



# KURZBESCHREIBUNG FÜR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

**Baumaßnahme:** **Endstelle Bf. Lichtenberg/Nordseite**  
Siegfriedstraße von Fanningerstraße bis  
(alte) Frankfurter Allee

**Bezirk: Lichtenberg von Berlin**

**Bauherr:** **BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)**  
Anstalt des öffentlichen Rechts  
Bautechnische Anlagen Straßenbahn  
Technisches Büro / Projektmanagement  
BF-BS 2  
Holzmarktstraße 15 -17  
10179 Berlin

**Beteiligungszeitraum:** 21.04.2022 – 21.05.2022

Berlin, den 21.04.2022

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>		<b>Seite</b>
<b>0</b>	<b>Vorbemerkungen</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Darstellung und Notwendigkeit der Baumaßnahme</b>	<b>1</b>
1.1	Allgemeines	1
1.2	Planfeststellungsgrenzen	1
1.3	Angrenzende Planungen (nur zur Information)	2
1.4	Ziel des planrechtlichen Verfahrens	2
1.5	Verkehrliche Begründung	3
1.5.1	Geplante Maßnahmen des Straßenbahnbaus	3
1.5.2	Geplante Maßnahmen des Straßenbaus	4
<b>2</b>	<b>Bestandsangaben</b>	<b>4</b>
2.1	Verkehrsanlage	4
2.2	Haltestellen	5
2.3	Entwässerung der Gleise und der Verkehrsflächen	5
2.4	Fahrleitungsanlage	5
2.5	Leitungsbestand	6
2.6	Denkmale	6
<b>3</b>	<b>Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme</b>	<b>7</b>
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten	7
3.2	Gewählte Linienführung	9
<b>4</b>	<b>Planungsangabe</b>	<b>10</b>
4.1	Gleisanlagen	10
4.2	Haltestellen	10
4.3	Fahrleitungsanlage	10
4.4	Straßenbau	11
<b>5</b>	<b>weitergehende Untersuchungen</b>	<b>11</b>

## **0 VORBEMERKUNGEN**

Die vorliegende Planunterlage betrachtet die Auswirkungen der wesentlichen baulichen Änderungen der Straßenbahnanlagen und der Straße in der Siegfriedstraße und der (alten) Frankfurter Allee sowie in der Fanninger Straße, der Gernot- und der Gudrunstraße.

Da es potentiell mehr Betroffenen infolge der Gleisbauveränderung gibt, wird das planrechtliche Verfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz beantragt.

## **1 DARSTELLUNG UND NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME**

### **1.1 Allgemeines**

Gegenstand des vorliegenden Berichts ist die Erneuerung der Endhaltestelle Bahnhof Lichtenberg zwischen Fanninger Straße und Frankfurter Allee in Berlin-Lichtenberg Ortsteil Lichtenberg. Die Maßnahme umfasst den Umbau der Verkehrsanlagen in der Siegfriedstraße und der (alten) Frankfurter Allee sowie die Entfernung bzw. Entwidmung der Gleisanlage in der Fanninger Straße, der Gernot- und der Gudrunstraße.

### **1.2 Planfeststellungsgrenzen**

Der Planfeststellungsbereich der Straßenbahnanlage beginnt am nördlichen Ende des Bogengleises unmittelbar nördlich der Gleiskreuzung Siegfriedstraße / Fanningerstraße und bindet dort an den bereits sanierten Streckenabschnitt an.

Die südöstliche Baugrenze der Neubaustrecke befindet sich in der Gudrunstraße am Ende der Hausnummer 2 (zu Hs.-Nr. 3), die westliche in der (alten) Frankfurter Allee auf Höhe der Einmündung der Hubertusstraße.

Die Baubereiche des Straßenbaus berücksichtigen alle Bereiche, in denen die Planung von der vorhandenen Bordführung abweicht und in deren Folge bauliche Anpassungen erforderlich werden. Dieser Bereich erstreckt sich in der (alten) Frankfurter Allee zwischen Hubertusstraße und Siegfriedstraße.

Der Planfeststellungsbereich ist in den Lageplänen farblich gekennzeichnet.

Der Streckenabschnitt für den kompletten Rückbau bzw. Entwidmung der alten Straßenbahnanlage („Blockumfahrung“) verläuft östlich der Siegfriedstraße über die Fanninger Straße, die Gernot- und die Gudrunstraße und endet im Süden am Knotenpunkt Siegfriedstraße / (alte) Frankfurter Allee.

### **1.3 Angrenzende Planungen (nur zur Information)**

Das Straßen- und Grünflächenamt Lichtenberg beabsichtigt nach der Außerbetriebnahme der Gleise in der Fanninger Straße, Gernot- und Gudrunstraße Straßenbauarbeiten zur Optimierung des Straßenraumes und zur Wiederherstellung der Verkehrssicherung.

### **1.4 Ziel des planrechtlichen Verfahrens**

Das Baurecht muss über die Durchführung eines planrechtlichen Verfahrens erlangt werden. Hintergrund sind die Erheblichkeit der baulichen Änderungen und die aus der Umsetzung der Baumaßnahme resultierenden Betroffenheiten.

Im Rahmen dieses Verfahrens werden die Auswirkungen des geplanten Vorhabens untersucht und abgewogen. Den Trägern der öffentlichen Belange und den sonstigen Betroffenen wird die Möglichkeit gegeben, zu der geplanten Maßnahme Stellung zu nehmen. Das Planfeststellungsverfahren konzentriert alle Zustimmungen, Bewilligungen oder Genehmigungen, die zur Durchführung und Umsetzung der Baumaßnahme erforderlich sind.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss werden festgesetzt:

- die Inanspruchnahme von Grundstücken beziehungsweise Flächen,
- die Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz,
- die Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Umwelt und Natur,
- die Folgemaßnahmen,
- die monetäre Entschädigungen anstelle von Schutz-/Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Anspruchsberechtigungen auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes und auf Entschädigungen werden dem Grunde nach festgestellt. Die entsprechenden Einzelheiten werden in gesonderten Verfahren im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren zwischen dem Vorhabensträger und den Anspruchsberechtigten geregelt. Bei Uneinigkeit zwischen den Parteien wird ein gesetzliches Entschädigungs- oder Enteignungsverfahren durchgeführt.

## **1.5 Verkehrliche Begründung**

### **1.5.1 Geplante Maßnahmen des Straßenbahnbaus**

Im betreffenden Streckenabschnitt verkehren derzeit regulär die Züge der Linie 21 und 37 mit einer Zugfolge jeweils von 20 Minuten zum Bf. Schöneweide.

Die Buslinie 256 verkehrt hauptsächlich im 20-Minutentakt.

Um die Streckenführung und die Umsteigebeziehungen zu verkürzen, ist vorgesehen beide Fahrrichtungen auf der Siegfriedstraße zu führen und gemäß §15 (5) BOStrab den zz. eingleisigen Abschnitt auf einer Länge von ca. 230 m zweigleisig auszubauen. Zudem ist geplant den Streckenzug in der (alten) Frankfurter Allee enden zu lassen.

Der geradlinige zweigleisige Streckenverlauf kommt der Verminderung der Schallemission sowie der verkürzten Fahrzeit zu Gute. Ebenfalls ist mit einer Verschleißreduzierung der Gleisanlage und der damit einhergehenden Verbesserung der Betriebssicherheit zu rechnen.

Die Eingleisigkeit auf der (alten) Frankfurter Allee westlich der Endhaltestelle beschränkt sich auf einen kurzen Abschnitt der Kehranlage von ca. 25 m und bedingt sich aus gestaltungstechnischen Gründen und der Minimierung der Weichenanzahl.

Bei den geplanten Maßnahmen sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sicherer und flüssiger Straßenbahnverkehr
- Barrierefreier Zugang zu den Haltestellen und Fahrzeugen
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen für Fahrgäste der Bus- und Straßenbahnlinien zum U-, S- und Regionalbahnhof Lichtenberg/Nordseite durch Verringerung der Umsteigewege
- Einfache und klare Wegeführung
- angenehmer Aufenthalt der Fahrgäste während der Wartezeiten auf den Haltestellen
- Optimierung der Sicherheit für Fußgänger durch Anlegen von barrierefreien Querungsstellen,
- Anlegen von Radwegen, Radfahrstreifen bzw. Mitbenutzung von Fahrbahflächen

Die Verschiebung der Straßenbahnhaltestellen direkt am Bahnhofszugang verkürzt die Laufwege vom und zum Regional-, S- und U-Bf. Lichtenberg. Zudem werden die Aus- und Einstiege barrierefrei.

Darüber hinaus verkürzt sich die Fahrzeit zum Bf. Lichtenberg durch die direkte Anbindung über die geplante Gleiserweiterung in der Siegfriedstraße. Die Blockumfahrung über die Fanniger-, Gernot- und Gudrunstraße entfällt und bietet so die Möglichkeit, diese Straßenzüge neu zu gestalten.

Die Busfahrgäste werden durch die Verschiebung der Ausstiegshaltestelle auf die Südseite der (alten) Frankfurter Allee zukünftig ohne Querung der Fahrbahn den Bahnhof erreichen.

### **1.5.2 Geplante Maßnahmen des Straßenbaus**

Die Siegfriedstraße ist eine Hauptverkehrsstraße in Nordsüdrichtung. Sie verbindet die Ortsteile Hohenschönhausen und Lichtenberg miteinander.

In dem Straßenzug Siegfriedstraße – (alte) Frankfurter Allee herrscht eine geschlossene vier- bis fünfgeschossige Wohnbebauung, mit unterschiedlichen gewerblichen Einrichtungen vor. An der westlichen Straßenseite bindet das Gelände des Sana-Krankenhauses an die Siegfriedstraße an.

Die Maßnahmen des Straßenbaus umfassen in der Hauptsache

- die Neugestaltung der (alten) Frankfurter Allee,
- die Einordnung von Radverkehrsanlagen

Durch die Neugestaltung der (alten) Frankfurter Allee werden das Stadtbild und die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr erheblich verbessert.

## **2 BESTANDSANGABEN**

### **2.1 Verkehrsanlage**

Die Straßenbahnanlage ist größtenteils eingleisig. Nur im Bereich der Aufstellanlage der Gudrunstraße wurde ein zweites Gleis eingerichtet.

Die vorherrschende Bauweise des Streckenabschnittes besteht überwiegend aus Großverbundplatten (GvP) der 1980er Jahre. Die Schienenprofile sind grenzwertig abgefahren, die Befestigungen zum Teil verschlissen und infolge der Verkehrsbelastung verformt.

Die Gleisrand- und -mittelstreifen sind verschiedenartig befestigt (Randplatten, Großpflaster und bituminöse Befestigungen).

Das vorhandene Schienenmaterial und die vorhandenen Anlagen haben die Verschleißgrenze demnächst erreicht. Schienenentwässerungen sind nur vereinzelt angeordnet und in unzureichendem Umfang vorhanden.

Im Baubereich befinden sich in der Gudrunstraße die Ausstiegshaltestelle „S+U Lichtenberg Bhf/Gudrunstr. (Berlin)“ und in der südlichen Siegfriedstraße die Einstiegshaltestelle „S+U Lichtenberg Bhf/Siegfriedstr. (Berlin)“.

Die Gehwegbefestigungen im Bereich der Haltestellen sind verschlissen und uneben und weisen keine Aufmerksamkeitsfelder für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste auf.

## **2.2 Haltestellen**

Die bestehende Bus- und Straßenbahnhaltestelle „S+U Lichtenberg Bhf/Siegfriedstraße (Berlin)“ befindet sich in der Siegfriedstraße ca. 60 m nördlich der (alten) Frankfurter Allee. Die Straßenbahnhaltestelle „S+U Lichtenberg Bhf/Gudrunstraße (Berlin)“ befindet sich in der Gudrunstraße ca. 160 m östlich der Siegfriedstraße.

Die beiden Haltestellen sind nicht barrierefrei. Weder besondere Einbauten oder Oberflächengestaltungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste noch ein Blindenleitsystem sind vorhanden. Hinsichtlich der Umsteigebeziehungen von und zur Regional-, S- und U-Bahn ist die Lage der Haltestellen unzureichend. Der Weg von der Ausstiegshaltestelle „S+U Lichtenberg Bhf/Gudrunstraße (Berlin)“ bis zum Bahnhofszugang an der (alten) Frankfurter Allee ist mit über 210 m unzumutbar lang.

Die Aufenthaltsqualität auf den bestehenden Haltestellen entspricht nicht den heutigen Anforderungen an einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr.

## **2.3 Entwässerung der Gleise und der Verkehrsflächen**

Das Bauvorhaben befindet sich in keinem Wasserschutzgebiet.

Die Weichen- und Schienenentwässerung sind über Schlammfangschächte an die Regenwasserkanalisation angebunden. Weitere Gleisentwässerungen sind nicht vorhanden.

Die Fahrbahn und die Nebenflächen werden über Straßenabläufe entwässert, die ebenfalls an die Regenwasserkanalisation angeschlossen sind.

## **2.4 Fahrleitungsanlage**

Die vorhandene Fahrleitungsanlage ist als einfach nachgespannte Bauweise mit Gleitführungsstützpunkten an Quertrageinrichtungen und Auslegern ausgeführt.

Die Abspannung erfolgt zum größten Teil über Wandanker.

## 2.5 Leitungsbestand

Im Planbereich befinden sich Leitungen/Kabel folgender Versorgungsunternehmen.

- Alliander (Lichtsignalanlagen)
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- Berliner Wasserbetriebe (BWB)
- NBB Netzgesellschaft Berlin
- Stromnetz Berlin GmbH
- Tele Columbus GmbH
- Deutsche Telekom
- IT-Dienstleistungszentrum Berlin
- Vattenfall Europe Wärme AG
- 1&1 Versatel Deutschland GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Die genaue Lage der Anlagen ist den Lageplänen zum Bauwerksverzeichnis zu entnehmen.

## 2.6 Denkmale

Im Baubereich und im Umfeld der geplanten Maßnahme befinden sich gemäß Berliner Denkmalliste die folgenden Baudenkmale beziehungsweise Denkmalbereiche (Gesamtanlage).

- Oskar-Ziethen-Krankenhaus Bezeichnung: - 09040004 –

Das vorliegende Bauvorhaben beschränkt sich in diesem Bereich (Siegfriedstraße 210A) lediglich auf die Fahrbahn.

Die Untere Denkmalbehörde ist in die Planung der vorliegenden Maßnahme einzu beziehen.



### **3 ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME**

#### **3.1 Trassenbeschreibung der Varianten**

Für die Neugestaltung der Endhaltestelle Bahnhof Lichtenberg wurden drei Varianten entwickelt. Diese wurden nach einem Kriterienkatalog beurteilt und der gegenwärtigen Situation gegenübergestellt. Sie unterscheiden sich wie folgt:

##### Variante 1:

Die Bahn endet in der östlichen (alten) Frankfurter Allee.

Dieser Standort wurde nach Variantenuntersuchungen aus folgenden Gründen bewusst ausgewählt:

- Nur hier kann die für Straßenbahn und Bus angestrebte gemeinsame Einstiegshaltestelle gewährleistet werden.
- Mittel- bis langfristig sollte der kürzeste Weg zwischen Lichtenberg/Nord (Siegfriedstraße) und Lichtenberg/Süd (Weitlingstraße) nicht aus den Augen verloren werden. Durch den Neubau der Lichtenberger Brücke in den 1970er Jahren erfolgte eine markante Stadttrennung, die wenigstens für Fußgänger und Fahrgäste reparabel sein sollte. Dazu wäre eine Öffnung des U-Bahn-/DB-Zwischengeschosses am westlichen Brückenwiderlager mit direkten Treppen- und Aufzugszugängen zur (alten) Frankfurter Allee in Höhe des DB-Stellwerkes erforderlich (U-Bahnausgang Gudrunstraße). Die bereits jetzt zu beplanende gemeinsame Straßenbahn-Bus-Haltestelle wäre dann am endgültig richtigen Standort und die Umsteigewege würden sich ein weiteres Mal verkürzen.

In der (alten) Frankfurter Allee, im Bereich der Haltestelle, verbleibt bei einem geplanten Gleisachsabstand von 4,10 m eine Fahrbahnbreite von 6,50 m. Der Radweg wird in diesem Bereich gehwegseitig baulich angelegt, wobei auf der nördlichen Seite dem erhöhten Lieferverkehr Rechnung getragen wird.

Östlich dieser Haltestelle, in der Gudrunstraße ist es vorgesehen die Aufstellanlagen mit zwei Gleisen in einem besonderen Bahnkörper einzuordnen. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt nur 6,00 m, soll aber zwecks Vermeidung weiteren Stadtstraßenumbaus nicht aufgeweitet werden.

Das Richtungsgleis in der Siegfriedstraße wird durch ein zweites für die Fahrtrichtung Süden ergänzt. Es ist vorgesehen die Bahnanlage straßenbündig mittig in die ca. 12,0 m breite Fahrbahn zu verlegen, um am Fahrbahnrand weiterhin das Parken bzw. Laden zu ermöglichen oder ggf. Radverkehrsanlagen nachzurüsten.

Die Haltestelle in der Siegfriedstraße kann somit entfallen.

### Variante 2:

Die Bahn endet, wie in der Variante 1, in der östlichen (alten) Frankfurter Allee.

Daran östlich anschließend wird das einfache Aufstellgleis eingeordnet.

Zur Einstiegshaltestelle, die westlich der Siegfriedstraße, unmittelbar vor dem Zugang zur Rampe zum Bahnhof eingeordnet wurde, muss die Bahn die Ausstiegshaltestelle durchfahren. Bei entsprechender Signalisierung ist der Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen möglich.

Das Ziel der BVG von einer gemeinsamen Einstiegshaltestelle kann in dieser Variante nicht erreicht werden.

Um den Fahrgästen die Möglichkeit einzuräumen, das erste abfahrende öffentliche Verkehrsmittel nutzen zu können, wurde in der Siegfriedstraße, nur ca. 100 m hinter der Einstiegshaltestelle in der (alten) Frankfurter Allee, die eigentliche gemeinsame Haltestelle mit dem Bus vorgesehen.

In der Siegfriedstraße wurde vor der (alten) Frankfurter Allee ein Busstreifen im Haltestellenbereich angedeutet, um in dieser Planungsphase darauf hinzuweisen, dass für linksabbiegende Fahrzeuge Leiteinrichtungen aufzustellen sind, so dass diese nicht auf die Gehwegvorstreckung fahren.

### Variante 3:

Diese Variante stellt die nach Westen gespiegelte Variante 1 dar.

Die Ein- und Ausstiegshaltestelle der Straßenbahn befinden sich unmittelbar westlich der Siegfriedstraße vor dem bestehenden Zugang zum Bahnhof Lichtenberg.

Die beiden Aufstellgleise befinden sich auch hier im Anschluss an der Haltestelle, in einem Bereich, in dem es aus dem bisherigen Straßenbahnverkehr noch keine Beeinträchtigungen gab.

Auch hier kann der Radverkehr mittels baulich angelegten Radwegen außen am Wartebereich herumgeführt werden.

In dieser Variante ist die gleichzeitige Nutzung der Haltestellen durch den Bus ebenfalls nicht gegeben, so dass hier die Bushaltestellen in beide Fahrtrichtungen unmittelbar östlich der Siegfriedstraße auf der (alten) Frankfurter Allee vorgesehen werden.

Den Hinweisen aus der FAN-Konferenz vom 11.11.2021 wird nachgegangen und Untervarianten – hinsichtlich der Ein- bzw. Zweigleisigkeit in der Siegfriedstraße und im Haltestellenbereich sowie der Kap-Haltestelle in der Siegfriedstraße – werden nochmals geprüft und in die Abwägungen einbezogen.

### **3.2 Gewählte Linienführung**

Hinsichtlich der ÖPNV-Belange ist die Variante 3 insbesondere durch die kurzen Wege für Umsteiger, die Barrierefreiheit und die Ausstattung der Haltestelle zu bevorzugen.

## **4 PLANUNGSANGABE**

### **4.1 Gleisanlagen**

Der Umbau der Gleisanlage beginnt unmittelbar nördlich der Gleiskreuzung Siegfriedstraße / Fanninger Straße und bindet dort an die bereits sanierten Gleisanlage an. Bis zum Knotenpunkt Siegfriedstraße / (alte) Frankfurter Allee wird das Richtungsgleis durch ein zweites Gleis für die Fahrtrichtung Süden ergänzt. Dabei wird die Lage des Gleises für die Fahrtrichtung Norden nicht wesentlich verändert.

Der Neubau der Gleisanlage auf der Südseite der (alten) Frankfurter Allee beginnt ca. 10 m östlich der Hubertusstraße und bindet am Knotenpunkt Siegfriedstraße / (alte) Frankfurter Allee an den Umbau an. Die Aufstellanlagen am westlichen Ende werden zweigleisig in einem besonderen Gleiskörper geführt. Zwischen den Aufstellanlagen und der zweigleisigen Haltestelle ist ein ca. 20 m langer eingleisiger Abschnitt vorgesehen, der ebenfalls in einem besonderen Gleiskörper geführt wird.

Die Gleisanlage (Blockumfahrung) östlich der Siegfriedstraße wird zurückgebaut bzw. entwidmet.

Bei der geplanten Neugestaltung der (alten) Frankfurter Allee wurden die vorhandene Bebauung, notwendige Fahrspuren sowie die Radverkehrsanlagen und Gehwege berücksichtigt. Im Bereich des besonderen Bahnkörpers werden die Gleise mit Schottereindeckung versehen. Die Abgrenzung des Schottergleises zur seitlich angrenzenden Fahrbahn erfolgt mit Betonhochborden. Außerhalb des besonderen Bahnkörpers verlaufen die Gleise straßenbündig mit Asphaltdeckenschluss.

Die straßenbündigen Gleise werden an Tiefpunkten und bei Längsgefälle vor den Haltestellen durch Schienenentwässerungen entwässert. Die Weichen erhalten Weichenentwässerungen. Das so erfasste Oberflächenwasser wird über vorgeschaltete Schlammfangschächte in die Regenwasseranlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) eingeleitet.

### **4.2 Haltestellen**

Die Haltestellen werden mit einer Bahnsteighöhe von 22 cm über Schienenoberkante hergestellt und barrierefrei an die Umgebung angeschlossen.

### **4.3 Fahrleitungsanlage**

Die vorhandene Fahrleitungsanlage wird auf der Siegfriedstraße zwischen Fanninger Straße und (alte) Frankfurter Allee im Zuge der Baumaßnahme erneuert. Die bestehende Fahrleitungsanlage in der Fanninger Straße, Gernot- und Gudrunstraße wird bis östlich des Knotenpunktes Siegfriedstraße / (alte) Frankfurter Allee entfernt.

Auf der (alten) Frankfurter Allee wird zwischen der Hubertusstraße und der Siegfriedstraße eine neue Fahrleitungsanlage errichtet.

#### **4.4 Straßenbau**

In Folge der Gleisbaumaßnahme wird die (alte) Frankfurter Allee umgestaltet. Die Bordverläufe auf der Nordseite westlich der Hs.-Nr. 235 und auf der Südseite verändern sich wesentlich. Der Parkraum einschließlich Lieferzonen wird umstrukturiert.

Die Erschließung der (alten) Frankfurter Allee bis zur Zufahrt ca. 140 m westlich der Siegfriedstraße erfolgt über die Hubertusstraße im Westen. In diesem Bereich wird der Fußverkehr ausschließlich auf der Nordseite geführt und erhält einen Gehweg mit einer 3,00 m breiten Plattenbahn.

Östlich der Hs.-Nr. 235 erfolgt die Erschließung weiterhin über den Knotenpunkt Siegfriedstraße / (alte) Frankfurter Allee. Der Radverkehr erhält auf der Südseite einen baulich angelegten Radweg.

## **5 WEITERGEHENDE UNTERSUCHUNGEN**

Nach Auswertung und Berücksichtigung der Hinweise aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsarbeit werden im sich anschließenden Planfeststellungsverfahren die o. g. Ausführungen mit weiteren Gutachten / Untersuchungen untersetzt bzw. präzisiert:

- Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastungen
- Immissionstechnische Untersuchungen und Untersuchungen zum Baulärm
- Berücksichtigung des vorhandenen und umzuverlegenden Leitungsbestand der Versorgungsunternehmen
- Eingriffsbilanzierung und Konzept der Ausgleichsmaßnahmen
- detaillierte Planung der Fahrleitungs- und Beleuchtungsanlage
- Baugrundgutachten
- Bauablauf / Verkehrsführung während der Bauzeit

Berlin, den 21.04.2022