

Betreff:**Städtische Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren
"Spurplananpassung Abzweig Schmiedekamp"****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

14.12.2020

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	20.01.2021	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	20.01.2021	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	20.01.2021	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	27.01.2021	Ö

Beschluss:

„Der als Anlage beigefügten Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Planfeststellungsverfahren "Spurplananpassung Abzweig Schmiedekamp" 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 lit. b der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei städtischen Stellungnahmen zu Planfeststellungsverfahren um einen Beschluss, für die der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

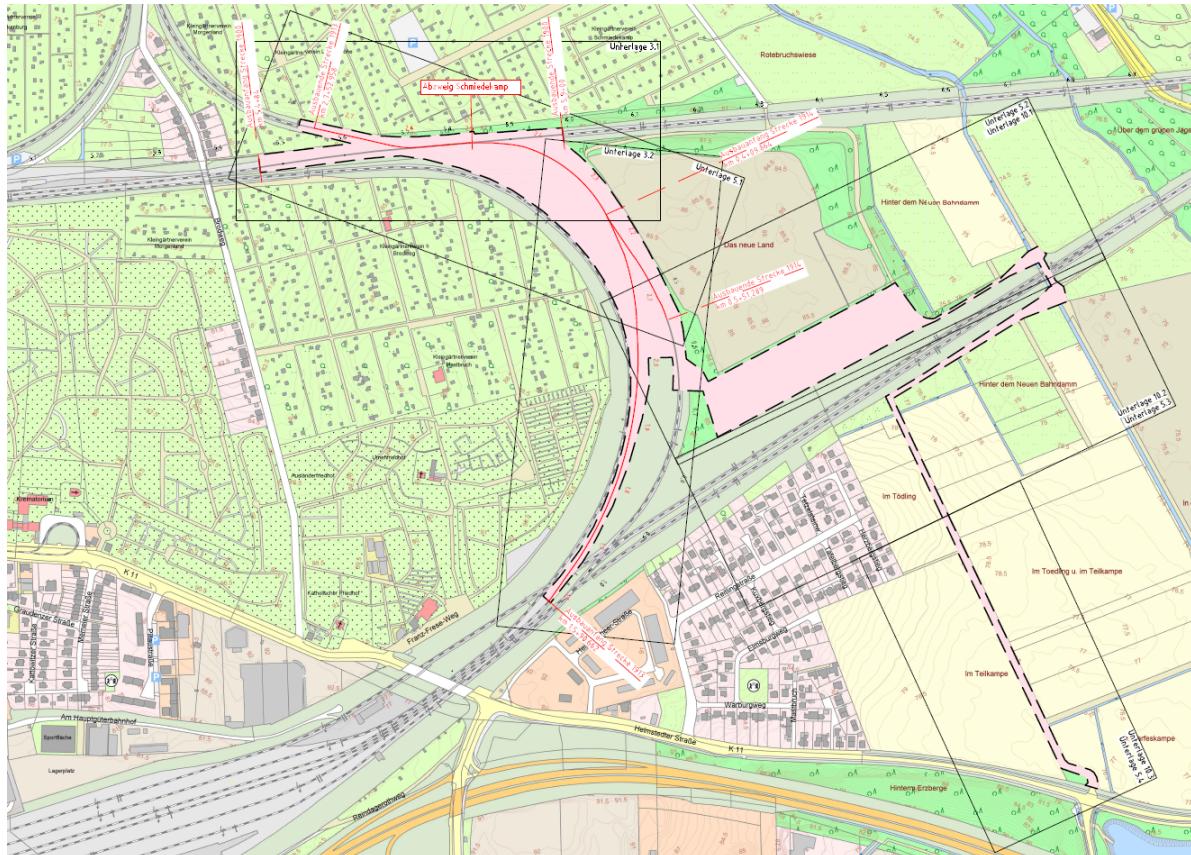
Anlass

Die Deutsche Bahn (DB) plant eine Änderung des Streckengleises Braunschweig – Helmstedt im Bereich der Abzweigstelle Schmiedekamp. Die Streckengleise werden hier höhengleich durch die Strecke vom Rangierbahnhof in Richtung Norden (Gifhorn und Hafen) gekreuzt. Derzeit erfolgt diese Kreuzung durch sogenannte Gleiskreuzungen. Gleiskreuzungen sind im Gegensatz zu Weichen verschleißanfälliger und müssen häufiger instand gehalten werden. Die daraus resultierenden Instandhaltungsmaßnahmen sind kostenintensiv und sorgen für betriebliche Einschränkungen. Daher ist die Geschwindigkeit der Hauptstrecke seit mehreren Jahren von 120 km/h auf 70 km/h herabgesetzt. Diese Langsamfahrstelle kann durch den Ausbau der Gleiskreuzungen und durch den Einbau von Weichen aufgehoben werden. Durch diese Maßnahme wird die ursprüngliche Leistungsfähigkeit der Strecke wiederhergestellt. Die vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben nach der Maßnahme in vollem Umfang erhalten.

Die Gleisbauarbeiten finden zu weiten Teilen auf Flächen der DB statt. Hingegen befindet sich die geplante Baustelleneinrichtungsfläche und die Bastraße sowohl auf dem Gelände der DB als auch auf städtischen und privaten Flächen. Für die Anlage der Bastraße wird ein

vorhandener Wirtschaftsweg ausgebaut. Der Wirtschaftsweg bindet südöstlich der Baumaßnahme an die Helmstedter Straße an. Die Baustelleneinrichtungsfläche wird temporär so gestaltet, dass dort die benötigten Baumaterialien und anfallendes Abbruchmaterial gelagert werden können. Weiterhin wird die Fläche für die Aufstellung von Baucontainern und die Bereitstellung von Baumaschinen genutzt. Nach Beendigung der Maßnahme wird ein Teil der Baustelleneinrichtungsfläche für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genutzt. Die restlichen Flächen werden wieder in ihren Ursprungszustand zurückversetzt.

Es ist geplant, die Baumaßnahme unter Berücksichtigung von im weiteren Umfeld ehedem stattfindender Gleisbauarbeiten (z. B. Weddeler Schleife) und den damit verbundenen Sperrpausen im Zeitraum von September 2021 bis Januar 2023 durchzuführen.



Übersicht über die Maßnahme und die dafür (zeitweise) in Anspruch genommenen Flächen

Leuer

Anlage/n:

Gesamtstädtische Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren "Spurplananpassung Abzweig Schmiedekamp"

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellungsbehörde -
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Abt. Verkehrsplanung und
Verkehrsmanagement
Bohlweg 30

Name: Herr Lau

Zimmer: A3.141

Telefon: 0531 470-2701
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115
Fax: 0531 470-942701
E-Mail: lars.lau@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens
30.10.2020
5130-30200-50

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

66.11

Tag
28.1.2021

Planfeststellung gem. § 18 AEG i. V. m. § 73 VwVfG für das Verfahren „Spurplananpassung Abzweig Schmiedekamp“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt, dass die Deutsche Bahn in den Erhalt und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur investiert. Grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht, folgende Hinweise sind aber zu berücksichtigen:

Verkehr

Aus verkehrlicher Sicht wird die Maßnahme begrüßt, da sie die Geschwindigkeit und damit auch die Leistungsfähigkeit der wichtigen Ein- und Ausfahrt von Braunschweig von und nach Osten verbessert.

Liegenschaften

Für die Umsetzung der Maßnahme ist der Erwerb einer Grundstücksteilfläche des im Eigentum der Stadt stehenden Flurstücks 81/115 der Flur 11 der Gemarkung Riddagshausen erforderlich. Die städtische Stellungnahme zur Planfeststellung beinhaltet nicht die Entscheidung über den Verkauf dieser Fläche. Hierzu muss zu gegebener Zeit eine gesonderte Entscheidung herbeigeführt werden.

Stadtgrün

zu 15.2.5 UVS Konflikte

die geplante Baustellenzufahrt ist Teil des für die Stadt Braunschweig bedeutsamen Fuß- und Radweges „Ringgleis“. Der baubedingte Konflikt für den Menschen besteht dementsprechend nicht nur in, wie im Plan dargestellt, der Störung der Erholungsfunktion durch Lärm und visuelle Störungen, sondern auch durch die Gefährdung durch den Baustellenverkehr.

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

zu Baustellen- und Erschließungsplan bzw. „7. Baudurchführung“ im E-Bericht

Der als Baustellenzufahrt vorgesehene Feldweg, der von der Helmstedter Straße abzweigt, wird ab der Wegeeinmündung, die sich in ca. 420 m Entfernung von der Helmstedter Straße befindet, als „Ringgleisweg“, einen in Braunschweig bedeutsamen Freizeitweg für Fußgänger und Radfahrer, genutzt. Eine gefahrlose Nutzung ist für die gesamte Bauzeit sicherzustellen.

zu Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahme 023 A

Im Bereich südlich der geplanten Maßnahme beabsichtigt die Stadt Braunschweig die Umsetzung der Weiterführung des Braunschweiger Ringgleises. Es handelt sich dabei um einen Freizeitweg mit angrenzenden mehr oder weniger intensiv genutzten Grünflächen. Perspektivisch ist von dem zentralen Ringgleisweg ein Abzweig in Richtung Norden geplant, der seinen Anfang u. U. westlich der Brücke über die Wolfenbütteler Straße nimmt. In Anbetracht der Tatsache, dass die im zugehörigen Maßnahmenplan markierte Fläche größer ist, als die erforderliche Maßnahmenfläche, bittet die Stadt um eine Abstimmung der endgültigen Lage der Kompensationsmaßnahme, um eine gleichzeitige Umsetzung des Ringgleisprojektes zu ermöglichen.

Zu Sicherung der Maßnahme sollte diese Fläche in das Eigentum der Stadt übertragen werden.

Abfallrecht

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind abfallrechtliche Belange von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen. Bei Erdbewegungsmaßnahmen sowie bei dem Rückbau der Gleisanlagen fällt ggf. verunreinigter Boden bzw. Gleisschotter an, der als Abfall entsorgt werden muss. Beim Umgang mit dem Bodenaushub und dem Gleisschotter ist grundsätzlich die LAGA-M 20 (Mitteilung 20 der LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Stand 6. November 2003) zu beachten. Dieser Abfall, sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Die Immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes liegt gemäß § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt. Aus Sicht des Immissionsschutzes können die folgenden Hinweise zur Planung gegeben werden:

Betriebsphase

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen ist die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen. Eine wesentliche Änderung liegt u. a. vor, wenn 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 mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten. Durch die geplante Spurplananpassung wird ein bestehender Schienenweg deutlich in seinem Verlauf verändert. Die Maßnahme ist als erheblicher baulicher Eingriff zu werten. Es ist daher zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

Für den zukünftigen Betrieb der geänderten Schienenwege wurde eine schalltechnische Untersuchung der Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbB vom 09.05.2019 vorgelegt. Als maßgebliche Immissionsorte wurden die Kleingärten unmittelbar an den Bahngleisen und die Wohn- und Gewerbenutzungen östlich der Bahnanlagen untersucht. Für den Bahnbetrieb wurde eine Prognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt. Weiterhin wurde angenommen, dass die geplante Maßnahme keinen Einfluss auf die zukünftigen Verkehrszahlen und die Streckenhöchstgeschwindigkeiten haben. Allein durch die geänderte Trassenführung steigen die Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten um maximal 0,1 dB(A). Je nach Lage zur geplanten Maßnahme ergeben sich für einige Immissionsorte auch geringe Pegelminderungen. Ein (im Gleisdreieck westlich der geplanten Maßnahme gelegener) Kleingarten weist bereits im Bestand einen Beurteilungspegel von 73 dB(A) auf, der aber nicht weiter erhöht wird. Nach den Ergebnissen des Schallgutachtens wer-

den die oben genannten Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BlmSchV nicht erfüllt.

Zwischen Schallgutachten und Planrechtfertigung besteht ein Widerspruch: Durch die geplante Maßnahme soll eine Langsamfahrstelle im Verlauf der Strecke 1900 eliminiert werden. Damit kann die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Kreuzungsbereich mit den Strecken 1913 und 1914 von derzeit 70 km/h wieder auf 120 km/h angehoben werden. Die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit, die als unmittelbare Folge der geplanten Maßnahme zu werten ist, wird im vorgelegten Schallgutachten nicht berücksichtigt. Damit ist das Schallgutachten nicht geeignet, um die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf den zukünftigen Schienenverkehrslärm zu beurteilen. Ich bitte unbedingt, diesen Widerspruch zu überprüfen.

Baulärm

Das ebenfalls vom der Bonk-Maire-Hoppmann PartGmbH vorgelegte Baulärm-Gutachten zeigt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm während der Baumaßnahme teils deutlich überschritten werden. Der Erläuterungsbericht enthält bereits eine Reihe von Maßnahmen zum Lärmmanagement. Da sich die prognostizierten Richtwertüberschreitungen durch technische Maßnahmen allein vermutlich nicht verhindern lassen, wird der Einsatz eines Baulärmbeauftragten sowie die rechtzeitige Information der Anwohner und Kleingärtner als besonders wichtig eingeschätzt. Während der sechswöchigen Sperrpause sind auch Arbeiten in der Nacht vorgesehen. Ich weise darauf hin, dass geräuschintensive Bautätigkeiten nur unter den Kriterien des öffentlichen Interesses (z. B. Aufrechterhaltung der Energieversorgung oder des öffentlichen Nahverkehrs oder bei Gefahr in Verzug einer technologischen Notwendigkeit (z. B. Großbetonage) zulässig sind und mindestens 14 Tage vor Beginn der Nacharbeiten bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu beantragen sind. Weitere Informationen sowie den Antrag hierfür sind auf der Homepage der Stadt Braunschweig (http://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/laerm/laermbelastung/nachtarbeit.php) zu finden.

Naturschutz

zu 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit integriertem Artenschutz:

Die Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind, wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integriertem Artenschutz der Planungsgemeinschaft LaReG GbR vom 13.12.2019 beschrieben, umzusetzen.

zu Waldbiotope

Im LBP befinden sich widersprüchliche Angaben zur Einstufung der Waldbiotope nach dem Niedersächsischen Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG). Unter 5.1.2 wird dargelegt, dass die den Waldbiotopen zuzuordnenden Bestände nach den Kriterien des NWaldLG nicht als Wald zu behandeln sind. Unter 6.2.1 ist aufgeführt, dass die Anpassung des Spurplans im Sinne des § 8 NWaldLG eine Waldumwandlung darstellt. Bzgl. der waldrechtlichen Belange, Bilanzierung und Ausgleich von Wald nach dem NWaldLG verweise ich auf die mir derzeit noch nicht vorliegende Stellungnahme der Niedersächsischen Landesforsten, Betreuungsamt Wolfsbüttel.

zu 020 A S. 57 LBP

Es müssen hier nicht 205 m² Allee/Baumreihe, sondern nur 103 m² ausgeglichen werden. Die Gesamtgröße (2.751 m²) ist dann korrekt.

zu 004 VA und 007 VA / 025 CEF

Die Ergebnisse der Maßnahmen 004_VA (Baumkontrolle vor Fällung) sowie 007_VA (Kontrolle auf Haselmausbesatz) sind der Unteren Naturschutzbehörde zeitnah nach Kontrolle in Form eines Kurzprotokolls mitzuteilen. Der Umfang sowie die Verortung der erforderlichen Nisthilfen (Maßnahme 025_CEF) ist mit der Unteren Naturschutzbehörde im Vorfeld abzustimmen.

zu Externe Kompensationsflächen

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die externen Kompensationsflächen, die sich in den Bereichen des angrenzenden Ackers (vorh. BE-Fläche) sowie auf dem Flurstück 351/17, Flur 6, Ge-

markung Altewiek befinden, im Besitz der DB verbleiben oder auf die Stadt Braunschweig übertragen werden. Weiterhin geht aus den Unterlagen nicht hervor, wie bzw. ob eine Pflege der Flächen nach Abschluss der Entwicklungspflege durch die DB sichergestellt wird. Ich bitte um Abstimmung bzgl. der Eigentumsfrage bzw. Pflege.

Gewässerschutz

zu 01 Erläuterungsbericht

Dem Erläuterungsbericht Kap. 7 Baudurchführung ist zu entnehmen, dass die zweifache Verrohrung der Mittelriede notwendig ist, da die Zugehörigkeit der vorhandenen Brückenbauwerke nicht geklärt werden konnte. Es ist somit nicht ausgeschlossen, dass die Brücken (ggf. mit unterstützenden Maßnahmen) als Baustraße genutzt werden könnten und eine Verrohrung der Mittelriede und die damit verbundenen Beeinträchtigungen der Vegetation und des Gewässerbettes vermieden werden kann. Ich bitte nochmals zu prüfen, ob eine Nutzung der vorhandenen Brücken möglich ist. Dies besonders unter dem Gesichtspunkt, das die vorabgestimmte Hydraulik bei HQ100 einen Aufstau ergibt, der im Zuge der jetzigen Antragstellung überprüft und minimiert werden sollte, siehe meine Stellungnahme vom 21.11.2019. Im Zuge der Antragstellung ist zu prüfen, ob durch eine sinnvolle Vergrößerung des Durchlasses der zusätzliche Aufstau minimiert werden kann. Andernfalls ist der schadlose Abfluss für den Lastfall HQ100 für die östlich gelegenen Gebäude nachzuweisen.

Die unter 8.2.5 angeführten 2 Rohre für die Herstellung der temporären Überfahrt wurden in der Hydraulik durch einen Rahmendurchlass 3000*1500 ersetzt.

Für die Versickerung/Ableitung der Oberflächenentwässerung fehlt noch ein Nachweis nach DWA-M153.

Kampfmittel

Aufgrund der Bombardierungen des 2. Weltkrieges besteht der Verdacht, dass es noch Kampfmittel im Erdboden geben könnte. Aus Sicherheitsgründen werden Gefahrenforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel empfohlen.

UVP

Für das Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer