

*Betreff:***Planfeststellung für das Vorhaben "Erneuerung des Eisenbahnüberganges Brodweg, Bahn-km 5,373 der Strecke 1900 Braunschweig - Helmstedt in der Stadt Braunschweig; Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig"***Organisationseinheit:*

Dezernat III

61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

22.10.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)

Sitzungstermin

23.10.2019

Status

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)

29.10.2019

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

30.10.2019

Ö

Beschluss:

Der Stellungnahme der Stadt Braunschweig (Anlage 1) wird zugestimmt.

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 b Hauptsatzung. Danach ist die Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in Planfeststellungsverfahren auf den Planungs- und Umweltausschuss übertragen.

Inhalt

Antragsgegenstand ist die Erneuerung der Eisenbahnüberführung der viergleisigen, elektrifizierten Strecke 1900, 1912 und dem noch bestehenden Ausziehgleis 126 über den Brodweg, die durch ein neues Bauwerk zu ersetzen ist. Die Eisenbahnüberführung, bestehend aus Behelfs-Überbauten gelagert auf Spundwand-Widerlagern, wird durch einen Stahlbeton-Trog mit gelagerten Stahltrog-Überbauten ersetzt.

Die lichte Höhe wird von der Bestandssituation von ca. 4,41 m (geringste Höhe) bis ca. 4,50 m auf das einheitliche Maß von mind. 4,50 m aufgeweitet (innerorts). Weiterhin werden bestehende Maste teilweise entfernt und in ihrer Lage verschoben.

Die Breite der bestehenden Brücke wird von ca. 23,15 m auf 18,90 m verringert. Wegen entsprechender technischer Vorschriften werden erforderliche Mindestabstände für Sicherheitsräume und Bauteile vorgegeben. Durch den Entfall eines Überbaus ändert sich die Bauwerksabmessung (Brückenbreite). Weiterhin ändert sich auch die Konstruktionsart von Dauerbehelfs-Überbauten zu Stahltrögen.

Verfahren

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr führt im auf Antrag der DB Station & Service AG ein Planfeststellungsverfahren durch.

Für das o. g. Vorhaben wurden die Planfeststellungsunterlagen vom 01.10.2019 bis zum 01.11.2019 öffentlich ausgelegt und die Stadt Braunschweig aufgefordert, bis zum 20.11.2019 zu dem Plan aus ihrem Aufgabenbereich Stellung zu nehmen.

Leuer

Anlage/n:

1. Stellungnahme der Stadt Braunschweig
2. Anhörungsverfahren – Aufforderung zur Stellungnahme

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Herrn Gosmann
Göttinger Chaussee 76 a
30453 Hannover

Fachbereich
Stadtplanung und Umweltschutz
Abt. Integr. Entwicklungsplanung
Platz der Deutschen Einheit 1

Name: Frau Crone

Zimmer: A 2. 86

Telefon: 470-3780

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 470-3549

E-Mail: karin.crone@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

19.09.2019

P226.30213-10/19 BÜ
BS Brodweg

18.10.2019

Planfeststellung für das Vorhaben "Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode: Änderung der Verkehrsstation" von Bahn-km 56,220 bis 56,738 der Strecke 1722 Celle-Braunschweig in der Stadt Braunschweig"
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig

Sehr geehrter Herr Gosmann,

unter Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise stimmt die Stadt dem Vorhaben zu:

Straßenverkehrliche Aspekte

Der Querschnitt des Straßenraums des Brodwegs bleibt – wie zwischen Stadt und DB AG abgestimmt (siehe DS 15-00617, Variante 1) – unverändert bei 8,55 m Gesamtbreite. Der westliche Gehweg kann im Zuge des Neubaus zu Lasten der Fahrbahn und ggf. des östlichen Gehwegs verbreitert werden. Die geplante lichte Höhe über der Fahrbahn beträgt nach Neubau durchgängig mindestens 4,50 m (s. 4.3.2 Erläuterungsbericht bzw. Unterlage 8); derzeit sind in Teilbereichen nur 4,41 m vorhanden. Damit sind die Vorgaben des FB 66 eingehalten.

Die Lärmemission durch den Bahnbetrieb wird durch die Wahl der Brückenkonstruktion und aufgrund der Unterschotterung der Gleisanlagen deutlich verbessert (derzeit sind die Gleise fest mit der Brückenkonstruktion verbunden). Die von der Stadt gewünschte Möglichkeit der nachträglichen Montage von Lärmschutteinrichtungen (DS 16-1493; DS 16-1437) wurde vom Vorhabenträger DB Netz AG bedacht. Auch diesbezüglich sind die Vorgaben eingehalten.

Der neue Fahrbahnoberbau muss mindestens einer Bauklasse (BK) 3.2 entsprechen. Der geplante Fahrbahnoberbau ist den Planunterlagen nicht zu entnehmen, hier fehlt ein entsprechender Detailplan. Aufgrund der Maße im Bauwerksplan (Unterlage 8 der Planfeststellungsunterlagen) ergibt sich die für den neuen Fahrbahnoberbau eine zur Verfügung stehende Gesamtstärke

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

von 4,95 m - 4,40 m = 0,55 m. Damit wäre eine BK 3.2 (zumal auf einer Betonunterkonstruktion = Brückenwanne) möglich. Die Vorgaben sind einzuhalten; vor Umsetzung des Bauvorhabens hat noch ein Abstimmungstermin mit dem FB Tiefbau und Verkehrs zu erfolgen (Oberbaustärken, Materialien etc.).

(Ansprechpartner: Herr Meiners, Abt. 66.2)

Aspekte der Stadtentwässerung:

Anhand des beigefügten Planes aus dem Kanalinformationssystem ist ersichtlich, dass sowohl ein öffentlicher Regenwasser- als auch ein öffentlicher Schmutzwasserkanal in diesem Bereich verlaufen. Beide Kanäle **müssen** für den Zeitraum der Bauarbeiten nutzbar bleiben. Die technischen Voraussetzungen dafür muss die Bahn in Abstimmung mit der SE|BS schaffen.

Für das Regenwasser wurde in den 1970er Jahren im Bereich des Trogbauwerkes ein Pumpwerk errichtet. Die DB AG ist für die Unterhaltung, den Betrieb und für den notwendigen Umbau des Pumpwerkes im Rahmen des Gesamtumbaus verantwortlich. Über diese Anlage wird anfallendes Regenwasser aus der Unterführung in den öffentlichen Regenwasserkanal abgeleitet (siehe Unterlage aus der Grundstücksakte der Stadtentwässerung von 1970). Der dauerhafte Betrieb des Pumpwerkes ist vom Vorhabenträger sicherzustellen. Gegebenenfalls erforderliche Anpassungen wegen der geänderten Flächen und Höhen sind ebenfalls vom Vorhabenträger durchzuführen.

Sobald technische Details der SE|BS vorliegen, werde diese übermittelt (Ansprechpartnerin: Frau Lüer, Abt. 66.5).

Abfallrecht

Aufgrund der langjährigen bahntechnischen Nutzung sind Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten. Diese Einschätzung betrifft insbesondere die Gleiskörper inklusive des Gleisschotters wie auch die weiteren Bereiche, die bahntechnisch genutzt wurden.

Bei Erdbewegungsmaßnahmen ist daher verunreinigter Boden, bei Rückbauarbeiten im Gleiskörper zudem verunreinigter Gleisschotter zu erwarten. Diese Materialien unterliegen nach dem Aushub aus dem Untergrund bzw. des Gleiskörpers der abfallrechtlichen Gesetzgebung. Hinsichtlich der Verwertung dieser ausgehobenen Materialien im Planungsbereich sind die besonderen Vorschriften der Mitteilung 20 der LAGA –Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen- Stand 2003 zu beachten.

Vor einer Verwertung der ausgehobenen oder abgeschobenen Materialien im Planungsbereich sind diese chemisch-analytisch zu untersuchen. Der Mindestumfang der analytischen Untersuchung ergibt sich aus der LAGA Mitteilung 20. Bei dem Analyseumfang ist zudem die bahntechnische Vornutzung inkl. der bahntypischen Herbizide zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass Boden, der aus dem Planungsbereich abgefahren werden soll, zum Teil einer fachgerechten Entsorgung zugeführt werden muss. Hierzu sind ggf. zusätzliche Deklarationsanalysen erforderlich. Der Umfang dieser Analysen richtet sich nach den Anforderungen der jeweiligen Entsorgungs- bzw. Verwertungsstellen.

Die genannten Abfälle sowie alle weiteren Abfälle, die bei Maßnahmen im Planungsbereich anfallen, sind unter Beachtung der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurde eine Schalltechnische Untersuchung (BMH, Mai 2019) vorgelegt, in der die Belastung durch

- Schienenverkehrslärm (Bahnstrecken 1900 und 1912)
- Straßenverkehrslärm (Brodweg)

- Baulärm und
- Erschütterungen in der Bauphase

untersucht wurde.

Die Gebäude Brodweg 4 bis 10 und 20 bis 24 befinden sich unmittelbar nördlich der zu erneuernden Eisenbahnbrücke. Ein rechtsgültiger Bebauungsplan liegt hier nicht vor. Der Gutachter legt aufgrund der tatsächlichen Nutzung den Schutzanspruch eines Allgemeinen Wohngebietes zugrunde.

Schienenverkehrslärm

Im gegenwärtigen Zustand werden an den Gebäuden Brodweg 10 und 20 Beurteilungspegel von 80 dB(A) am Tag und in der Nacht erreicht. Der Grenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung beträgt im Allgemeinen Wohngebiet 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht und wird an allen oben aufgeführten Gebäuden sowie an weiteren Gebäuden entlang des Brodweges extrem überschritten. Selbst die Grenze zur Gesundheitsgefährdung, die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht gezogen wird, wird am Tag an acht Gebäuden und in der Nacht an 16 Gebäuden überschritten.

Die gegenwärtige einfache Stahlbrücke wird zukünftig durch einen lärmärmeren Brückentyp in Verbindung Lärminderungsmaßnahmen am Gleis ersetzt. Dadurch werden die Immissionen an den am stärksten betroffenen Gebäuden um rund 6 dB(A) vermindert. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung wird – insbesondere nachts - weiterhin deutlich überschritten.

Da der Brückenneubau zu einer leichten Entspannung der Lärmsituation führt, liegt – trotz fortbestehender Überschreitung der Gesundheitswerte – keine wesentliche Änderung des Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung vor. Es besteht daher auch kein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV.

Wegen der auch zukünftig extrem hohen Lärmbelastung der Anwohner über den Gesundheitswerten sollten jedoch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Planung ernsthaft geprüft werden. Ohne ausreichende Wertschätzung und Auseinandersetzung mit dem Thema Überschreitung der gerichtlich eingeführten Gesundheitswerte, besteht ein erhebliches Prozessrisiko. Insbesondere für die Anwohner nördlich der Brücke könnte schon eine verhältnismäße kurze Lärmschutzwand (rund 150 m) nördlich der Gleise eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation bewirken.

Straßenverkehrslärm

Wegen der geplanten Tieferlegung des Brodweges und des damit verbundenen baulichen Eingriffes in den Verkehrsweg wurde auch der Straßenverkehrslärm untersucht. An den straßenzugewandten Fassaden werden Beurteilungspegel von maximal 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht erreicht. Die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden damit deutlich überschritten, nicht aber die Gesundheitswerte.

Das Straßenbauvorhaben bewirkt keine Erhöhung der Beurteilungspegel. Es liegt somit keine wesentliche Änderung des Verkehrsweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung vor. Es besteht folglich kein Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen gegen Straßenverkehrslärm, was angesichts des dominierenden Schienenverkehrslärms auch nicht zielführend wäre.

Baulärm

In der Baulärmprognose wird zwischen den Bauphasen außerhalb und innerhalb der Sperrpause unterschieden. In der zweiwöchigen Sperrpause wird die Bahnstrecke voll gesperrt. In dieser Zeit soll rund um die Uhr gearbeitet werden. Außerhalb der Sperrpausen werden die Arbeiten im Tagbetrieb von 7 bis 20 Uhr ausgeführt.

Während der zweiwöchigen Sperrpause erreichen die Beurteilungspegel an den benachbarten Wohngebäuden – je nach Bauphase – Werte von bis zu 87 dB(A) am Tag und in der Nacht. Die Gesundheitswerte werden schon am Tag extrem und in der Nacht noch deutlich stärker überschritten, so dass auch nachts keinerlei Erholungsphasen mehr gegeben sind. Der Gutachter führt zwar aus, dass diese Geräuschbelastung nicht durchgängig anhält, sondern nur phasenweise auftritt. Berücksichtigt man allerdings, dass das Berechnungsverfahren nach der AVV Baulärm bereits Abschläge für kurzzeitige Lärmeinwirkungen beinhaltet, so liegen die tatsächlichen Geräuscheinwirkungen noch deutlich höher, so dass für die Anwohner mehrere Aufwachreaktionen pro Nacht wahrscheinlich sind.

Die Bauphase außerhalb der Sperrpause umfasst rund 30 Wochen. In dieser Zeit werden tagsüber Beurteilungspegel von bis zu 80 dB(A) erreicht. Damit liegt die Belastung aus der Bautätigkeit im Bereich der Vorbelastung durch den Schienenverkehrslärm, der in dieser Phase parallel stattfindet. Da im Beurteilungspegel bereits Abzüge für die Betriebsdauer lauter Baumaschinen berücksichtigt wurden und der Einsatz von Schlagrammen und Stopfmaschinen gar nicht berücksichtigt wurde, sind zumindest stundenweise Pegel zu erwarten, die noch deutlich oberhalb der üblichen Eisenbahngeräusche liegen.

Der Schallgutachter hat darauf verzichtet, die ermittelten Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm zu vergleichen, da die Immissionsrichtwerte extrem (bis zu 47 dB(A)) und in einem großen Umkreis (mehrere 100 m) um die Baustelle überschritten werden. Es wurden daher die Gesundheitswerte zur Orientierung herangezogen, die während der Sperrpause an bis zu 10/16 Gebäuden (tagsüber/nachts) und außerhalb der Sperrpause an bis zu acht Gebäuden (tagsüber) überschritten werden.

Grundsätzlich kann eine Baustelle auch bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte weiter betrieben werden, wenn die Arbeiten zur Verhütung oder Beseitigung eines Notstandes oder zur Abwehr sonstiger Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung oder im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können.

Ein öffentliches Interesse an der Baumaßnahme kann in diesem Fall unterstellt werden. Die Notwendigkeit für Nacht- und Sonntagsarbeit ergibt sich daraus aber nicht. Die Gesundheitsvorsorge für die betroffenen Anwohner hat Priorität vor einer raschen Baudurchführung. Daher sind für die geplanten Bautätigkeiten mindestens die Vorschläge des Gutachters zur Verminderung der Lärmimmissionen umzusetzen. Darüber hinaus sollte der Einsatz lärmarmer Arbeitsverfahren weiter geprüft werden. Um die Nachtruhe der Anwohner zu gewährleisten, wäre Arbeiten zur Nachtzeit (20 – 7 Uhr) nur zulässig, wenn den unmittelbar betroffenen Anwohnern während der Sperrpause geeignete Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Erschütterungen

Bei verschiedenen untersuchten Arbeitsvorgängen (Wiederlagerabriss mit Presslufthammer, Rammen der Spundwände für die Baugrube, Verdichtungsarbeiten mit Vibrationswalzen) treten Erschütterungen auf, die insbesondere zur Nachtzeit mindestens eine erhebliche Belästigung für die Anwohner in den benachbarten Wohnhäusern darstellen und den Nachtschlaf stören können. Den betroffenen Anwohnern (in einem Radius von 170 m um die Brücke) wären bei Nachtarbeiten mit vorhersehbaren Erschütterungen daher geeignete Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Da die Erschütterungen am Tage nur in begrenzten Zeitfenstern auftreten, wäre hier eine rechtzeitige Information der Anwohner über bevorstehende Baumaßnahmen ausreichend, sofern keine gesundschädlichen Einwirkungen zu erwarten sind – die Höhe der Belastungen ist der schalltechnischen Untersuchung nicht zu entnehmen.

Bei den Verdichtungsarbeiten – wie im Gutachten untersucht – können Erschütterungen auftreten, die zu Gebäudeschäden führen. Der Gutachter empfiehlt daher den Einsatz kleinerer Baugeräte.

Darüber hinaus wird empfohlen, in einem Radius von 50 m um die Baustelle eine bauliche Beweissicherung und in einem Radius von 20 m baubegleitende Erschütterungsmessungen durchzuführen.

Naturschutz

Nach Prüfung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags und des landschaftspflegerischen Begleitplans zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Brodweg (LaReG, Juni 2019) gibt es folgende Anmerkungen:

Fledermäuse

Bei dem Konflikt T/P 6 handelt es sich nicht um eine baubedingte Störung, sondern um eine baubedingte Tötung/Verletzung von Fledermäusen.

Das Ergebnis der Maßnahme 005_VA (Überprüfung auf Winterquartiere von Fledermäusen inkl. Ausbringen von Ersatzquartieren) ist der unteren Naturschutzbehörde zeitnah nach Kontrolle in Form eines Kurzprotokolls mitzuteilen und ggf. weitere Maßnahmen in Einvernehmen abzustimmen.

Vögel

Der Konflikt T/P 4 wird innerhalb des LBP und des Bestands- und Konfliktplans unterschiedlich benannt. Es handelt sich nicht nur um eine Störung, sondern um eine baubedingte Zerstörung von Nestern und darin befindlichen Gelegen/Tötung von Jungvögeln sowie eine baubedingte Störung/Vergrämung/Beunruhigung von brütenden Vögeln.

Reptilien

Für die Artengruppe der Reptilien wurde der Nachweis für die Waldeidechse erbracht. Der LBP besagt, dass die betrachtete Strecke und ihre Randbereiche zumindest in Teilabschnitten als Lebensraum für Reptilien geeignet sind.

Unter den baubedingten Wirkfaktoren wird aufgeführt, dass es im Eingriffsbereich in den Übergangsbereichen der Gleisschüttungen zu einem temporären Lebensraumverlust der Waldeidechse kommt.

Die baubedingte Tötung einzelner Individuen durch den Eingriff in den Lebensraum und dementsprechende Vermeidungsmaßnahmen enthält der LBP hingegen nicht. Der Konflikt der baubedingten Tötung sowie entsprechende Vermeidungsmaßnahmen sind aufzunehmen.

Heuschrecken

Weiterhin wurde die Blauflügelige Sandschrecke (*Sphingonotus caeruleus*) nachgewiesen. Der LBP führt hierzu aus, dass Schotterbettungen von Bahndämmen als typischer Sekundärlebensraum dieser Art gelten.

Unter den baubedingten Wirkfaktoren wird aufgeführt, dass es im Eingriffsbereich in den Übergangsbereichen der Gleisschüttungen zu einem temporären Lebensraumverlust der Blauflügeligen Sandschrecke kommt. Die baubedingte Tötung einzelner Individuen durch den Eingriff in den Lebensraum und dementsprechende Vermeidungsmaßnahmen enthält der LBP hingegen nicht. Der Konflikt der baubedingten Tötung sowie entsprechende Vermeidungsmaßnahmen sind aufzunehmen.

Gewässerschutz

Für die neu geplanten und die bestehenden Entwässerungsanlagen (Straße und Brücke) ist ein Entwässerungskonzept zu erstellen, das die entsprechenden Einzugsgebiete, die Einleitmengen und die Einhaltung der Anforderungen des DWA Arbeitsblattes M 153 beinhaltet. Die Entwässerung von Starkregen ist in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger zu berücksichtigen.

Laut 4.3.12 des Erläuterungsberichtes „...entsteht ... durch das hoch anstehende Grundwasser ... des Öffern die Situation, dass sich Wasser auf der Straße ansammelt und nicht abgeführt werden kann. Dies hat meistens eine Straßensperrung zur Folge.“ Außerdem wird beim Neubau der Brücke das Straßenniveau um weitere 0,4 m abgesenkt.

Es sollte verhindert werden, dass sich die Situation noch verschlechtert und es zu häufigeren Straßensperrungen kommt. Der geplante Rand auf der Betonsohle soll aufsteigendes Grundwasser absperren; auch Oberflächenwasser bei Starkregen sollte so abgeführt werden, dass Wassersammlungen in der Senke unter dem Brückenbauwerk vermieden werden. Sollte dies nicht ausreichend möglich sein, wird eine erhöhte Führung des Bürgersteigs empfohlen, um sicherzustellen, dass auch dann noch ein trockenes Passieren für Fußgänger und Fußgängerinnen möglich bleibt.

Das Bauvorhaben liegt im Wasserschutzgebiet Zone **IIIb** des Wasserwerks Bienroder Weg.

Die Verwendung von wassergefährdenden, auswasch- und auslaugbaren Materialien zum Haus-, Straßen-, Wege- und Wasserbau (z. B. Teer, manche Bitumina und Schlacken) ist gem. Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Bienroder Weg der Braunschweiger Versorgungs-AG vom 12. Oktober 1978 in den Zonen **I, II und IIIa verboten** und in Zone **IIIb** nur beschränkt, d.h. nach Erteilung einer **Genehmigung** nach § 6 der o.g. Verordnung, zulässig.

Aus gegebenem Anlass bitte ich Sie, folgendes zu beachten:

Eisenhüttenschlacken

Aufgrund der Gefahr der Verunreinigung des Grundwassers und auf Basis der Empfehlungen der LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“, kann ich eine Ausnahme von diesem Verbot in der Zone **IIIb** nicht zulassen.

Recyclingmaterial

In der Zone **IIIb** darf Recyclingmaterial in der Einbauklasse 1 ausschließlich in technischen Bauwerken und nur bei Unterschreitung der Zuordnungswerte Z 1, in der Einbauklasse 0 ausschließlich in technischen Bauwerken und nur bei Unterschreitung der Zuordnungswerte Z 0 verwendet werden. Der Flurabstand zum Grundwasser - maßgebend ist der höchste Grundwasserstand - muss mindestens 1 Meter betragen. Im Übrigen sind die Regelungen der Mitteilung 20 der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ Stand 6. Nov. 2003 sowie des Teiles III „Probenahme und Analytik“ (Stand 5. Nov. 2004) zu beachten.

Natürliche Mineralgemische

Ohne Bedenken lasse ich den Einbau von natürlichen Mineralgemischen innerhalb der Wasserschutzgebiete zu.

Abschließend weise ich darauf hin, dass gem. § 133 Abs. 2 Ziffer 1 Gesetz zur Neuregelung des Niedersächsischen Wasserrechts (NWG) vom 19. Februar 2010, (Nds. GVBl. S. 64) ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer auf Grund des § 92 NWG über die Festsetzung von Schutzbestimmungen in Wasserschutzgebieten erlassenen Verordnung zuwider handelt.

Zum Erläuterungsbericht Punkt 7.2.5 Schutzgut Wasser:

Zum Wirkraum des Vorhabens gehört auch der für die Entwässerung des Straßentroges genutzte Vorfluter. Die Bewertung ist entsprechend zu ergänzen.

Bodenschutz

Aus Altlastensicht bestehen keine Bedenken.

Kampfmittel

Aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges besteht der Verdacht, dass Kampfmittel im Boden vorhanden sein können. Aus Sicherheitsgründen sind vor dem Beginn bzw. während der Erdarbeiten geeignete Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel durchzuführen. Auf die DIN 18323 „Kampfmittelräumarbeiten“ weise ich hin.

Stadtklima

Die Baumaßnahme wird die stadtklimatischen und lufthygienischen Bedingungen nicht negativ beeinflussen. Während der Bauphase ist darauf zu achten die baubedingten Emissionen möglichst niedrig zu halten.

Klimaschutz

Aus Klimaschutzsicht bestehen keine Bedenken.

UVP

Für den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen im Sinne von Nr. 14.7 der Anlage 1 zum UVPG ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen.

Das Vorhaben stellt eine Änderung dar, daher könnte § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG zur Anwendung kommen. Außerdem hängt nach § 9 UVPG die Schritte davon ab, ob beim damaligen Bau eine UVP notwendig war.

Ich bitte daher in eigener Zuständigkeit zu prüfen, ob bei dieser Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wird.

Mit freundlichen Grüßen

I. V.

Leuer



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover

Stadt Braunschweig
Platz der Deutschen Einheit 1

38100 Braunschweig

STADT BRAUNSCHWEIG
0600
Baureferat
Eing. 24. Sep. 2019
Gesch.-Z.: *Dr. Läufer*

Planfeststellungsbehörde

STADT BRAUNSCHWEIG
Fachbereich 61
Abt. Integrierte Entwicklungsplanung
Eing. 25. Sep. 2019
FB 61 61.51 7.N

Bearbeitet von
Norbert Gosmann

E-Mail: *NVL: 15.11*
Norbert.Gosmann@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
P226.30213-10/19 BÜ BS Brodweg

Durchwahl 05331-984
166

Wolfenbüttel
19.09.2019

**Planfeststellung für das Vorhaben „Erneuerung des Eisenbahnüberganges
Brodweg, Bahn-km 5,373 der Strecke 1900 Braunschweig – Helmstedt in der Stadt
Braunschweig;
hier: Anhörungsverfahren
Anlage: 1 CD Planunterlagen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das oben genannte Vorhaben wird auf Antrag der DB Station & Service AG, Joachimstraße 8
in 30159 Hannover ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz in
Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) durchgeführt.

Gemäß § 73 VwVfG übersende ich Ihnen hiermit die Planunterlagen mit der Bitte, bis zum

20.11.2019

zu dem Plan aus Ihrem Aufgabenbereich Stellung zu nehmen. Die Planunterlagen können
während der öffentlichen Auslegung vom **01.10.2019** bis einschließlich zum **01.11.2019** auch bei
der Stadt Braunschweig während der Dienststunden eingesehen werden.

Darüber hinaus sind die Planunterlagen im oben genannten Auslegungszeitraum auch auf der
Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter
<https://planfeststellung.strassenbau.niedersachsen.de/overview> einsehbar.

Erhalte ich bis zum genannten Termin keine Nachricht, gehe ich davon aus, dass Ihrerseits keine
Bedenken gegen den Plan bestehen. Am weiteren Verfahren werden Sie dann nicht mehr beteiligt.

Einwendungen, die privatrechtliche Eigentums- oder sonstige Rechtspositionen betreffen, sind bis
spätestens zum **15.11.2019** zu erheben. Die Einwendung muss den geltend gemachten Belang
und das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen. Nach Ablauf dieser Frist sind
Einwendungen gemäß § 73 Absatz 4 Satz 3 VwVfG ausgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

Norbert Gosmann

Dienstgebäude
Harztorwall 24 B
38300 Wolfenbüttel

Besuchszeiten
Mo. - Do. 9 - 15:00 Uhr
Fr. 9 - 12 Uhr
Telefon
(05 331) 984-166

Telefax
(05331) 984-170
E-Mail
Poststelle@nlstbv.niedersachsen.de
Internet
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bankverbindung
Überweisung an Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und
Verkehr
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 022 403
Überweisung an Bundeskasse Halle
Dt. Bundesbank, Filiale Halle (BLZ 800 000 00), Kto. 800 010 20