Eine vergleichende Gegenüberstellung der Var. 4c mit den anderen Var. fehle. Die Var. 4c bringe einen Flächengewinn südlich des zu erhaltenden nördlichen Teils der Halle. Die Notwendigkeit, den historischen Hallenteil für eine Nutzung im Zuge des BBH zu ertüchtigen/umzubauen, würde entfallen. Für den Hallenneubau sowie die

Freihaltefläche für das benötigte Sozialgebäude stünde die Fläche südlich der Halle zur Verfügung. Diese Vorteile der Var. 4c würden sich nicht entsprechend in der Bewertung der Var. niederschlagen. Weitere Anmerkungen zur Trassierung der Gleisinfrastruktur des BBH und zur Problematik der Umfahrung für die Feuerwehr erfolgen. Die Einkürzung der Halle bis auf wenige Achsen stellte bereits einen erheblichen Verlust an Denkmalsubstanz dar, die Aufgabe weiterer historischer Substanz, insbesondere der Einfahrttüre würden den Totalverlust des einzigartigen Hallenbaus bedeuten. Das LDA bittet daher darum, die vorgebrachten Anregungen zu prüfen und möglichst im Variantenvergleich zu berücksichtigen.

Die entsprechend durch die VHT überarbeitete MBS (Stand 27.06.2025) wurde am 08.08.2025 vorgelegt. Diese MBS schließt mit dem Fazit ab, dass auch die Var. 4c keine Alternative zur Vorzugsvariante Var. 1 darstellt. Obwohl die Bewertungskriterien Abstellkapazität Gleis, Logistik-/ Lagerflächen, Verkehrsflüsse/ Erreichbarkeit und Wagenhalle in der Bewertung nahezu so gut wie in Var. 1 abschneiden und auch eine Fläche für den benötigten Neubau der Halle und die Freihaltefläche für das Sozialgebäude angeordnet werden konnte, ist das zwingend zu erfüllende Kriterium der betrieblichen Nutzbarkeit in der Var. 4c nicht erfüllt. Die Trassierung der für die Umsetzung des Betriebskonzeptes erforderlichen Gleise auf dem Gelände der VHT ist durch den Zwangspunkt des historischen nördlichen Hallenteils nicht umsetzbar. Die Trassierung und das Kriterium Abstellkapazität/ Gleis sind zwingend unter dem Gesichtspunkt der Realisierung von effizienten betrieblich notwendigen Prozessen zu betrachten. Die fehlende Erfüllung des Kriteriums der betrieblichen Nutzbarkeit ist das Ausschlusskriterium für die Variante 4c.

Die PFB hat anhand der MBS (Anhang 1 zur U1) in Verbindung mit der in dem Betreiberkonzept (U 26.1) beschriebenen erforderlichen Infrastruktur gemäß BASt die Belange des Denkmalschutzes und das Ziel der VHT – die Realisierung des Standortes BBH Hundekehle auf ihrem eigenen Flurstück – gegeneinander und untereinander abgewogen.

Im Ergebnis überwiegt der Belang der VHT, auf ihrem Flurstück den dringend benötigten Standort für Instandhaltungs- und Investitionstätigkeiten für das Netz der Berliner S-Bahn sowie der Fernbahn im Bereich der Stadt Berlin zu realisieren. Damit einher geht die Notwendigkeit der Umsetzung der gemäß BASt benötigten Infrastruktur für diesen Standort. Die erforderliche Infrastruktur für den BBH kann nur unter Nutzung der Fläche der bestehenden Wagenhalle realisiert werden. Der Schutz

des Denkmals durch das Berliner Denkmalschutzgesetz (DSchG Bln) wird bei dieser Abwägung der Belange gegeneinander und untereinander nicht verkannt.

Der Standort für Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen ist zwingend erforderlich und am Standort BBH Hundekehle zu realisieren (siehe Erläuterung unter B.4.1).

Die VHT hat im Rahmen eines gesonderten Projektes den Teil der historischen Bürogebäude des Ensembles nach denkmalschutzrechtlichen Vorgaben saniert. Die historische Wagenhalle kann jedoch nach intensiver Prüfung im Rahmen der Variantenbildung und –bewertung nicht erhalten werden. Bereits im Vororttermin am 15.07.2024 führte das LDA aus, dass insbesondere die Stützkonstruktion des Daches mit den Pfeilern zwischen den Gleisen dieses Rechteckklokschuppens einmalig ist und damit erhalten werden muss. Insbesondere die Trassierung der in die Halle führenden Gleise ist durch die historischen Einfahrtstore und die Positionierung der Dachstützpfeiler in der Halle vorgegeben und entspricht nicht dem technisch notwendigen Lichtraumprofil. Die Einfahrtstore und die Stützkonstruktion können nicht durch Umbauten an die Anforderungen der BAST angepasst werden, denn dann müsste so in das Denkmal eingegriffen werden, dass der Denkmalwert verloren ginge.

Damit ist die Wagenhalle bzw. auch ein Teil der Halle nicht gemäß der BAST nutzbar.

Die MBS zu den für das Vorhaben gebildeten Varianten zeigt eindeutig auf, dass das zwingend zu erfüllende Kriterium der betrieblichen Nutzbarkeit nur in der Vorzugsvariante 1 mit dem vollständigen Rückbau der Wagenhalle umgesetzt werden kann.

### **B.4.3 Wasserhaushalt**

#### **B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen**

Das Niederschlagswasser der Gleise 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 24, 31 und Gleis WV, die Randwege zwischen Gl.31-32, die Fläche zw. Gl.21 und Gl.22, die Fläche der Wagenhalle und Erweiterungsflächen (Einzugsgebiet 1) soll über Rigole 1 in das Grundwasser versickert werden. Das Niederschlagswasser der Gleise 21, 32, 33, 41, 42 und 43 sowie der Fläche zwischen Gl. 32, 21 und 41 (inkl. 110 Parkplätze) und BÜ (Einzugsgebiet 2) soll über Rigole 2 in das Grundwasser versickert werden.

Es handelt sich hierbei um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Das Niederschlagswasser des übrigen Betriebsgeländes wird diffus in den angrenzenden Grünflächen versickert. Dies bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

Die rechnerischen Ansätze nach DWA-A 138 sind plausibel. Die zwei Rigolen wurden für das 5-jährige Regenereignis bemessen, welches zum größten Aufstau in den Versickerungsanlagen führt. In den anstehenden Sanden ist eine Versickerung gut möglich ( $k_f$ -Wert von  $10^{-5}$  m/s). Der Abstand von einem Meter zum Grundwasser gemäß DWA-A 138 wird eingehalten.

Das Niederschlagswasser fällt nach DWA-A 102-2 in die Belastungskategorie 3. Gemäß Antragsunterlagen ergibt sich ein flächenspezifischer Stoffaustrag (AFS63) von 760 kg/(ha\*a). Es bedarf daher einer Vorreinigung des Niederschlagswassers vor Einleitung in die Rigolen. Den Rigolen ist jeweils eine Vorreinigungsanlage mit einem Wirkungsgrad von mindestens 63 % vorzuschalten (z.B. ViaTOC der Mall AG). Die genaue Anlagenart ist mit der Ausführungsplanung festzulegen. Die Reinigungsleistung ist rechnerisch nachzuweisen.

Vor dem Hintergrund, dass aktuell keine gesicherten Erkenntnisse über Frachten und Konzentrationen von Schadstoffen im Abwasser von Bahnanlagen vorliegen, wird die wasserrechtliche Erlaubnis mit einer zeitlichen Befristung von zehn Jahren erteilt. Innerhalb dieses Zeitraums werden Ergebnisse aus Studien und Monitoringverfahren erwartet, die ggf. eine Neuerteilung der Erlaubnis notwendig machen. Die zeitliche Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt auf Grundlage des § 36 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit § 13 Abs. 1 WHG. Sie dient dem Zweck der Sicherung einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung im Sinne des § 6 WHG und dazu, den Anforderungen an die Gewässergüte und die Gewässerökologie in hinreichendem Maße Rechnung tragen zu können.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und Beachtung der unten aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise umgesetzt wird.

Die Zuständigkeit des EBAs als für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis zuständige Wasserbehörde ergibt sich aus § 4 Abs. 6 AEG.

Die Nebenbestimmungen unter A.3.1.1 werden im Einzelnen wie folgt begründet:

1. Die Einleitung entsprechender Wässer ist in der Regel in der kommunalen Abwassersatzung untersagt. Die Abwassersatzung stellt eine entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar.

2. Die Befugnis zur Vornahme entsprechender Maßnahmen folgt aus § 101 Abs. 1 WHG.
3. Die Nebenbestimmung beruht auf § 60 Abs. 1 WHG.
4. Die Nebenbestimmung konkretisiert die in § 5 USchadG normierte Gefahrenabwehrpflicht.
5. Die Befugnis zur Vorlage entsprechender Angaben und Unterlagen folgt sowohl aus § 101 Abs. 1 WHG als auch aus § 7 Abs. 2 USchadG.
6. Die Nebenbestimmung stellt für Versickerungsanlagen die Einhaltung des § 48 WHG (Reinhaltung des Grundwassers) und die Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 138 sicher.
7. Gemäß DWA-A 102-2 in Verbindung mit DWA-A 138-1 bedarf die unterirdische Versickerung von Niederschlagswasser der Kategorie III einer Vorreinigung.

#### Nebenbestimmungen und Hinweise zum Bau der Abwasseranlagen

1. Die Nebenbestimmung konkretisiert den Verweis in § 60 Abs. 1 WHG auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik.
2. Gem. § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen.
3. Gem. § 101 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte zu verlangen. Die Mitteilung der geänderten Sachlage ist erforderlich, um prüfen zu können, ob eine wesentliche Änderung der Verhältnisse vorliegt, die eine Änderung der Erlaubnis erforderlich macht.
4. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Wasserdurchlässigkeit des Untergrunds sind im Zusammenhang mit dem Bau von Versickerungsanlagen alle erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Verdichtung und zur Aufrechterhaltung der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds zu ergreifen (siehe Abschnitt 7.2 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).
5. Die Nebenbestimmung dient der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Versickerungsanlage und beruht auf Abschnitt 7.1 sowie 7.2 des DWA-Arbeitsblattes A 138-1.
6. Der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien würde aufgrund der hohen Durchlässigkeiten im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen. Es darf daher nur unbelastetes Material

entsprechend der ErsatzbaustoffV verwendet werden (siehe Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1).

#### Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

Die unter A.3.1.2 Nr. 1 enthaltene Möglichkeit nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen folgt aus § 13 Abs. 1 WHG. Die in A.3.1.2 Nr. 2 enthaltene Widerruflichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnisse ergibt sich aus § 18 Abs. 1 WHG.

Der Hinweis unter A.3.1.3 Nr. 1 dient der Klarstellung, dass die einfache Erlaubnis – anders als die gehobene Erlaubnis oder die Bewilligung – keine privatrechtsgestaltende Wirkung entfaltet (siehe §§ 14, 16 WHG). Die Hinweise unter A.3.1.3 Nr. 2 und 3 dienen ebenfalls der Klarstellung bzw. geben den Gesetzeswortlaut wieder. Der Hinweis unter A.3.1.3 Nr. 4 beruht auf § 8 Abs. 4 WHG.

### **B.4.3.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

#### **B.4.3.2.1 Abt. II – Integrativer Umweltschutz (Wasserbehörde, SenMVKU)**

Die Wasserbehörde des Landes Berlin Referat II D – Gewässerschutz und das Referat II B Wasserwirtschaft und das Referat II C Wasserbehörde äußern keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Die vorgesehene Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet wird befürwortet. Es werden Anmerkungen zu fehlenden Aussagen in der PU gegeben (Versickerungsmulden für die Straßenflächen, Vorbehandlungsanlagen für Rigolen, Angabe zu Bemessungsgrundwasserständen).

Die VHT ergänzte im Rahmen der 1. PÄ im Verfahren die Planunterlagen. Sie weist darauf hin, dass der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Rahmen der vorliegenden Planung nicht vorgesehen ist. Weitere Maßnahmen zur Entsiegelung wurden geprüft. Die VHT konnte keine weiteren Entsiegelungsflächen in die Planung aufnehmen.

Das Thema der erforderlichen Vorbehandlung bei den Rigolen wird durch die Festsetzung in der wasserrechtlichen Genehmigung abgehandelt (siehe A.3.1.1 4. Nebenbestimmungen Nr. 7). Auch dass eine Zulassung für die Anlage vorliegen muss, wird durch die Abstimmung der AP mit dem Sb6 und dem Senat abgesichert. In der Stellungnahme vom 19.02.26 werden keine weiteren Forderungen mehr vorgetragen und auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes hinsichtlich der wasserrechtlichen Genehmigung verwiesen.

#### **B.4.3.2.2 BA Charlottenburg-Wilmersdorf (BA CW), Abt. Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen, Gewässerschutz**

Die untere Wasserbehörde des BA CW moniert mit Schreiben vom 29.04.2024 die bestehende Einleitung von Niederschlagswasser der befestigten Flächen des Grundstückes über einen Regenkanal und ein Auslaufbauwerk der Berliner Wasserbetriebe in den Hundekehlesee. Sie weist darauf hin, dass hierfür keine wasserrechtliche Genehmigung besteht. Grundsätzlich wird die Einleitung von Niederschlagswasser in den Hundekehlesee durchaus befürwortet, da dies den Wasserhaushalt des Hundekehlesees stützt. Eine Direkteinleitung nach Vorreinigung des Regenwassers ist durchaus anzustreben.

Die VHT nimmt in ihrer Erwiderng Abstand von der Einleitung in den Hundekehlesee. In der mit der 1. PÄ im Verfahren vorliegenden Planung ist die Versickerung des Niederschlagswassers im Bereich der Bahnanlagen, der Wagenhalle, der Parkplätze und des BÜ (wie zuvor unter B.4.6.1 beschrieben) über Rigolen geplant.

Die wasserrechtliche Erlaubnis für diese Entwässerung wird durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt, siehe B.4.3.1. Das Niederschlagswasser des übrigen Betriebsgeländes wird diffus in den angrenzenden Grünflächen versickert. Dies bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis.

Mit Schreiben vom 19.02.2026 nimmt das BA CW Stellung zur 1. PÄ im Verfahren und führt erneut bezüglich der Befürwortung der Einleitung der Regenwassermengen in den Hundekehlesee aus. Die Planung der VHT sieht keine Einleitung mehr in den Hundekehlesee vor. Es liegt in der Verantwortung der VHT als Grundstückseigentümerin, im Rahmen der Gesetze über den Umgang mit dem Niederschlagswasser zu entscheiden.

#### **B.4.3.2.3 Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN)**

Die BLN moniert in Ihrer ST vom 02.05.2024 den Fachbeitrag zur WRRL. Der Ist-Zustand und die potentiellen Einflüsse des Vorhabens auf Oberflächengewässer und Grundwasser sind stark verkürzt und teilweise fehlerhaft dargestellt. Aussagen zur Behandlungsdürftigkeit des Niederschlagswasser sind im FB zur WRRL, der U1 und auch im UVP-Bericht widersprüchlich zueinander.

Die VHT führte bezüglich des Bedenkens einer Kontamination des Bodens durch flüssige Stoffe etc. aus, dass eine Lagerung von flüssigen Stoffen nicht geplant ist.

Der Erläuterungsbericht U1 wurde durch die VHT überarbeitet und im Zuge der 1. PÄ dem BLN zur Kenntnis gegeben.

Die BLN mahnt nach wie vor Änderungen des FB zur WRRL und des UVP-Berichtes in Bezug auf das Thema Wasser an.

Die VHT führt aus, dass die Maßnahme 007\_V „Schutz von Flächen vor Verdichtung und Verschmutzung“ die Böden und das Schutzgut Grundwasser im Plangebiet vor den Einwirkungen des Vorhabens schützen wird. Dies ist eine allgemeine Schutzauflage, es ist nicht von einer Gefährdung des Grundwassers oder Bodens auszugehen.

Eine Anpassung des FB WRRL und des UVP-Berichtes zum Thema der Einleitung des Niederschlagswassers erfolgte nicht. In der wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung des Niederschlagswassers wurde daher der VHT unter A.3.1.1 Nr. 4 Ziffer 7 aufgegeben den Rigolen jeweils eine dezentrale Behandlungsanlage vorzuschalten. Die genaue Anlagenart ist in der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Sachbereich 6 des EBA und der oberen Wasserbehörde des SenMVKU festzulegen und die Reinigungsleistung ist rechnerisch nachzuweisen.

Mit Mail vom 20.03.2026 hat die BLN keine Einwände mehr und erteilt das Benehmen zur Planung.

#### **B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege**

Das gegenständliche Bauvorhaben ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG (BNatSchG) verbunden. Die Eingriffe sind im UVP-Bericht mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 18.1 der Planunterlagen) ermittelt und bewertet. Darstellungen in Bestands- und Konfliktplänen sowie Maßnahmenplänen und –blättern befinden sich in Unterlage 15.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.1 dienen dem Schutz des Naturhaushalts und der Landschaftspflege und sind zur sach- und fachgerechten sowie zur vollständigen Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 15.) und den in den Maßnahmenblättern enthaltenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Die Auflage A.4.1.1.2 Nr. 5) dient der Kontrolle der umzusetzenden Maßnahmen und der Wahrung von Berichtspflichten an die zuständigen Behörden. Sie stellt eine Präzisierung der Maßnahme 002\_V der VHT dar.

Die Auflagen unter A.4.2 dienen der Vermeidung des Auslösens von Tatbeständen des § 44 BNatSchG. Sie stellen eine fach- und sachgerechte Herstellung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sicher und dienen dem allgemeinen Schutz der Tiere bzw. der Vermeidung von Beeinträchtigungen dieser.

#### **B.4.4.1 Obere Naturschutzbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen**

**Die obere Naturschutzbehörde** moniert in ihrem Schreiben vom 15.05.2024 die Fällung von Kiefern u.a. Bäumen, die im Zeitraum 2022/2023 auf dem Gelände des BBH erfolgte. Sie unterstellt für die gefällten Bäume die Eigenschaft als Wald i.S.d. BWaldG.

Die VHT führt dazu aus, dass der Freischnitt im Rahmen von Verkehrssicherungsmaßnahmen durchgeführt wurde. Die gerodeten Bäume wurden zeitlich vor dem Planfeststellungsverfahren gerodet und sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Der Sachverhalt ist demzufolge nicht im gegenständlichen Verfahren weiter zu behandeln.

Ferner wird moniert, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 15) Verweise auf die Internetseite des LfU Brandenburg enthält. Die VHT führt aus, dass fehlerhafte Verweise auf rechtliche Grundlagen Brandenburgs o.ä. gestrichen worden seien. Die übrigen Verweise sind mit der Nutzung des Kartenportals des LfU Brandenburgs zur ersten Einschätzung potenzieller Artvorkommen zu begründen. Das Kartenportal beinhaltet auch Artendaten für das Land Berlin (konkret wurden die Blattschnitte 3545-NO und 3545-NW Berlin-Zehlendorf betrachtet), sodass es sich hierbei um keinen Fehler handelt. Zudem wurden die Artendaten durch eigene Kartierungen vervollständigt. Der Punkt ist damit aus Sicht der PFB erledigt.

Die oNB moniert die Erfassung der Stammumfänge von zu fällenden Bäumen in 5 cm-Schritten.

Die VHT führt aus, dass die 5 cm-Schritte zur Erfassung der Stammumfänge zur Abbildung des Baumzuwachses bis zum Zeitpunkt der Fällung gewählt wurden und zur sicheren Seite hin erfolgt ist.

Ein Nachteil für den Naturhaushalt ergibt sich aus dieser Vorgehensweise nicht. Die Darstellung ist daher als unschädlich zu betrachten.

Die SenMVKU moniert ferner, dass die VHT keine Fassaden- oder Dachbegrünung der Wagenhalle eingeplant hätte.

Zu dem Einwand, dass eine Begrünung der geplanten Wagenhalle nicht betrachtet wurde, führt die VHT aus, dass eine Begrünung des Gebäudes aus wartungstechnischer Sicht aufgrund der auf dieser Eisenbahnbetriebsanlage einzuhaltenden Lichtraumprofile und Abstandsflächen nicht möglich ist. Eine Begrünung der Fassaden der bereits sanierten denkmalgeschützten Bürogebäude als Kompensationsmaßnahme ist nicht möglich.

Zur Forderung einer Dachbegrünung führt die VHT aus, dass eine Dachbegrünung im Konflikt zur geplanten PV-Anlage und damit dem emissionsarmen Betrieb des Geländes entgegensteht. Es ist zudem auf dem neu zu errichtenden Gebäude kein Flachdach geplant. Aus denkmalrechtlichen Aspekten (u. a. Umgebungsschutz) wurden Schrägdächer vorgesehen.

Die oberste Naturschutzbehörde, SenMVKU behält die Forderung nach einer Dachbegrünung in seiner ST vom 11.04.25 auf die Erwiderung der VHT bei. Sie führt aus, dass eine PV-Anlage nach dem Stand der Technik keine Dachbegrünung ausschließt und sogar von der temperatenausgleichenden Funktion einer Dachbegrünung profitiert, da die Reduzierung des Wirkungsgrades der PV-Anlage durch Erhitzung verringert wird.

Die VHT nimmt die Planung einer Dachbegrünung im Rahmen der 1. PÄ nicht in das Vorhaben auf. Die obere Naturschutzbehörde, SenMVKU fordert in ihrer ST zur 1. PÄ vom 19.02.26 weiterhin die Planung einer Dachbegrünung, die einen Anteil zum Ausgleich der Versiegelungen durch das Vorhaben vor Ort erbringen kann und so die erforderlichen Ersatzzahlungen reduzieren würde.

Die VHT trägt vor, dass die Ausbildung eines Gründaches auf dem Gebäude erschwert zu realisieren ist. Die zusätzliche Dachlast des Gründaches führt zu einer aufwändigeren Konstruktion des Gebäudes. Ferner sind im Bereich der Fahrzeughalle die Oberlichter für eine ausreichende Beleuchtung erforderlich. Die geplanten PV-Elemente müssten, anders als bisher geplant, für ein darunter befindliches Gründach aufgeständert werden. Aus Gründen des Denkmalschutzes wurden die PV-Elemente jedoch direkt auf der Dachhaut liegend geplant. Zusätzlich ist wegen des mit 12° geneigten Schrägdaches ein erhöhter Aufwand zur Sicherung des Gründaches gegen Abrutschen erforderlich. Um die Oberlichter herum sind jeweils Wege vorzusehen, die auch der Entwässerung dienen. Zur Begrünung verbleiben damit zumindest auf dem Gebäudeteil Fahrzeughalle nur Flächen in geringem Umfang.

Die durch die VHT vorgetragenen Gründe, die aus ihrer Sicht gegen die Planung eines Gründaches sprechen, und das Erfordernis die durch das Vorhaben erfolgenden Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst durch Realmaßnahmen vor Ort zu kompensieren und Ersatzgeldzahlungen nur im Falle der Nichtmöglichkeit von Realmaßnahmen festzusetzen, werden durch die PFB abgewogen. Im Zuge der Planfeststellung wird durch die PFB lediglich die Kubatur des Gebäudes festgestellt. Die Variante eines Gründaches kann im Zuge der Ausführungsplanung betrachtet werden. Aus Gründen des Denkmalschutzes wurden die Dächer der beiden Gebäudeteile Fahrzeughalle und Werkstatt mit Schrägdächern und aufliegenden PV-Elementen geplant.

Die PFB kommt nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Fahrzeughalle der Aufwand zur Realisierung eines Gründaches erheblich höher ist als auf dem Dach des anschließenden Werkstattgebäudeteiles. Das Dach des Werkstattgebäudeteils wird nicht durch Oberlichter unterbrochen. Das Anordnen von aufgeständerten PV-Elementen ist nach Meinung der PFB in diesem Bereich möglich, da dieser Gebäudeteil niedriger ist als der Gebäudeteil der Fahrzeughalle. Aufgeständerte PV-Elemente auf diesem Gebäudeteil befinden sich außerhalb der Umgebung der sanierten Bürogebäude und sind von diesen aus nicht zu sehen. Der höhere Teil der Fahrzeughalle befindet sich dazwischen. Es wird der VHT aufgegeben die alternative Variante der Dachbegrünung für den Werkstattteil des Gebäudes zu prüfen. Der entstehende Mehraufwand ist kostenseitig und bauzeitseitig zu belegen. Ist die Dachbegrünung nicht umsetzbar, ist dies mit konkreten baulichen Zwangspunkten zu begründen. Entsprechende Nebenbestimmung ist unter A.4.1.1.1 Nr. 3) festgesetzt.

Die monierten nicht mehr aktuellen Bauzeiten im LBP (U15.1) wurden korrigiert. Anmerkungen zu unplausiblen Werten in der Biotoperfassung wurden überprüft und korrigiert. Auch die Ausgleichsabgabe für die notwendigen Baumfällungen wird an die aktuell gültige Methodik der Berliner BaumSchVO angepasst. Die Korrektur der Ersatzgeldberechnung ist im Rahmen der 2. Planänderung erfolgt. Der Hinweis zur Zahlung des Ersatzgeldes wird als Nebenbestimmung aufgenommen, vgl. A.4.3.1.3. Die VHT hat glaubhaft dargelegt, dass keine Flächen zur Realkompensation zur Verfügung stehen. Der Großteil des Ersatzgeldes aus der BKompV wird als Ersatzmaßnahme mit finanzieller Beteiligung der DBInfraGO AG im Bezirk Lichtenberg entrichtet, hinsichtlich weiterer Potenziale zur Realkompensation auf der Fläche wird auf die Ausführungen zur Dach- und Fassadenbegrünung weiter oben verwiesen.

#### **B.4.4.2 Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN)**

Die BLN befürchtet in Ihrer Stellungnahme vom 02.05.2024 eine Inanspruchnahme der von Kleingartenanlagen im Bereich des BBH Hundekehle für das Vorhaben.

Dieses Bedenken konnte durch die VHT ausgeräumt werden. Die Kleingärten bleiben bestehen.

Anmerkungen zu notwendigen Ergänzungen in der UVP bezüglich der Zugzahlenprognose und der Einwirkungen (Versiegelungen) erfolgten.

Die BLN äußert sich zu den seit 2022 erfolgten Baumfällungen auf dem Gebiet des BBH. Sieh hierzu die Ausführungen unter B.4.4.1.

Ferner wird moniert, dass die ausschließliche Zahlung von Ersatzgeld, ohne einen Teil als Ausgleich wenigstens auf der Grundstücksfläche zu leisten, erfolgen soll und dass der Ansatz der Wertpunkte im Eingriffsgutachten für die KGA Hundekehle wesentlich geringer erfolgt als für die KGA Auerbachtunnel.

Eine Korrektur des Eingriffsgutachten erfolgte. Hinsichtlich der Ersatzgeldzahlung und weiterer Ausgleichspotenziale auf der Fläche wird auf die Ausführungen unter B.4.4.1 verwiesen. Ein Großteil der Geldzahlung ist für die Realkompensation der Wiedervernässung des Hohenschönhausener Sees vorgesehen, an der sich die VT beteiligt.

Es wird bemängelt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus dem Plangenehmigungsverfahren „Betriebszentrale Berlin Fernbahn“, die am Standort Hundekehle, Auerbacher Str. 25 festgelegt wurden, nicht in der gegenständlichen Planunterlage dargestellt seien.

Die VHT nimmt die aus dem Vorhaben „S-Bahn Betriebszentrale Berlin“ in die Planunterlagen mit auf.

Die überarbeitete Planunterlage wurde im Zuge der 1. PÄ erneut der BLN zur Kenntnis gegeben.

Die Einwendungen zur UVP und größtenteils zu den Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden aufrechterhalten. Das Ersatzprojekt Hohenschönhauser See fehlt in den Unterlagen. Der Ausgleich auf der HOWOGE-Fläche wird abgelehnt.

Das Vorhaben S-Bahn-Abstellanlage Hundekehle ist als tangierende Maßnahme nachrichtlich erfasst. Ausgleichsmaßnahmen auf der HOWOGE-Fläche sind nicht Gegenstand des gegenständlichen Vorhabens, sondern der S-Bahn Abstellanlage.

Ergänzende Ausführungen zum Ersatzprojekt Hohenschönhausener See finden sich auf Seite 10 und Seite 85 der Unterlage 15.1 – LBP.

Die Ersatzgeldzahlung der VHT erfolgt zum Teil gebunden als eine reale Maßnahme (vgl. hierzu A.4.1.1.3) an der sich die VHT finanziell beteiligt. Was der Art nach einer Ersatzmaßnahme gleichkommt. Die Ersatzmaßnahme ist dem Ausgleich gemäß § 13 BNatSchG gleichgestellt. Hinsichtlich der Verpflichtung eingriffsnah Kompensation ergänzend vorzusehen wird auf die Auflage unter A.4.1.1.1 Nr. 3) verwiesen.

Zur erneuten Anmerkung bezüglich der Fällung der Kiefern wird erneut auf B.4.4.1 verwiesen.

Mit Mail vom 20.03.2026 hat die BLN keine Einwände mehr und erteilt das Benehmen zur Planung.

#### **B.4.5 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet, Landschaftsschutzgebiete (LSG))**

##### Landschaftsschutzgebiet (LSG)

Das Vorhaben ist vom Landschaftsschutzgebietes Grunewald LSG-38 umschlossen. Die Fläche der Hundekehle selbst, wie die angrenzende Autobahn und die Bahntrasse sind von der Schutzgebietsausweisung ausgenommen.

##### Natura 2000

Die BLN äußert in Ihrer Stellungnahme vom 02.05.2024 Bedenken. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde angemahnt.

Bedenken bezüglich näher an das Schutzgebiet heranrückender Bebauung und zu einer möglichen Kontamination des Hundekehleesee entgegnete die VHT, dass die geltenden Bestimmungen bezüglich Havarien und Brandfällen berücksichtigt werden, so dass aus Havarien und Löschfällen keine Beeinträchtigung des Hundekehleesee zu erwarten ist. Die AVUS und die beidseitigen Eisenbahntrassen stellen eine Barriere zu den angrenzenden Natura-2000 Gebieten dar. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde mit Datum vom 30.9.2024 nachgereicht (U17.1). Die vorhabenspezifischen Wirkungen rufen nach Durchführung der artenschutzrechtlichen und landschaftspflegerischen Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen hervor (U17.1 Ziffer 9 Zusammenfassung).

## **B.4.6 Artenschutz**

### **B.4.6.1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr**

Mit Schreiben vom 15.05.24 nimmt die oberste Naturschutzbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Stellung zum Artenschutz. Die Anzahl und die Nichterfüllung der grundsätzlichen Anforderungen an die bisher erfolgten Begehungen werden moniert. Einzelne Artengruppen wie die Heuschrecken und Wildbienen seien im AFB und LBP gar nicht berücksichtigt worden. In einem weiteren Schreiben der oNB vom 30.07.2024 führt sie aus, dass bei eigenen Begehungen im Mai und Juni 2024 zahlreiche Zauneidechsen festgestellt worden seien. Sie erteilt diverse Hinweise zu den Voraussetzungen für geeignete Ersatzhabitats.

Die VHT führte ergänzend weitere Kartierungen durch (6 Begehungen für Zauneidechsen, 3 Begehungen für Brutvögel, 5 Begehungen für Fledermäuse. Erfassungen zu Heuschrecken und Wildbienen werden ergänzt. Es konnten in der Halle keine Fledermaus- oder Brutvogelvorkommen festgestellt werden. Außerhalb der Wagenhalle wurden jedoch zwei Zwergfledermäuse erfasst. Die geplante Zahl an Ersatzlebensräumen wurde deshalb verdoppelt. Weitere Säugetiere wurden nicht nachgewiesen. In Bezug auf Fledermäuse, Höhlen- und Nischenbrüter wird die Wagenhalle vor dem Abriss nochmals durch eine fachkundige Person kontrolliert (vgl. A.4.2 Nr.5).

Der Hügel der Roten Waldameise befindet sich im Bereich der geplanten Baumfällungen am Königsweg. Es wurde im MB 005\_V-VA die Umsetzung des Waldameisenhügels geplant.

In den Nachkartierungen zu Brutvögeln und Brutstrukturen wurden Mäusebussarde, Ringeltauben, Bachstelzen, Blaumeisen, Kohlmeisen, eine Singdrossel und ein Turmfalke erfasst. Es konnten keine aktiv genutzten Brutstätten identifiziert werden. Es wurden alte, unbenutzte Nester in der Wagenhalle und am Königsweg sowie zwei Bäume mit Bruthöhlen, zwei Bäume mit Spechthöhlen und zwei Hochstubben identifiziert.

Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wurden entsprechend der Anmerkungen der oNB im Rahmen der 1. Planänderung (Blaudruck) und der 2. Planänderung (Cyandruck) konkretisiert bzw. erweitert.

Die vorgenannten Anmerkungen wurden durch die Änderungen der Maßnahmenblätter ausreichend berücksichtigt. Weitere Festsetzungen durch die PFB sind, soweit sie nicht unter A.4.1 oder A.4.2 erfolgt sind, unnötig.

Für die Errichtung der neuen Wagenhalle wird für die AP darauf hingewiesen, dass Glasfassaden je nach Lage und Ausgestaltung ggf. zu kennzeichnen oder technisch anzupassen sind, um Vogelkollisionen zu vermeiden. Die Außenbeleuchtung des Gebäudes ist ökologisch verträglich zu gestalten. Die VHT verpflichtet sich zur Berücksichtigung dieser Hinweise. Die PFB setzt unter A.4.2 entsprechende Nebenbestimmungen fest.

Mit Schreiben vom 27.3.2026 fordert die oNB- Abteilung Artenschutz eine adäquate Flächenbilanzierung des für Zauneidechsen geeigneten Lebensraumes gegenüber den vorgesehene Ersatzhabitatflächen.

Die VHT trägt vor, dass 17 Zauneidechsen auf der Fläche gefunden wurden und das 2.250 m<sup>2</sup> Ersatzhabitat (013\_CEF) geplant seien.

Ferner legt die VHT ein Protokoll vom 17.04.2026 zu Ersatzhabitaten für Zauneidechsen auf dem Gelände der BBH Hundekehle vor. Die Umsetzung der hierin beschriebenen ergänzenden Maßnahmenflächen wird der VHT unter A.4.2 Nr. 6 auferlegt und zum Bestandteil der Antragsunterlagen gemacht. Die VHT legt ergänzend dar, dass der Ausgangszustand der Habitats auf dem Gelände der BBH Hundekehle aufgrund der andauernden betrieblichen Nutzung nicht ideal sind, ein 1:1 Ausgleich daher nicht erforderlich sei.

Die PFB schließt sich dieser Einschätzung an, da große Flächen des Geländes durch Überfahren und Lagern verdichtet sind und gerade zentrale Bereiche grundlegende, für Zauneidechsen erforderliche Strukturen (z.B. Sandlinsen und leicht grabbares Material) vermissen lassen. Daher wird eine grundsätzliche Nutzung der Randbereiche und Übergänge zum Gleisschotter durch Zauneidechsen unterstellt. Von dem 1:1 Ausgleich der Fläche kann daher begründet abgewichen werden.

Um sicherzustellen, dass die bereitgestellten CEF-Flächen für die kartierten Individuen ausreichen, nimmt die PFB daher folgenden Sachverhalt an:

Im Rahmen der Kartierungen konnten auf dem Gelände der Hundekehle circa 17 Individuen der Zauneidechsen kartiert (vgl. S. 37, Unterlage 15.1) werden. Unter der Annahme, dass auf eine kartierte Zauneidechse 10 nicht kartierte Individuen kommen, wird eine Population von circa 170 Tieren angenommen. Weiterhin wird je Tier ein Platzbedarf von circa 90 bis 100 <sup>2</sup> erforderlich.

In der Summe ergibt sich damit ein aufgewerteter bzw. neu errichteter Lebensraumbedarf in Höhe von 15.300 m<sup>2</sup> bis 17.000 m<sup>2</sup>. Unter Einbeziehung der im Protokoll vom 17.04.2026 dargelegten Flächen und der bereits beantragten CEF-Habitate, ergibt sich eine Fläche von 16.124 m<sup>2</sup> die aufgewertet und angelegt werden kann. Dies entspricht einer Flächengröße von circa 95 m<sup>2</sup> je angenommenem Individuum. Hierin sind Öffnung der Habitatflächen zu nicht im Rahmen des Vorhabens genutzten Gleisbereichen, die ebenfalls ein Lebensraumpotenzial besitzen, noch nicht enthalten.

Da Zauneidechsen auf eingriffsnahe Flächen verbracht werden, kann das Gelände nach Bauende wieder genutzt/besiedelt werden. Die nutzbare Habitatfläche nach dem Eingriff vergrößern sich deutlich. Der anlagebedingte Lebensraumverlust entspricht der Größe des dauerhaft zu unterhaltenden Habitats 13\_CEF (im o.g. Protokoll Nummer 2.1).

#### **B.4.6.2 BA CW, Abt. Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen**

Die Abteilung Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen des BA CW nimmt mit Schreiben vom 29.04.2024 Stellung zum Belang des Artenschutzes.

Es wird moniert, dass die faunistischen Untersuchungen nicht vorliegen bzw. nicht den naturschutzfachlichen Methodenstandards entsprechen. Eine Einschätzung, ob artenschutzrechtliche Zugriffsverbote berührt sind, kann so nicht erfolgen.

Untersuchungen zu besonders geschützten Arten wie den Wildbienen und Heuschrecken sowie Hymenopteren, Laufkäfern oder Spinnen fehlen. Das Plangebiet kann zudem für Amphibien des nahe gelegenen Hundekehlesee ebenfalls einen Lebensraum darstellen.

Die VHT veranlasste ergänzende Kartierungen und die Erweiterung der Maßnahmen (siehe hierzu die Ausführungen unter B4.9.1).

Während der gesamten Bauzeit wird ein Reptilienschutzzaun um das gesamte Baufeld gestellt und vorgehalten.

Dieser verhindert auch ein Einwandern von Amphibien verhindern. In Bereichen, in denen Amphibienvorkommen kartiert werden konnten, ist das Erfordernis eines kombinierten Amphiben-/Reptilienschutzzauns zu prüfen. Amphibienschutzzäune sind für gewöhnlich höher als Reptilienschutzzäune. Um ein Überspringen von Amphibien wirksam zu verhindern, ist der Zaun daher anzupassen (vgl. A.4.2 Nr. 7).

Die Ergebnisse der nachgeholtten Kartierungen wurden dem Umwelt- und Naturschutzamt vorgelegt. Auf Grundlage der Kartierungsergebnisse wurden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durch die VHT geplant.

Ferner wird vorgetragen, dass für die Planung der Außenbeleuchtung der Belang von Fledermäusen berücksichtigt werden soll. Die VHT nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis.

Die entsprechend ergänzten bzw. geänderten Planunterlagen wurden in der 1. PÄ zur Kenntnis gegeben. Das BA CW äußerte sich mit Schreiben vom 19.02.2026 dazu. Bezüglich der Hinweise zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verweist die VHT auf die Einsetzung der umweltfachlichen Bauüberwachung und sichert die Berücksichtigung der Hinweise zum Artenschutz zu. Eine Abschaltung bei Nichtbetrieb der Anlage und ab Dämmerung wird in die Planung aufgenommen. Es wird auf die durch die PFB festgesetzten Nebenbestimmungen unter A.4.3.4 verwiesen.

#### **B.4.6.3 BLN**

Die BLN äußert in Ihrer ST vom 02.05.2024 Bedenken in Bezug auf die durchgeführten Kartierungen, den AFB sowie zu einzelnen geplanten Maßnahmen.

Für die Planung der Beleuchtung der Straße und Wege und der Außenbeleuchtungen wird die Einhaltung des Insektenschutzgesetzes gefordert. Das sog.

Insektenschutzgesetz ist kein eigenständiges Gesetz, sondern ein Gesetzespaket, welches zahlreiche Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes zum Schutz der Insektenvielfalt enthält. Der § 41a BNatSchG ist noch nicht in Kraft getreten. Paragraph 41a BNatSchG gilt erst mit Erlass der Rechtsverordnung nach Paragraph 54 Absatz 4d BNatSchG. Dies ist noch nicht erfolgt. Die Inhalte der Regelung werden hilfsweise herangezogen und der VHT unter A.4.2 Nr. 3 und 4 die Einhaltung aufgegeben.

In dem Schreiben zur 1. PÄ wird weiterhin ein Ausgleich von Fledermausniststätten von 1:2 weit vor Fällung gefordert. Die VHT hat Ergänzungen bzw. Änderungen der Planunterlage vorgenommen. Die Maßnahme 010\_CEF wurde ergänzt: bei Feststellung eines Bedarfes von mehr als 10 Federmauskästen im Zuge der Besatzkontrolle werden Kästen im Verhältnis 1:2 ergänzt. Die Vergrämhungsmahd wurde in Maßnahme 007\_V-VA ergänzt. Bereits vorhandene Ausgleichsflächen für Zauneidechsen werden nicht von dem Vorhaben BBH Hundekehle betroffen sein. Sie wurden als tangierende Maßnahmen in den Bestands- und Konfliktplänen dargestellt (U15.3.1/2).

## **B.4.7 Immissionsschutz**

### **B.4.7.1 Baubedingte Schallimmissionen**

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

Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbarem Baulärm geschützt werden. Die VHT wird hierzu ausdrücklich auf ihre Verpflichtung zur Beachtung der AVV Baulärm zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm und die nach dem LImSchG Bln erforderliche Beantragung einer Genehmigung für die Durchführung von Bauarbeiten im Nachtzeitraum sowie an Sonn- und Feiertagen hingewiesen. Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen tagsüber und die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen sowie deren Beurteilung sind daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, weil hierfür eine Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich ist.

#### **2. Schallschutzmaßnahmen**

Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die PFB der VHT diejenigen Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Darin erfasst sind auch nachteilige Wirkungen, die durch Lärm aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen. Der Begriff der nachteiligen Wirkungen wird bezogen auf Baulärm durch die AVV Baulärm konkretisiert.

Das den Planunterlagen beigefügte Baulärmgutachten (Unterlage 19.4 der Planunterlage) enthält prognostische Aussagen für den durch die PFB zu betrachtenden Zeitraum (tagsüber). Auf der Grundlage des geplanten räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten (Bauablaufplanung) sowie von Emissionsansätzen aus Literaturangaben wurden für die voraussichtlich eingesetzten Baumaschinen Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung und den angrenzenden Kleingärten rechnerisch ermittelt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass geringfügige Überschreitungen der nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte im Bereich der Kleingärten zu erwarten sind. An den weiter entfernten Wohngebäuden werden keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte ermittelt.

Im Baulärmgutachten (Unterlage 19.4 der Planunterlage) werden daher in Kap. 7.1 Maßnahmen zur Minderung von Baulärm dargestellt und empfohlen. Hiervon ausgehend hat die VHT in ihrer Planung bestimmte Schallschutzmaßnahmen

einbezogen (vgl. Kap. 9.6.3 in Unterlage 1 der Planunterlagen), die sich zum Teil in den Auflagen unter A.4.3.1 dieses Beschlusses wiederfinden. Die Auflagen werden nachfolgend begründet.

Die Auflage, auf den Einsatz von Schlagrammen zu verzichten und alternative Bauverfahren (z. B. Vibrationsrammen oder Spundwandpressen) für besonders lärmintensive Arbeiten, wie z.B. dem Einbringen der Gründung der Schallschutzwände, anzuwenden, beruht insbesondere darauf, dass beim Einsatz von Schlagrammen mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen ist. Diese Auflage beruht primär auf der Vermeidung der bei Schlagrammen auftretenden sehr hohen Lärmbelastung.

Eine generelle Verpflichtung zum Einsatz von Vibrationsrammen und Spundwandpressen wurde nicht ausgesprochen, da der PFB nicht bekannt ist, ob die Anwendung derartiger Verfahren im konkreten Fall uneingeschränkt möglich (z. B. aufgrund der geologischen Verhältnisse) sowie wirtschaftlich vertretbar ist.

Der Einsatz mobiler Abschirmungen bei kleinräumigen Tätigkeiten stellt grundsätzlich eine wirksame Schallschutzmaßnahme, z. B. bei Abbrucharbeiten mit Pressluftschlämmern (vgl. Anlage 5 Nr. V der AVV Baulärm), dar. Gleichzeitig wird die Optimierung der Einrichtung der Baustelle festgelegt. Die akustische Wirksamkeit derartiger Maßnahmen lässt sich in einer Baulärmprognose zum Zeitpunkt der Planfeststellung nur schwerlich quantifizieren, da in diesem Stadium noch keine genauen Kenntnisse zum Bauablauf und zum Standort von Baumaschinen vorliegen. Die aus dem Einsatz mobiler Abschirmungen und einer optimierten Aufstellung von Baumaschinen resultierenden Pegelminderungen fließen jedoch in die Aufgaben des Baulärmverantwortlichen ein.

Weiterhin wurde der VHT, auch wenn überwiegend im Rahmen einer Streckensperrung gearbeitet werden soll, zur Reduzierung des Baulärms der Verzicht auf Automatische Warnsysteme (ATWS) und der Einsatz fester Absperungen bzw. der Einsatz mobiler Funkwarnsysteme, soweit technisch und arbeitsschutzrechtlich vertretbar, auferlegt. Auf eine generelle Verpflichtung zur Umsetzung der genannten Maßnahmen wurde verzichtet, da der PFB die hierzu erforderlichen detaillierten Kenntnisse, im Hinblick auf das konkrete Bauvorhaben, nicht vorliegen. Es handelt sich daher um eine vorsorgliche Nebenbestimmung. Im Übrigen wird auf die Allgemeinverfügung zur „Verwendung von Warnsignalgebern mit automatischer Pegelanpassung (APA) auf Baustellen der Eisenbahnen des Bundes und im Bereich

der Eisenbahnen des Bundes“ des Eisenbahn-Bundesamts vom 11.04.2016 hingewiesen.

Die PFB hat auf Auflagen zur Verminderung von Baulärm durch Beschränkung der Betriebszeiten, insbesondere lautstarker Baumaschinen, verzichtet. Die PFB hält die Regelungen nach Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm, nach denen von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden kann, wenn die Bauarbeiten

- im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und
- ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können

grundsätzlich auch auf Betriebszeiteinschränkungen für übertragbar. Das hier in Rede stehende Bauvorhaben steht im öffentlichen Interesse und Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen wären mit erheblichen Bauzeitverlängerungen verbunden, so dass im Ergebnis das Vorhaben nicht termingerecht fertiggestellt werden kann. Eine Betriebszeitenregelung von Baumaschinen wäre insofern untunlich.

### **3. Überwachungsmaßnahmen**

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften hat die VHT durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und die Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

### **4. Baulärmverantwortlicher**

Die VHT hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen einzusetzen. Dieser steht von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind den örtlichen Ordnungsbehörden, der PFB und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

### **5. Information der Anlieger**

Die VHT hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die

Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Unvermeidbarkeit von Lärm und bauzeitlichen Erschütterungen infolge von Baumaßnahmen sowie baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sind dabei kurz zu erläutern.

Die Einwendung RA-1 vom 03.05.2023 rechnet mit unzumutbarem Baulärm.

Die VHT sieht Bauarbeiten ausschließlich am Tage vor (vgl. Unterlage 19.4 der Planunterlagen). Die Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass keine Überschreitungen der AVV Baulärm zu erwarten sind. Festlegungen über die in A.4.3.1 dokumentierten sind daher nicht erforderlich.

#### **B.4.7.2 Baubedingte Erschütterungen**

Zusätzlich wurden die durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Erschütterungen betrachtet und bewertet. Es wurde festgestellt, dass die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 und DIN 4150-3 jederzeit eingehalten werden, weshalb hier auf ein auf Erschütterungen aus dem Baubetrieb ausgelegtes Schutzkonzept verzichtet wurde. Ungeachtet dessen sind zur Sicherstellung der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 Maßnahmen mit diesem Beschluss (A.4.3.2) festgelegt worden.

In der Einwendung RA-1 vom 03.05.2023 werden relevante Erschütterungen aus dem Baubetrieb befürchtet.

Aufgrund einer Entfernung des Grundstücks von mindestens ca. 350 m zur Baumaßnahme sind relevante Erschütterungen ausgeschlossen (vgl. Unterlage 19.4 der Planunterlagen). Unabhängig davon hat die PFB verschiedene Schutzvorkehrungen in A.4.3.2 festgelegt. Damit sind erhebliche Belästigungen und Bauwerksschäden ausgeschlossen.

#### **B.4.7.3 Betriebsbedingte Schallimmissionen**

##### **B.4.7.3.1 TA Lärm**

Durch die VHT wurde eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 19.3 der Planunterlagen) zur Ermittlung der Immissionen im Umfeld der geplanten Anlagen vorgelegt. Im Ergebnis der Berechnungen werden an der vorhandenen schutzwürdigen Wohnbebauung die Immissionsrichtwerte eingehalten. Aussagen zu den kurzzeitigen Geräuschspitzen finden sich in der Unterlage nicht.

Bezüglich der Ermittlung der Beurteilungspegel wurden sowohl durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf als auch die Senatsverwaltung für Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt z. T. berechnete Einwände zu dieser Untersuchung vorgetragen.

Das BA Charl.-Wilm. moniert mit Schreiben vom 29.04.2024, dass die schalltechnische Untersuchung hinsichtlich der Prüfung der kurzzeitigen Geräuschspitzen und der Beurteilung tieffrequenter Geräuschimmissionen nach Nr. 7.2 TA Lärm ergänzt werden muss. Ferner sei zu prüfen, ob alle Immissionsorte berücksichtigt wurden. Dies wurde nicht untersetzt.

Aus Sicht der VHT wurde in dem nachträglich erstellten Betreiberkonzept ein auf der sicheren Seite liegendes Szenario mit den möglichst höchsten Immissionen angesetzt. Es wurde unterstellt, dass alle zu berücksichtigenden Tätigkeiten ständig und auch gleichzeitig erfolgen. Die so prognostizierten Beurteilungspegel seien demnach ungewöhnlich hoch angesetzt und würden durch den Betrieb der Anlage realistisch nicht erreicht. Folglich würden die um 30 dB(A) am Tag bzw. um 20 dB(A) in der Nacht erhöhten Immissionsrichtwerte nach der TA Lärm für kurzzeitige Geräuschspitzen nicht erreicht und auch nicht überschritten.

Alle Schallquellen, die die Lärmzusatzbelastung des Baubetriebshofes im Sinne der TA Lärm bilden, konzentrieren die Schallenergie in den Frequenzbändern 125 Hz oder höher (siehe Tabellen 1 bis 5 der Schallimmissionsprognose nach TA Lärm). Bei allen Schallquellen sind die Beiträge der Frequenzbänder 31,5 Hz und 63 Hz um mindestens 3 dB(A) geringer als die der höheren Frequenzbänder. Tieffrequente Geräusche haben gemäß Nr. 7.2 TA Lärm einen überwiegenden Energieanteil im Frequenzbereich unter 90 Hz. Schädliche Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche können daher ausgeschlossen werden.

Die noch berücksichtigungsfähigen Wohngebäude lägen noch weiter östlich vom Baubetriebshof entfernt als die bereits berücksichtigten Gebäude. An diesen Wohngebäuden östlich des Baubetriebshofes wurden auch unter Berücksichtigung der Geräuschvorbelastung im Sinne der TA Lärm für alle Beurteilungszeiträume Unterschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm von mindestens 6 dB prognostiziert, so dass an den noch weiter entfernten Wohngebäuden die Unterschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm noch größer seien.

Durch das Bezirksamt wurden im Rahmen der Beteiligung zur 1. Planänderung keine weiteren Ausführungen übergeben.

Die PFB teilt grundsätzlich die Kritik an der mangelnden Ermittlung in der schalltechnischen Untersuchung. Sie sieht allerdings im Lichte der errechneten Beurteilungspegel an der schutzwürdigen Wohnbebauung und der Erwidern der VHT keine Notwendigkeit zur weitergehenden Ermittlung von kurzzeitigen Geräuschspitzen, da sie davon ausgeht, dass eine Einhaltung dieser Vorgaben im Regelbetrieb möglich erscheint. Ungeachtet dessen hat sie diese zum Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses gemacht (vgl. A.4.3.3) und die VHT damit zur Einhaltung verpflichtet.

Zudem sind nach derzeitigem Sachstand keine Anlagenteile geplant, die tieffrequente Geräusche erwarten lassen. Vorsorglich wurde unabhängig davon eine diesbezügliche Festlegung in A.4.3.3 aufgenommen.

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt bemängelt in Ihrem Schreiben vom 15.05.2024 zutreffend, dass keine Betriebsbeschreibung des Logistikzentrums vorhanden sei sowie die Vergabe von Zuschlägen für Ton- und Informationshaltigkeit, die Vergabe des Zuschlags für die Impulshaltigkeit und die Ermittlung des Innenpegels in der Wagenhalle nachbesserungsbedürftig sei. Darüber hinaus wurden die ermittelten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Bereich der Kleingärten im Umfeld der Anlage und dem Umgang damit thematisiert (Fremdgeräusch).

Die VHT erwiderte auf diese Einwände und überarbeitete die Untersuchung in der 1. Planänderung. Zu dieser äußerte sich die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mit Schreiben vom 19.02.2026. Darin erneuert sie ihre Einwände hinsichtlich der Anwendung des Abschnitts 3.2.1 der TA Lärm aufgrund der Vergabe von Zuschlägen für Ton- und Informationshaltigkeit/ Impulshaltigkeit im Zusammenhang mit den Kleingärten. Des Weiteren fordert sie einen Nachweis dafür, dass das Fremdgeräusch in mehr als 95 % der Betriebszeit der Anlage höher als der Mittelungspegel  $L_{Aeq}$  ist. Hierzu seien Messungen denkbar oder eine rechnerische Ermittlung. Die weiteren Themen werden nicht mehr angesprochen und werden daher an dieser Stelle nicht mehr weiter betrachtet.

Den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 19.3 der Planunterlagen) ist zu entnehmen, dass für die westlich des Bau- und Logistikzentrums (BBH) Hundekehle gelegene KGA Auerbachtunnel Beurteilungspegel von bis zu 62,9 dB(A) erreicht werden. Östlich (KGA Hundekehle) werden Beurteilungspegel von bis zu 60,7 dB(A) ermittelt.

Daneben sind die westlich des Bau- und Logistikzentrums (BBH) Hundekehle gelegenen Kleingärten (KGA Auerbachtunnel) durch ihre besondere Lage zwischen BAB A 115 und den Eisenbahnbetriebsanlagen geprägt. Der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 19.3 der Planunterlagen) ist zu entnehmen, dass an den Immissionsorten, für die Beurteilungspegel oberhalb von 60 dB(A) aus dem Anlagenlärm ermittelt wurden, die Immissionspegel aus den Streckengleisen (Strecken 6062, 6024 und 6118) und der BAB 115 die Beurteilungspegel aus dem gegenständlichen Vorhaben deutlich überschreiten. Für die westlich des Bau- und Logistikzentrums (BBH) Hundekehle gelegenen Immissionsorte werden Beurteilungspegel aus dem Verkehrslärm von mehr als 75 dB(A) und östlich ca. 70 dB(A) ermittelt. Diese Pegel liegen im Umfeld der BAB 115 damit mindestens 12,5 dB über den Werten der Anlage. Für die östlich des Bau- und Logistikzentrums (BBH) Hundekehle gelegenen Kleingärten werden Differenzen  $\geq 8,6$  dB ermittelt.

Diese Beurteilungspegel können nicht mit dem nach 3.2.1 (Prüfung im Regelfall) definierten  $L_{95}$  (ständig vorherrschende Fremdgeräusche) gleichgesetzt werden. Diese liegen naturgemäß unterhalb dieser Werte und dürften in Bezug auf die Geräusche der BAB 115 erfahrungsgemäß ca. 10 bis 12 dB niedriger anzusetzen sein. Für die Schienenverkehrsgeräusche ist dieser Wert nur schwer abschätzbar. Aufgrund der Charakteristik des Geräusches ist davon auszugehen, dass die Differenz zwischen Beurteilungspegel und  $L_{95}$  größer als bei der BAB 115 sein wird. Der Einwand der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt ist insoweit teilweise berechtigt. Unabhängig davon dokumentieren diese Berechnungsergebnisse die erhebliche Vorbelastung, die auf die Kleingärten, ohne die heute schon auf dem überplanten Gelände vorhandenen und plangegebenen Emissionen zu berücksichtigen, einwirkt. Diese Ergebnisse sind daher bei der Ausgestaltung der konkreten Schutzwürdigkeit der Kleingartenanlagen zu berücksichtigen.

Entsprechend der Ausführungen in der Unterlage 19.3 der Planunterlage wurden konservative Ansätze bei den Eingabedaten gewählt, so dass die Prognose auf der „sicheren“ Seite liege. Es ist daher davon auszugehen, dass die Immissionen aus dem Verkehr in großen Teilen des Beurteilungszeitraums Tag deutlich oberhalb der Immissionen aus dem Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle liegen werden. Bereits aus diesem Gesichtspunkt erscheint es fraglich, inwieweit für die Kleingartenanlagen eine messtechnisch nicht ermittelbare Immissionsbelastung maßgeblich sein soll und für diese Schutzmaßnahmen erforderlich werden (Forderung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt).

Als Schutzmaßnahme vor den hier in den Blick zu nehmenden Betriebsgeräuschen kommen bei Kleingartenanlagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nur Schallschutzwände in Betracht. Zu Recht weist die VHT auf die daraus resultierende Verschattung hin. Daher wurde von einer Lärmschutzwand abgesehen. Außerdem wurde die Errichtung einer Schallschutzwand von den betroffenen Pächtern nicht gefordert.

Die PFB berücksichtigt bei ihrer Einschätzung der konkreten Schutzwürdigkeit der Kleingartenanlagen, dass die TA Lärm im Abschnitt 3.2.2 eine ergänzende Prüfung im Sonderfall zulässt, soweit im Einzelfall besondere Umstände vorliegen. Zu bejahen sind dabei die besondere Standortbindung (3.2.2. lit. b) der TA Lärm), die sich auf die Akzeptanz der Geräuschimmissionen auswirken können. Dies dokumentiert sich nicht zuletzt in der Tatsache, dass keine Einwendungen aus den betroffenen Kleingartenanlagen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangen sind. Ebenfalls einschlägig ist die Herkömmlichkeit und die soziale Adäquanz (3.2.2. lit. d) der TA Lärm), der Geräuschimmission, die sich aus der jahrzehntelangen Rücksichtnahme der direkt aneinander angrenzenden Nutzungen ergibt.

In der Gesamtschau (sehr hohe Fremdgeräuschvorbelastung, Akzeptanz, Herkömmlichkeit und soziale Adäquanz) hält die PFB Immissionspegel von 62,9, aufgerundet 63 dB(A) tagsüber in den Kleingartenanlagen für zumutbar.

Sie berücksichtigt dabei, dass die Kleingartenanlagen sich ausnahmslos auf den Grundstücken der VHT (vgl. Unterlage 3.1 und 3.2 der Planunterlagen) befinden und verpachtet sind. Gleichzeitig ist das Nebeneinander von Kleingärten und Eisenbahnbetriebsanlagen bereits seit vielen Jahren vorhanden. Bspw. können Gleisanlagen in weit größerem Umfang und die in Rede stehenden Kleingärten bereits den Luftbildern aus dem Jahre 1928 entnommen werden.

Die Flächen auf denen das Bau- und Logistikzentrum (BBH) Hundekehle errichtet werden soll, sind über die Jahre unterschiedlich stark genutzt worden. Eine Einstellung des Bahnbetriebs fand nie statt. Im derzeitigen Zustand werden die Flächen u. A. als Lagerfläche genutzt. Es ist insoweit festzustellen, dass die Anlagen derzeit nicht in ihrem plangegebenen Umfang betrieben werden. Dieser Umfang ist aber durch die PFB in den Blick zu nehmen.

Bebauungspläne, in denen die Kleingärten enthalten sind, finden sich nicht. Daher handelt es sich nicht um Dauerkleingärten (§ 1 Abs. 3 des Bundeskleingartengesetz (BKleingG)). Im Baunutzungsplan, der auch heute noch die Grundlage planungsrechtlicher Entscheidungen in den westlichen Bezirken Berlins bildet, sofern

kein neueres Planungsrecht – z. B. durch einen Bebauungsplan – besteht, befinden sich die Kleingärten auf Bahngelände, z. T. ggf. in einem Nichtbaugebiet (KGA Hundekehle). Der Flächennutzungsplan stellt Bahnflächen dar.

Entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 12.06.2024, Az. 11 A 13/23, juris Rn. 39) ist in Ermangelung einer Festsetzung im Sinne von Nr. 6.1 der TA Lärm für das Grundstück einer Kleingartenanlage als sonstige festgesetzte Fläche gemäß Nr. 6.6 Satz 2 der TA Lärm entsprechend der konkreten Schutzwürdigkeit zu beurteilen. In aller Regel wird dem Schutzbedürfnis von Kleingartenanlagen ausreichend Rechnung getragen, wenn der Tageswert (60 dB(A) für Kern-, Dorf- und Mischgebiete eingehalten wird („LAI-Hinweise zur Auslegung der TA Lärm (Fragen und Antworten zur TA Lärm)“ MK-Umlaufbeschluss 13/2023, Stand: 24.02.2023).

Ein derartiger Regelfall ergibt sich aus den zuvor dargestellten Gründen nicht. Daher können die KGA Auerbachtunnel und die KGA Hundekehle, bei denen es sich nicht um Dauerkleingärten nach § 1 Abs. 3 Bundeskleingartengesetz (BKleingG) handelt, in der vorliegenden Gemengelage nur die konkrete Schutzwürdigkeit nach 6.1 lit b) TA Lärm für sich in Anspruch nehmen. Die PFB berücksichtigt dabei, dass in Gewerbegebieten Beurteilungspegel von 65 dB(A) nach TA Lärm tagsüber zulässig sind und nur so der VHT ein auch ihr zumutbarer Betrieb möglich ist. Entsprechend der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind in Gewerbegebieten ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zulässig. Insoweit kann dies in einem wie hier über Jahrzehnte gewerblich geprägten Bereich auch für Kleingärten auf Bahngelände gelten. Für die nächstgelegenen Immissionsorte in Wohngebieten sind die Immissionsrichtwerte nach 6.1 und 6.3 TA Lärm einzuhalten (vgl. A.4.3.3).

Zusammenfassend war der VHT aufzuerlegen, die Immissionsrichtwerte nach 6.1 TA Lärm bzw. die zuvor hergeleiteten konkrete Schutzschutzwürdigkeit für die KGA Auerbachtunnel und Hundekehle, ggf. unter Berücksichtigung einer Vorbelastung, am maßgeblichen Immissionsort einzuhalten. Soweit keine Vorbelastung ermittelt wird, gelten die Immissionsrichtwerte auch als eingehalten, wenn der aus dem Betrieb der gesamten Anlage resultierende Beurteilungspegel die Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB unterschreitet (vgl. 3.2.1 TA Lärm).

Gleichzeitig dürfen einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten (vgl. A.4.4.3 Nr. 1).

#### **B.4.7.3.2 16. BImSchV**

Die Senatsverwaltung für Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt moniert in ihrer Stellungnahme vom 15.05.2024 die fehlende Gesamtlärbetrachtung für die Verkehrsträger Schiene und Straße. U. a. könne es zu einer Gesamtbelastung kommen, welche eine Anspruchsberechtigung auf passivem Schallschutz dem Grunde nach auslöse. Des Weiteren sei in der Untersuchung im Rahmen der 16. BImSchV ein Nullfall-Planfall-Vergleich vorzunehmen. Anderenfalls sei zu begründen, warum kein Nullfall vorhanden sei.

Die VHT führt aus, dass nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV deren Anwendbarkeit auf den (Neu-) Bau oder die wesentliche Änderung der o.g. Verkehrswege beschränkt sei. Eine Änderung sei wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms:
- um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder - ausgenommen in Gewerbegebieten - bereits mindesten 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) beträgt und erhöht wird.

Die Anwendbarkeit der 16. BImSchV beschränke sich auf den Bereich, in welchem gebaut werden soll. Das hier betrachtete Vorhaben betreffe weder die angrenzende Autobahn BAB 115 (AVUS) noch die S-Bahntrassen. Da beide baulich und geometrisch unverändert bleiben, können diese im Rahmen des geplanten Vorhabens der 16. BImSchV dem Grunde nach keine Anspruchsberechtigung auf passiven Schallschutz auslösen.

Im Rahmen der Verkehrslärbetrachtung im Vorhaben wurde die geplante Gleisbelastung im Bereich des Baubetriebshofs Hundekehle nach 16. BImSchV betrachtet und an der Wohnbebauung an der Hundekehle ein maximaler Beurteilungspegel von 41,9 dB(A) am Tage bzw. 42,0 dB(A) in der Nacht prognostiziert, was eine Unterschreitung des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV um mindestens 7 dB entspricht. Eine Beeinträchtigung durch Verkehrslärm im Rahmen des Vorhabens könne somit ausgeschlossen werden.

Die vorhandenen Gleise im Bereich des Baubetriebshofes Hundekehle werden heute lediglich sehr sporadisch und nur nach Bedarf des S-Bahn-Netzes Berlin befahren, so dass die Ermittlung eines belastbaren Ist-Zustandes nicht möglich sei. Auch die

Berücksichtigung des Ist-Zustandes könnte in diesem Fall keinen Anspruch auf Lärmschutz begründen, da die prognostizierten Beurteilungspegel im Planfall die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in allen Beurteilungszeiträumen um mindestens 7 dB unterschreiten.

Mit Stellungnahme vom 19.02.2026 hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt hierzu keine gegenteiligen Argumente vorgetragen.

Ungeachtet dessen stellt die PFB fest, dass in Anbetracht der an der Wohnbebauung ermittelten Beurteilungspegel aus dem hier gegenständlichen Vorhaben (siehe oben) rechnerisch eine relevante Erhöhung des Gesamtpegels auszuschließen ist. Gleiches gilt für die Prüfung auf eine wesentliche Änderung. Der Einwand wäre insoweit zurückzuweisen.

#### **B.4.7.3.3 Einwendung RA-1**

In der Einwendung RA-1 vom 03.05.2023 werden die Verstärkung von Verkehrs- und Betriebslärm (sowohl Bauphase wie auch Betriebsphase) an dem nur wenige hundert Meter entfernten Grundstück befürchtet. Insbesondere seien den Unterlagen nicht die tatsächlich betroffenen Grundstücke und insbesondere das wirkliche Ausmaß sowie deren Beeinträchtigung durch weiteren (und zusätzlichen) Betriebs- und Verkehrslärm zu erkennen. In diesem Zusammenhang wird auf wesentliche Veränderungen auf den Streckenabschnitten im Bereich des Grundstücks hingewiesen. In diesem Zusammenhang werden Gesundheitsgefährdungen befürchtet und es werden Pegelerhöhungen von mehr als 3 dB angenommen. Im Ergebnis wird eine Schallschutzwand zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV gefordert.

Die VHT erwidert, dass nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV deren Anwendbarkeit auf den (Neu-) Bau oder die wesentliche Änderung der des Verkehrswegs beschränkt sei. Eine Änderung sei wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms:
- um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder

ausgenommen in Gewerbegebieten - bereits mindesten 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) beträgt und erhöht wird.

Die Argumentation, dass nur unmittelbar dort, wo gebaut werden soll, auch eine neue höhere Lärmbelastung relevant ist, sei stichhaltig, da sich die Anwendbarkeit der 16. BImSchV auf den Bereich beschränkt, in dem gebaut werden soll. So wurde die Schallimmissionsprognose nach 16. BImSchV erstellt und am Gebäude des Einwenders ein maximaler Beurteilungspegel von 39,4 dB(A) tags und 39,6 dB(A) nachts prognostiziert. Damit werde der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für „Allgemeine Wohngebiete“ um mindestens 9,4 dB(A) unterschritten.

Die PFB stellt fest, dass zwischen der nächst gelegenen geänderten Weiche und dem Grundstück des Einwenders eine Entfernung von ca. 350 m ermittelt werden kann. Das nächstgelegenen Gleis der in diesem Vorhaben baulich nicht geänderten Strecke 6062 liegt ca. 165 m entfernt zum Grundstück.

Im Planfeststellungsverfahren ist entsprechend der 16. BImSchV nur der baulich geänderte Bereich in den Blick zu nehmen. Für das Gebäude des Einwenders, was sich außerhalb des Bauabschnitts befindet, sind nur die Immissionen des Bauabschnitts zu berücksichtigen (sog. Baugrubenmodell). Die thematisierten Gleise vor dem Grundstück des Einwenders bleiben somit unbeachtet. Eine Erhöhung des Bestandspegels um 3 dB, wie befürchtet, aus den Verkehren auf den geänderten Gleisen ist aufgrund der ermittelten geringeren Beurteilungspegel der gesamten neu zu errichtenden Anlage an dem Gebäude des Einwenders nicht zu erwarten. Gleiches gilt für die Quantifizierung einer wesentlichen Änderung nach obigem Spiegelstrich 3.

Soweit eine Änderung der Beurteilungspegel auf den Bestandsgleisen befürchtet wird, so ist diese im Vergleich zum Istzustand allenfalls als gering zu einzustufen, da im worst- case- Szenario (entsprechend Unterlage 19.1 der Planunterlagen) sechs Hybridlokomotiven, ein Arbeitszug und eine Diesellokomotive am Tage bzw. einen Arbeitszug sowie eine Diesellokomotive in der Nacht zu erwarten sind. Diese Auslastung bewegt sich deutlich unter den plangegeben möglichen Verkehren auf dem Gelände der Gleislinse resultierend aus der vorhandenen Wagenhalle, der Abstellgleise und der Verladegleise.

Darüber hinaus handelt es sich bei den Gleisen auf Höhe des Grundstücks (mindestens 165 m vom Grundstück des Einwenders entfernt) um Bestandsinfrastruktur die entsprechend Ihrer Bestimmung im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung betrieben werden kann. Die Kapazität erhöhenden

Maßnahmen finden auf den Bestandstreckengleisen nicht statt. Bei der plangegebenen Vorbelastung kommt es nicht auf die tatsächliche Ausnutzung der Bahnanlage, sondern auf deren rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit an (BVerwG 7 A 28/12 Ur. v. 21.11.2013 juris Rn. 23; 3 B 15/16 Beschl. v. 28.12.2017 juris Rn. 26). Diese Vorbelastung beinhaltet insbesondere auch die zuvor dargestellten Verkehre aus der vorhandenen Wagenhalle, der Abstellgleise und der Verladegleise. Diese Vorbelastung wirkt sich auch dann schutzmindernd aus, wenn sie nicht (mehr) tatsächlich vorhanden, sondern nur (noch) plangegeben ist (BVerwG 11 A 9/97 Ur. v. 03.03.1999 juris Rn. 84). Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute, auch ohne Änderung der Gleisgeometrie auf dem Gelände des „Bau- und Logistikzentrums (BBH Hundekehle“ Verkehre abgewickelt werden können und diese sich mit den vorhandenen Verkehren vermischen.

Ein schutzwürdiges Interesse des Einwenders ergibt sich damit nicht, da der Fortbestand einer bisherigen (geringeren) betrieblichen Belastung dem Vorhabensträger nicht zugemutet werden muss. Selbst aus einer über einen langen Zeitraum hinweg geringen tatsächlichen Auslastung für die Nachbarschaft erwächst kein Vertrauenstatbestand dahingehend, dass die Lärmbelastung auf den bislang gegebenen Zustand zu beschränken wäre (BVerwG 3 B 15/16 Beschl. v. 28.12.2017 juris Rn. 26). Mit Änderungen des Verkehrsaufkommens und einer damit verbundenen Lärmzunahme auf einer bestehenden Strecke müssen Anlieger jederzeit rechnen. Die Nutzung der bestehenden Strecke durch den Vorhabensträger ist eine übliche Nutzung vorhandener Strecken im Rahmen ihrer Kapazität. Sie ist nicht anders zu bewerten, als würden die Trassen für sonstige Verkehre genutzt werden, deren Zunahme einem allgemeinen wirtschaftlichen Wachstum oder einem anderen Großvorhaben mit mittelbaren Auswirkungen geschuldet sein könnten. Für Bestandsstrecken gilt der Grundsatz des § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG, dass die genehmigte Strecke nach unternehmerischen Gesichtspunkten zu bewirtschaften ist und ihre Kapazität im Bedarfsfall voll ausgeschöpft werden kann. Zusätzliche Immissionsbelastungen aufgrund gestiegenen Verkehrsaufkommens auf einer Bestandsstrecke sind von den Anwohnern im Regelfall hinzunehmen. Besonderheiten, die hier zu einem anderen Abwägungsergebnis führen können, weist der Sachverhalt nicht auf. Die Notwendigkeit, weitergehende Schutzmaßnahmen zu prüfen, ergibt sich somit nicht.

Unabhängig davon dokumentieren bspw. die Berechnungsergebnisse des Eisenbahn-Bundesamts im Rahmen der Lärmkartierung ([https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr\\_r4&bgLayer=sgx\\_geodatenzentrum\\_de\\_web\\_gra](https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_gra)

u\_EU\_EPSG\_25832\_TOPPLUS&catalogNodes=15,11,12,10,13&E=579056.88&N=5687905.82&zoom=2), dass im Bereich des Gebäudes des Einwenders die Beurteilungspegel, ab denen in der höchstrichterlichen Rechtsprechung die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle der Gesundheitsgefährdung sowie des unzumutbaren Eingriffs in das Eigentum bei Pegeln von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht gesehen wird, aufgrund der großen Entfernungen, nicht zu besorgen sind.

#### **B.4.7.4 Stoffliche Immissionen, Lichtimmissionen**

In der Stellungnahme vom 15.05.2024 führt der Senat zu der aus der Baustellenbeleuchtung resultierenden Lichtimmissionen aus, dass die „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen“ der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zu berücksichtigen sind.

Die VHT verpflichtet sich zur Einhaltung der o.g. Hinweise. Unter A.4.3.4 wurde durch die PFB eine entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt, die die Berücksichtigung der Minimierung der Lichtimmissionen in der Ausführungsplanung festsetzt.

Ferner wird angemerkt, dass es sich bei dem Sprengplatz Grunewald, der sich in einer Entfernung von ca. 1400 m in südwestlicher Richtung zum Vorhaben befindet, um eine nach BImSchG genehmigungsbedürftige Anlage handelt.

Den Hinweis zum Sprengplatz Grunewald nimmt die VHT zur Kenntnis. Aus Sicht der PFB ergeben sich aus diesem Hinweis keine zu berücksichtigen Aspekte (z. B. bzgl. der Schallimmissionen).

#### **B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

##### **B.4.8.1 Senatsverwaltung, Abteilung II – Integrativer Umweltschutz, Bodenschutz**

Die Senatsverwaltung führt mit Schreiben vom 15.05.24 aus, dass ein baustellenbezogenes Beprobungskonzept zur Abfalldeklaration nachzureichen ist bevor eine Stellungnahme abgegeben werden kann. Nach Durchführung der mit der Abfallwirtschaftsbehörde abgestimmten Untersuchungen sind die Ergebnisse zur verbindlichen Abfalleinstufung vorzulegen. Die Probennahme hat sich am „Leitfaden zur Probennahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen von Abfällen in Hoch- und Tiefbau“ zu orientieren. Für die abfalltechnischen Untersuchungen zur Deklaration sind mineralische Bauabfälle auf Grundlage der

Ersatzbaustoffverordnung und nach den Vollzugshinweisen (Stand 06.10.2023) zu untersuchen und zu bewerten.

Das Plangebiet wird als altlastenverdächtige Fläche im Bodenbelastungskataster geführt.

Zum Belang des vorsorgenden Bodenschutzes erfolgen Hinweise zu einer anteiligen schutzgutbezogenen Kompensation.

Das Referat Kreislaufwirtschaft, Ressourcenschonung, umweltfreundliche Beschaffung, Stadtsauberkeit führt im Zuge der Beteiligung zur 1. PÄ im Verfahren aus, dass nach Prüfung des nachgereichten BoVEK-Grobkonzeptes keine Einwände gegen die Planung bestehen. Beprobungskonzepte, Planungen zum Transport von Abfällen zu Bereitstellungsflächen sowie das ausgefüllte und unterzeichnete Formblatt „Anzeige zum Baubeginn“ sind der Abfallbehörde der SenMVKU, I B 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin mindestens 8 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

Zur geplanten Entwässerung wird in Bezug auf den Bodenschutz ausgeführt, dass detaillierte Angaben zur geplanten Vorbehandlung fehlen, für die an die Parkplätze angeschlossene zweite Versickerungsanlage ist eine DIBt-zugelassene Vorreinigung erforderlich.

Die PFB verweist auf die bereits durch den Sb6 in seiner wasserrechtlichen Genehmigung festgelegten Forderungen in Bezug auf die zu planenden Vorbehandlungsanlagen (siehe hierzu A.3.1.1 4. Nebenbestimmungen Nr.7).

#### **B.4.8.2 Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (BA CW), Abt. Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen, Bodenschutz/ Altlasten**

Das BA CW nimmt mit Schreiben vom 29.04.2024 und mit Schreiben vom 19.02.2026 zur 1. PÄ Stellung zum Belang des Bodenschutzes und von Altlasten und informiert, dass das Gelände des BBH als Teil des Güterbahnhofes Grunewald im Bodenbelastungskataster unter der Nr. 763 wegen seiner Nutzung als Gewerbestandort mit diversen Werkstätten und Reinigungsanlagen und Lackierereien als Altlast registriert ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass auf dem Gelände mit umwelt- und wassergefährdenden Stoffen umgegangen wurde. Die bisher vorgelegten Untersuchungen sind nicht ausreichend für eine abschließende Gefährdungsabschätzung. Im Zuge der Bebauung ist im Plangebiet eine orientierende Altlastenuntersuchung durchzuführen. Es sind Gefährdungsabschätzungen für die Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-

Grundwasser vorzunehmen. Umfang und Art der Untersuchungen sind vorab mit der Bodenschutzbehörde des BA CW abzustimmen.

Anmerkungen zu den geplanten Regenwasserversickerungsanlagen erfolgen hinsichtlich der Belastung mit Schadstoffen im PG. Die Bodenschutzbehörde ist in die Planung frühzeitig miteinzubeziehen. Eine schadlose Versickerung setzt die Kontaminationsfreiheit der durchsickerten Bodenschichten voraus. Diesbezügliche Nachweise sind in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde zu erbringen.

Die im PG befinden sich ausschließlich Böden mit geringer Schutzwürdigkeit.

Zu den Altlastenverdachtsflächen im PG und dem entsprechenden Umgang mit den belasteten Abbruchstoffen bzw. Böden wird im BoVEK-Grobkonzept (U.26.3) ausgeführt. Die PFB setzt unter A.4.4 fest, dass die AP hinsichtlich der weitergehenden durchzuführenden Altlastenuntersuchungen hinsichtlich des Umfangs und der Art der Untersuchungen vorab mit den Bodenschutzbehörde des BA CW abzustimmen ist. Ferner wird ferner festgelegt, dass die Beprobungskonzepte und Planungen zum Transport von Abfällen zu den Bereitstellungsflächen mit der Abfallbehörde der SenMVKU vorzulegen ist.

Hinsichtlich der Regenwasserversickerung ist in der wasserrechtlichen Erlaubnis des Sb6 unter A.3.1.1 4. Nebenbestimmungen Nr.7 bereits durch die PFB festgesetzt, dass den Rigolen dezentrale Behandlungsanlagen vorzuschalten sind. Die Erbringung der Nachweise zur schadlosen Versickerung sind mit dem SB6 und der Bodenschutzbehörde des BA CW abzustimmen und abschließend die Nachweise vorzulegen (siehe Festsetzung unter A.4.4 Nr. 5).

#### **B.4.9 Land- und Forstwirtschaft**

Die Abt. VI – Verkehrsmanagement des SenMVKU führt ebenfalls zu den bereits unter B.4.4.1 beschriebenen Baumfällungen aus. Die VHT informiert, dass der Freischnitt im Rahmen von Verkehrssicherungsmaßnahmen durchgeführt worden ist. Bei den Bäumen handelte es sich nicht um Wald i.S. des § 2 (2) Nr. 5 lit.b) Bundeswaldgesetzes (siehe hierzu B.4.4). Die Berliner Forsten folgen der Argumentation der VHT (siehe Schreiben vom 11.04.2025 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr).

#### **B.4.10 Denkmalschutz**

Das LDA und die untere Denkmalschutzbehörde des BA Charlottenburg-Wilmersdorf haben zunächst mit ihren Schreiben vom 15.05.2024 bzw. 29.04.2024 dem in diesem Vorhaben geplanten Abriss der historischen Wagenhalle widersprochen.

Die Bedenken gegen den geplanten Abriss der Wagenhalle wurden mit der herausragenden Bedeutung dieses Industriedenkmals für die Berliner Bahn- und Technikgeschichte begründet. Ferner wurde die fehlende Variantenbildung zu diesem Vorhaben seitens der VHT moniert. Insbesondere eine Variantenbetrachtung und –bewertung, die einen Erhalt des Denkmals in Erwägung zieht, sei nicht durchgeführt worden.

Die VHT legte daraufhin am 09.07.2024 eine Variantenbetrachtung vor, die 3 Varianten beinhaltete (Var. 1: bisherige Planung mit Abriss der Wagenhalle, Var. 2: Erhalt der Haupthalle und Abriss der östlichen und westlichen Anbauten, Var. 3: Kompletterhalt der Halle). Diese Varianten wurden im Rahmen des beschränkten Erörterungstermins am 15.07.25 vor Ort auf dem Gelände des Betriebshofes Hundekehle dem LDA vorgestellt und besprochen.

Am 23.12.2024 wurden die um die Var. 4a und 4b erweiterte MBS mit dem zweiten Teil der MBA für die Var. 4c vorgelegt. Die Var. 4a (Erhalt des südlichen Hallenteils) und Var. 4b (Erhalt des nördlichen Hallenteils) wurden durch die VHT aufgrund des unzureichend realisierbaren Brandschutzes und der Nicht-Nutzbarkeit des zu erhaltenden Hallenteils ausgeschlossen. Eine Nutzung des jeweils verbleibenden Teils der Halle wurde wegen der baulichen Gegebenheiten wie der Zufahrtstore und der Stützkonstruktion des Daches, die wegen des Denkmalschutzes nicht verändert werden können, im Zusammenhang mit eisenbahntechnischen und bautechnischen Anforderungen ausgeschlossen. Die Var. 4c (Einkürzung des zu erhaltenden Nordteils der Halle auf den ursprünglich zuerst errichteten Teil) beinhaltet den Erhalt dieses reduzierten nördlichen Teils der Halle im Originalzustand. Die somit erzeugte Freifläche sollte einen Hallenneubau nach modernen technischen Gesichtspunkten und eine Realisierung des tangierenden Vorhabens des Sozialgebäudes ermöglichen.

Wie unter B.4.2 dargestellt, ist das Vorhabenziel nur mit der Variante 1 (Rückbau der Werkstatthalle) zu erreichen. Dies hat die VHT der PFB in der überarbeiteten Variantenuntersuchung nachvollziehbar begründet. Die Entscheidung für die Variante 1 nebst den Erläuterungen zum Abwägungsprozess wurde dem LDA mit Schreiben der PFB vom 14.08.25 zur Kenntnis und Gelegenheit gegeben, sich zu

Nebenbestimmungen wie zu Details zum Rückbau bzw. zur Verwendung von baulichen Details der Wagenhalle zu äußern.

Mit Mail vom 10.10.25 stimmte das LDA unter der Voraussetzung der Beauftragung eines geordneten Rückbaus sowie der Demontage und Translozierung des ältesten Teils der Halle an einen neuen Standort dem Abriss der Wagenhalle zu. Diese Forderungen wurden der VHT zur Kenntnis gegeben. Die VHT äußerte sich im Rahmen der Vorlage der Planunterlage zur 1. PÄ zu den vorgenannten Forderungen des LDA. In U1 unter Ziffer 3 führt die VHT aus, dass ein geordneter Rückbau bereits Gegenstand der Planung ist. Zur Machbarkeit der Forderung der Translozierung wurde ein Gutachten durch ProDenkmal erstellt. Die VHT kommt zu dem Schluss, dass die Forderung zur Translozierung des ältesten Teils der Wagenhalle unverhältnismäßig ist und führt unter Ziffer 3.1 der U1 dazu aus. Die Translozierung würde zu einer Bauzeitverlängerung von 19 Monaten allein für den Rückbau der Halle und einer Kostensteigerung von 3,9 Mio. € führen. Eine Überprüfung der Möglichkeit der Translozierung an den vom LDA in Rede gestellten Standort der Dampflokfreunde in Berlin-Schöneweide ergab, dass der zu translozierende Gebäudeteil nicht in die bestehenden Gleisanlagen auf dem Gelände der Dampflokfreunde integriert werden kann. Ferner sei die Nutzung der Halle wegen der durch die Zufahrtstore vorgegebenen Gleisabstände und der Dachstützkonstruktion aus Holz für die Dampflokfreunde nicht möglich.

Im Schreiben vom 19.02.2026 führt das LDA zu den o.g. Ausführungen der VHT unter Ziffer 3.1 der U1 aus. Daher nimmt das LDA in seiner Stellungnahme vom 19.02.2026 von der Forderung der Translozierung Abstand. Das LDA bleibt bei seiner Forderung des geordneten Rückbaus, da die historische Bestandsaufnahme, die in 2024 nach Abstimmung zwischen VHT und LDA durch ProDenkmal erstellt wurde, nicht der geforderten detaillierten bauforscherischen Begleitung des Rückbaus entspreche, welche für Rückbau der Halle erstellt werden müsse. Das LDA listet auf, welche Bauteile/ Details der Halle wie konkret zeichnerisch und fotografisch aufzunehmen sind.

Die VHT erwidert, dass die erfolgte bauhistorische Aufnahme nach den Vorhaben des LDA von Herrn Dr. Dunger entsprechend einer Leistungsbeschreibung erstellt wurde. Die bauhistorische Dokumentation wurde am 07.10.24 durch ProDenkmal vorgestellt und anschließend an das LDA übergeben. Das LDA hatte das Gutachten in der Besprechung am 12.11.24 als qualitativ hochwertig und vollständig bewertet (siehe Protokoll vom 12.11.24). Diese bauhistorische Dokumentation wurde 2024 wie mit

dem LDA abgestimmt in archivbeständiger Papierform und die digitalen Bilddateien bereits in dem geforderten Format übergeben. Die Dokumentation beinhaltet eine textliche und fotografische Bestandserfassung in Form eines Raumbuches, Bauphasenkartierungen und restauratorische Untersuchungen. Dazu wurde das Gebäude auch digital vermessungstechnisch dokumentiert.

Die baubegleitende Dokumentation des Abrisses wurde durch die VHT bei ProDenkmal angefragt und kann bereits ab Mitte März 2026 erfolgen. Eine abschnittsweise Zuarbeit zu den erfolgenden Arbeiten an das LDA ist vorgesehen.

Die VHT führte aus, dass nach aktueller augenscheinlicher Überprüfung der Wagenhalle am 05.02.26 das Dach selbst und die darunter befindliche Holztragkonstruktion derzeit bereits stark durch Feuchtigkeit geschädigt ist. Verschiedene holzerstörende Pilze und Fäuleschäden wurden festgestellt. In einer Kurzexpertise wird ausgeführt, dass die Schädigung in diversen Bereichen des Daches so massiv ist, dass auch die darunter befindlichen Bereiche der Halle durch das Herabstürzen von Bauteilen gefährdet sind.

Bezüglich der durch ein Büro für Bauforschung aufzunehmenden baulichen Details erfolgte deswegen am 17.04.26 eine Vorortabstimmung zwischen den Beteiligten VHT, LDA und ProDenkmal. Aufzunehmende Details wurden festgelegt. Die PFB trifft unter A.4.5 eine entsprechende Festsetzung. Den Beteiligten wird hier die Möglichkeit gegeben im Zuge der Aufnahmen und des geordneten Rückbaus vom Protokoll vom 17.04.26 abweichende Abstimmungen zu treffen, um die Gefährdung der Mitarbeiter des Bauforschungsbüros u.a. Beteiligter auszuschließen. Details zur Aufnahme und Archivierung der baulichen Details wurden zwischen VHT und LDA abgestimmt.

#### **B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz**

Mit Schreiben vom 08.05.2025 nimmt die Berliner Feuerwehr Stellung zum Vorhaben.

Zu den Ausführungen bezüglich der für die Feuerwehr zu gewährleistenden Zufahrts- und Bewegungsflächen sichert die VHT die Berücksichtigung im Zuge der weiteren Planung – Ausführungsplanung zu. Die weitere Beteiligung der Brandschutzdienststelle – Einsatzplanung Verkehrsanlagen wird zugesichert.

Vorsorglich setzt die PFB unter A.4.6 eine entsprechende Nebenbestimmung fest.

## **B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten**

### **B.4.12.1 Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, FB Tiefbau**

Der FB Tiefbau führt in der Stellungnahme vom 29.04.2025 zum Bereich der Zufahrt zum BBH in Bezug auf die Gehwegüberführung im Bereich der Zufahrt zur Straße „Am Königsweg“ aus. Die im Bereich der Zufahrt verlaufende Radschnellverbindung Nr. 3 Königsweg – Kronprinzessinnenweg ist zu berücksichtigen. Evt. erforderliche Anpassungen im Bereich der EÜ Auerbachstraße (Lichtsignalanlage bzw. Beschilderung) sind mit dem BA CW abzustimmen.

Eine Abstimmung mit dem FB Tiefbau des SGA CW wird bezüglich der Baustellenzufahrt über die Auerbachstraße gefordert. Der bauliche Zustand der Auerbachstraße im Zufahrtbereich zum BBH ist zu überprüfen, ggf. ist im Anschlussbereich zum öffentlichen Straßenland eine Ertüchtigung hinsichtlich der zu erwartenden Mehrbelastung durch den Baustellenverkehr erforderlich. Gemäß der VHT sind im Bereich der Einmündung in die Auerbachstraße keine Veränderungen geplant. Die Tragfähigkeit der Straße für die Belastung von Löschfahrzeugen wurde durch die VHT geprüft und bestätigt. Die Realisierung des vorgesehenen Fußweg-Überweg wird gemäß den gültigen Ausführungsvorschriften (AV) für Geh- und Radwege geplant. Die erforderlichen Lastannahmen für den Baubetriebshof- und Lieferverkehr werden bei der Dimensionierung der Überwege berücksichtigt und mit dem FB Tiefbau des SGA CW abgestimmt. Zusätzlich werden die notwendigen Schleppkurvennachweise erbracht, um die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr sicherzustellen. Etwaige Anpassungen der LSA bzw. die Errichtung einer neuen LSA sowie die erforderliche Beschilderung werden mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Eine entsprechende Festsetzung erfolgt unter A.4.7 durch die PFB.

Die VHT sagt zu, im Zuge der weiteren Planung die Infravelo zu beteiligen, um die geplante Radschnellverbindung Nr. 3 (RSV 3, Königsweg–Kronprinzessinnenweg) in die Planung zu integrieren. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist nicht in den Beschluss aufzunehmen. Für die Forderung des BA nach dieser Abstimmung gibt es keine Rechtsgrundlage. Abstimmungen finden, wie in der Nebenbestimmung unter A.4.7 Nr. 1 vorgesehen, mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf statt. Sowohl der VHT als dem Bezirksamt bleibt es unbenommen, weitere Beteiligte in den Abstimmungsprozess hinzuziehen.

Mit Schreiben vom 19.02.2026 nimmt das BA CW Stellung zur 1. PÄ im Verfahren. Es bestehen keine Bedenken gegen die 1. PÄ, die Belange des BA CW, Fachbereich Tiefbau wurden durch die Ergänzungen der Planunterlage berücksichtigt.

#### **B.4.12.2 Bundeseisenbahnvermögen**

Die Dienststelle Nord des Bundeseisenbahnvermögens nahm mit Schreiben vom 04.04.2024 Stellung und erteilte einen Hinweis bezüglich des Abwasserschachtes an der Grundstückszufahrt. In der Vergangenheit ist es hier wiederholt zu Rückstauerscheinungen gekommen. Es wird angeregt, den Schacht vor zusätzlichen Verschmutzungen im Zuge der geplanten Baumaßnahme zu schützen. Die VHT sichert den Schutz des Schachtes durch bauzeitliche Verschmutzungen soweit wie möglich zu.

Zum Hinweis zu den bestehenden Geh-, Fahr- und Leitungsrechten auf dem Flurstück 118 bestätigt die VHT die Nicht-Beeinträchtigung durch das Vorhaben. Eine diesbezügliche Festsetzung ist nicht erforderlich.

#### **B.4.13 Kampfmittel**

Die Ordnungsbehörde Kampfmittel des SenMVKU teilt in der ST vom 15.05.2024 mit, dass keine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung durch die zuständige Ordnungsbehörde erteilt wird. Es bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Vorsorglich wird unter A.4.8 eine Nebenbestimmung zur KampfmittelV Berlin festgesetzt.

#### **B.4.14 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Das Vorhaben wird komplett auf den Flurstücken durchgeführt, die im Besitz der VHT sind.

#### **B.4.15 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen**

Der Einwender RA-01 fordert in seinem Schreiben vom 03.05.2023, dass die Entwässerung des BBH nicht weiter in den Hundekehlesee erfolgt.

Die VHT führt zu den Einwendungen aus, dass von der geplanten Einleitung des Niederschlagswassers in den Hundekehlesee abgesehen wird. Das Niederschlagswasser wird auf dem Flurstück der VHT versickert. Abwässer aus den neu geplanten Anlagen im Vorhabengebiet werden in das öffentliche Abwassernetz eingeleitet. Für die Entsorgung von Abwässern aus dem Gebiet des BBH bestehen bereits entsprechende Anlagen, es wird von keiner Mehrbelastung ausgegangen. Für diese Gewässerbenutzung wird die wasserrechtliche Erlaubnis erteilt. Das Wasserschutzgebiet ist nicht durch das Vorhaben betroffen.

Eine Reinigungs- und Waschanlage ist nicht geplant.

Der Einwender RA-1 behält nach Kenntnisnahme der Erwidernng der VHT mit Schreiben vom 18.01.2025 seine Einwendungen aufrecht.

Gemäß der Erwidernng der VHT und der Änderung der Entwässerungsplanung sind bezüglich der vorgenannten Einwendungen keine Festsetzungen durch die PFB erforderlich.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die PFB hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die Errichtung des BBH ist zwingend erforderlich, um zukünftig die Durchführung von Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen im Netz der Berliner S-Bahn sowie der Fernbahn im Netz Berlin zu gewährleisten. Das im Netz der Berliner S-Bahn vorhandene Zugsicherungssystem „mechanische Fahrsperr“ ist gemäß der zum 01.12.2012 in Kraft getretenen „Sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ nicht mehr konform zu § 15 Abs. 2 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und muss durch das EBO-konforme „Zugbeeinflussungssystem Berliner S-Bahn“ (ZBS) abgelöst werden. Die Frist für den Wechsel wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt auf den 31.12.2028 verlängert und ist zwingend einzuhalten.

Die Errichtung des BBH Hundekehle dient dazu, die neuen, mit dem Zugsicherungssystem ZBS kompatiblen Instandhaltungsfahrzeuge an einem Standort zu konzentrieren und die Instandhaltungs- und Investitionsmaßnahmen von diesem Standort aus gebündelt durchzuführen. Die Realisierung des BBH Hundekehle ist zwingend erforderlich, um die Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit und Anlagenverfügbarkeit im Netz Berlin für die S-Bahn und Fernbahn zu gewährleisten.

Mit der Bereitstellung eines entsprechend attraktiven Verkehrsangebots kann auch der Anteil des öffentlichen Schienenpersonennah- und -fernverkehrs am gesamten Individualverkehr erhöht werden, so dass die Treibhausgasemissionen als Klimaschutzziel nach § 3 Klimaschutzgesetz reduziert werden.

Baubedingte erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Durch die geplanten Maßnahmen zur Minderung, Vermeidung, zum Schutz bzw. zur Kompensation der baubedingten Auswirkungen verbleiben keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch; Wasser; Tiere, Pflanzen und Biotop und Fläche/ Boden.

Anlagebedingt und durch den Betrieb des BBH sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Mensch; Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt; Fläche/ Boden; Wasser; Luft/ Klima und Landschaftsbild zu erwarten. Es werden Kompensationsmaßnahmen formuliert (008\_E und 009\_E) die dauerhaft nachteiligen Entwicklungen des Naturhaushaltes vermeiden.

Artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen, die sich insbesondere durch die Insellage des Vorhabens innerhalb mehrerer Schutzgebiete ergeben, werden ebenfalls mittels CEF-Maßnahmen kompensiert. Lebensräume für Zauneidechsen, Vögel oder Fledermäuse gehen dadurch nicht verloren. Das öffentliche Interesse an der Errichtung des Bau- und Logistikzentrums überwiegen daher gegenüber dem Natur- und Artenschutz.

Der in der vorliegenden Planung geplante Abriss der denkmalgeschützten Wagenhalle stellt einen erheblichen Eingriff in das Schutzgut Kulturelles Erbe dar. Die Bedeutung des Denkmals und dessen Schutz durch das DSchG Bln (Berliner Denkmalschutzgesetz) wird nicht verkannt. Die Variantenbildung und -entscheidung lassen keine andere Möglichkeit zu, das Vorhabenziel auf dem Flurstück der VHT zu realisieren. Nach Abwägung der Belange gegeneinander und untereinander überwiegt das überragende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens die denkmalschutzrechtlichen Belange. Der Abriss der Wagenhalle ist damit nicht vermeidbar und wurde durch die PFB festgesetzt.

Das Vorhaben wird auf Flächen im Eigentum der VHT durchgeführt.

## **B.6 Sofortige Vollziehung**

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

## **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

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 – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg  
Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin**

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

**Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg  
Hardenbergstraße 31, 10623 Berlin**

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 23.04.2026  
Az. 511pph/095-2301#001  
EVH-Nr. 3499477**