

Betreff:

**Planfeststellung für das Vorhaben "Stadtbahnausbau
Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode
Nord"
Anhörungsverfahren - Stellungnahme Stadt Braunschweig**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

08.11.2024

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach

Sitzungstermin

13.11.2024

Status

Ö

(Anhörung)

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode

21.11.2024

Ö

(Anhörung)

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben

03.12.2024

Ö

(Entscheidung)

Beschluss:

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

Sachverhalt:

1. Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Ausschusses für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (AMTA) ergibt sich aus § 76 Abs. 3 Satz 1 NKomVG in Verbindung mit der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Gemäß Hauptsatzung § 6 Nr. 2 lit e ist der AMTA für die Zustimmung zu städtischen Stellungnahmen in verkehrlichen Planfeststellungsverfahren beschlusszuständig.

2. Anlass

Der Rat hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (Grundsatzbeschluss, DS 17-039594-01). Die Verwaltung und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) wurden damit beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 durchzuführen.

Am 11.10.2022 hat der AMTA den Umsetzungsbeschluss für den Stadtbahnausbau nach Volkmarode Nord, bestehend aus der Wendeanlage in Gliesmarode und der Ortsdurchfahrt Volkmarode, beschlossen und die Verwaltung und die BSVG damit beauftragt, die Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz für dieses Teilprojekt vorzubereiten (DS 22-19610).

Die BSVG hat im Juli 2024 den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, gestellt. Im Zuge des Anhörungsverfahrens erhält die Stadt Braunschweig als betroffene Dritte die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Beim Neubau der Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord handelt es sich im Sinne von Tabelle 1 der DS 24-24424 um ein Klimaschutzrelevantes Thema. Eine Klimawirkungsprüfung erfolgte.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Anlage 2: Klima-Check

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. Straßenplanung und -neubau
Bohlweg 30

Name: Frau Linde

Zimmer: N 4.13

Telefon: 470-4234

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

E-Mail: Kerstin.Linde@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

66.23

30.10.2024

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“

Anhörungsverfahren, hier: Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt begrüßt das Vorhaben als Bestandteil des Stadtbahnausbaukonzeptes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt ausdrücklich. Grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht; folgende Hinweise sind aber zu berücksichtigen:

Straßenplanung

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Stadtentwässerung

Alba

Bezüglich des Winterdienstes und der Straßenreinigung bestehen keine Bedenken. Hier gibt es zukünftig mehrere Abbiegespuren auf der „Berliner Heerstraße“, die die Arbeit etwas erschweren, allerdings führt dies zu keinen Leistungseinschränkungen.

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



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

Für die Müllabfuhr muss geklärt werden, dass die Abfallsammelgefäße auf dem südlichen Teil der „Berliner Heerstraße“ auch zur Entleerung frei zugänglich sind oder von den Nutzern am Entleerungstag bereitgestellt werden können. Insbesondere zwischen dem westlichen Bereich der Straße „Unterdorf“ und der Straße „Am Sportplatz“ gibt es direkte Anlieger zur „Berliner Heerstraße“. Hier verläuft allerdings die Stadtbahn zwischen Straße und Geh- und Radweg. Laut Karten sind zwar einzelne Zufahrten sichtbar, allerdings betrifft dies offensichtlich nicht alle Anlieger / Grundstücke.

SEIBS

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Stadtentwässerung (0660.10)

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Umwelt

Abfallrecht

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben.

Immissionsschutz

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Seitens des Immissionsschutzes bestehen jedoch einige Anmerkungen, die in der Anlage zusammengefasst sind.

Naturschutz

Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung. Die aufgeführten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Stand Juni 2014) 1.1 V - 1.14 V, 2.1 G - 2.4 G, 3.1 G/A - 3.3 A sowie 4.1 E - 4.4 E sind wie beschrieben durchzuführen. Das Ausbringen der Nistkästen/Ersatzquartiere sowie die Ausführungsplanung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Der Beginn der Rodungsarbeiten ist der unteren Naturschutzbehörde im Vorfeld mitzuteilen.

Gewässerschutz

Für den durch die Maßnahme betroffenen Entwässerungsabschnitt ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine Verbesserung der Abflussqualität. Die Anforderungen nach DWA-A/M 102 im Bereich der Stadtbahnerweiterung könnten nur mit unverhältnismäßigem Aufwand (paralleles Kanalnetz, Filtereinsätze in allen Bodenabläufen) erreicht werden. Die Alternative, eine Überplanung des gesamten Entwässerungsgebietes, kann dem Bauherrn nicht auferlegt werden. Daher kann den vorgelegten Entwässerungsplanungen für die Stadtbahnerweiterung aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt werden.

Weitere Änderungen/Ergänzungen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht nicht erforderlich.

Bodenschutz

In Kap. „4.11 Baugrund/Erdarbeiten“ unter „Schadstoffe“ den vierten Absatz wie folgt ersetzen: Im Eingangsbereich der Freihaltetrasse (nördlich GUW) im nördlichen Bereich des Grundstückes Berliner Heerstraße 40 liegt eine „schädliche Bodenveränderung“ („Altlast“) vor. In Tiefen zwischen ca. 2,2 m und 6,0 m unter GOK wurden hier stark erhöhte Konzentrationen an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), untergeordnet an aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) festgestellt. Nach dem Baugrundgutachten (20.07.2020) sowie einer gutachtlichen Stellungnahme der bsp Ingenieure GmbH (28.09.2021) liegt der eigentliche Schadensbereich aber außerhalb der geplanten Stadtbahntrasse. Eine Gefährdung des Grundwassers oder der menschlichen Gesundheit durch den MKW-belasteten Boden kann demnach nicht abgeleitet werden. Zudem liegen Hinweise auf einen natürlichen Schadstoffabbau vor. Gemäß fachgutachterlicher Beurteilung der bsp Ingenieure ist im Zuge des Stadtbahnausbaus daher keine Sanierung des MKW-Schadens erforderlich.

Kampfmittel

Westlich der Berliner Heerstraße 38 A besteht Kampfmittelverdacht.

Stadtklima, Klimaschutz

Aus stadtklimatischer und klimaschutztechnischer Sicht bestehen keine Einwände oder Anmerkungen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Der vorgelegte UVP-Bericht enthält entsprechend § 16 i. V. m. Anlage 4 UVPG zweckdienliche Angaben des Antragsstellers für die UVP gem. UVPG. Die Prüfung und Bewertung obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Grünplanung

Hinweise zur:

- Planunterlage 19_05_03_00_BestandspLMensch:
Auf dem 2. Blatt sind die Gebietsausweisungen für Sport- und Freizeitanlagen; Freiflächen teilweise nicht korrekt dargestellt. Das im B-Plan VO 40 festgesetzte Mischgebiet mit den darin festgesetzten Stellplätzen ist derzeit bewaldet, wird hier aber als Freifläche mit darin verlaufenden `Vorbehaltsgebieten für Natur und Landschaft` dargestellt, die m. E. als `öffentliche Grünfläche` gem. den B-Plan VO 40 Festsetzungen in der Legende benannt werden müsste.
- Planunterlage 19_05_05_00_PlanrechtlFestsetz.:
Auf Blatt 4 ist die Straßenbahntrasse ohne das im B-Plan VO 40 festgesetzte Rasengleis (gem. TF V, 2.2) dargestellt.

Die Darstellung wirkt sich in der Bilanzierung nicht aus, daher bestehen diesbezüglich keine Bedenken.

Einsatzplanung der Feuerwehr

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen aus Sicht des Brandschutzes keine grundsätzlichen Bedenken.

Stadtbild und Denkmalpflege

Das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz mit Stand vom 10.10.2024 beinhaltet im Geltungsbereich keine Einträge.

Zum Teilaspekt der „Bodendenkmalpflege“ wurde das Nds. Landesamt für Denkmalpflege beteiligt. Im Vorhabengebiet liegt das eingetragene Bodendenkmal Volkmarode FstNr. 9. Es soll sich dabei um eine Burganlage handeln, die noch Mitte des 19. Jh. gut im Gelände sichtbar war. Dies führte schon 2019 zur Anlage von zwei Suchschnitten zur Klärung des Denkmalcharakters und ggf. der Ausdehnung erhaltener Denkmalsubstanz. Auf Basis des Ergebnisses kann hier für das vorliegende Vorhaben keine Betroffenheit archäologischer Belange festgestellt werden. Ein geoarchäologischer Befund in Form eines Toteisloches wurde 2019 zwar festgestellt, wird aber durch die maximal 1,30 unter GOK reichenden Eingriffe nur wenig bzw. nicht signifikant gestört.

Ebenfalls geprüft wurden die Flächen der externen Ausgleichsmaßnahmen. Auch hier sind keine Bodendenkmäler bekannt. Für die Fläche südöstlich von Bevenrode weise ich auf den § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz (Bodenfunde) hin, da hier siedlungstopographische Faktoren eine archäologische Verdachtsfläche ausweisen. Sollten bei Eingriffen in den Boden Funde oder Spuren auftreten, die Anlass zu der Annahme geben, dass es sich um Kulturdenkmale handelt, wären diese unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen und unverändert zu belassen.

Stadtplanung

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken.

Straßenverkehr - Verkehrsbehördliche Maßnahmen, Sondernutzung

Gegen die vorgelegte Planung „Stadtbahnausbau Braunschweig Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“ bestehen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer

Anlage: redaktionelle Anmerkungen seitens des Immissionsschutzes

Planfeststellung für das Vorhaben „Stadtbahnausbau Braunschweig - Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Volkmarode Nord“

Anhörungsverfahren, hier: Anlage zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Seitens des Immissionsschutzes bestehen folgende Anmerkungen:

Allgemeine Anmerkung:

Die immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit für personenbezogenen Schienenbahnverkehr (hier: Stadtbahn) liegt gemäß NACE 49.31.0 beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig (GAA). Entsprechend liegt, bzgl. des Schienenverkehrslärms und bzgl. des – durch die in diesem Zusammenhang erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Straßenbereich - hervorgerufenen Straßenverkehrslärms, die Prüfung der Unterlagen „17.1 Schalltechnisches Gutachten und Anhänge“ und „7.11-7.13 Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Lärm“ sowie der Unterlagen „17.3 Erschütterungstechnische Untersuchung und Anhänge“ und „7.21 Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen - Erschütterungen“ grundsätzlich beim GAA. Dergleichen gilt für die Prüfung der inhaltlichen Aufnahme in den Texten der Unterlagen „01 Erläuterungsbericht“, „19.01.01 Landschaftspflegerischer Begleitplan“, „19.05.00 V-UVP“, „19.05.01 UVP“ und „19.05.03 Bestandsplan Schutzgut Mensch“ in der dortigen Zuständigkeit.

Aus Sicht des Immissionsschutzes kann im Rahmen der städtebaulichen Planung von hier folgende Aussage zu den oben genannten Unterlagen sowie zuständigkeitshalber zu den baubedingten Unterlagen (17.2 „Schalltechnisches Gutachten Bauzeitliche Immissionen und Anhänge“, 17.4 „Erschütterungstechnisches Gutachten Bauzeitliche Immissionen und Anhänge“) und den enthaltenen baubedingten Ausführungen in den anderen Unterlagen getätigt werden:

Unterlage 17, Immissionstechnische Untersuchungen

(Schallgutachten Planfeststellung – U 17.1, Baulärm-Gutachten – U 17.2, Erschütterungsgutachten Planfeststellung – U 17.3, Bauerschütterungs-Gutachten – U 17.4)

Keine Anmerkungen oder Hinweise.

Unterlage 01, Erläuterungsbericht

Kap. 6.1 und 6.2: Keine Anmerkungen oder Hinweise.

Hinweise zu:

Unterlage 01, Erläuterungsbericht

Kap. 3.1.4 Variantenvergleich, Abs. 5 letzte Absatz (S. 28): Bitte „Schall- und Erschütterungsemissionen“ in „Schall- und Erschütterungsmissionen“ ändern.

Kap. 4.13.1.2, Bahnstromanlagen (S. 121): In diesem Absatz könnte erwähnt werden, dass die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende schalltechnische Untersuchung diesbezüglich einen nicht relevanten Immissionsbeitrag nach Abschnitt 3.2.1 der TA Lärm ermittelt hat.

Kap. 5.1.1 Wirkfaktoren des Vorhabens (S. 134), Tabelle 11 – baubedingt, Zeile 2: Hier fehlt der temporäre Einfluss durch Geräusche, Staub und ggf. Licht auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit.

Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 148), S. 149 Abs. 2: Die Aussage dieses Absatzes ist zu „dünn“. Wenn hier auf nähere Ausführungen verzichtet werden soll, ist zumindest auf den Inhalt des Kapitels „6.1.1 Lärmschutzmaßnahmen“ (bauzeitliche Immissionen ab S. 173 dieser Unterlage) oder aber auf die „Auflagen

zu Immissionen in der Bauphase“ des Kapitels „10.1 - Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit“ der Unterlage „19.05.01.00 – Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ zu verweisen.

Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 148), S. 149 vorletzte Absatz: In Satz 2 werden nur die Ergebnisse vom Straßenverkehrslärm betrachtet aber in Satz 3 als Minderungsmaßnahme auch die hoch liegende Vegetationsebene im besonderen Bahnkörper genannt, die jedoch eine Minderungsmaßnahme gegenüber dem Schienenverkehrslärm darstellt. Des Weiteren handelt es sich in Satz 3 um die Ergebnisse der Gesamtbelastung nach Umsetzung vorgesehener Minderungsmaßnahmen. Dies passt nicht zusammen; hier sind drei verschiedene Schallsituationen aus dem Zusammenhang genommen und miteinander vermengt worden. Die Ergebnisse des Schienenverkehrslärms fehlen komplett und die des Straßenverkehrslärms nach Umsetzung der Minderungsmaßnahmen.

Ich empfehle eine Struktur des Absatzes nach Quellart:
 Ergebnisse Schienenverkehrslärm vor und nach Minderungsmaßnahme,
 Ergebnisse Straßenverkehrslärm vor und nach Minderungsmaßnahme,
 Ergebnisse Gesamtlärm nach Minderungsmaßnahme.
 Dann passt auch der letzte Satz des Absatzes (Für die Bereiche ...)

Anmerkung/Hilfestellung:

Tabellarische Zusammenfassung der Ergebnisse des Schallgutachtens 2024 (Hinweis: gegenüber vorherigen Fassungen des Schallgutachtens haben sich die Ergebnisse des Verkehrslärms nicht geändert):

Emissions- quelle ... -verkehrs- lärm	Bereich	Bezugspegel WR/WA/WS		Bezugspegel MK/MD/MI/MU		Beurteilungspegel ohne Maßnahmen		Beurteilungspegel mit Maßnahmen	
		dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht	dB(A) Tag	dB(A) Nacht
Straßen-...	Berliner-Heerstr.	59	49	64	54	72	62	72	60
	Ziegelwiese/-kamp ^{*1}	70	60	70	60	62	52	63	52
Schienen-...	Berliner-Heerstr.	59	49	64	54	63	60	61	58
	Freihaltetrasse+WK					60	57	60	56
Gesamt-...	Berliner-Heerstr.	70	60	70	60	n.b.	n.b.	72	61
	Ziegelwiese/-kamp					n.b.	n.b.	63	56

^{*1} : Straßen vom Vorhaben nicht betroffen, kein erheblicher baulicher Eingriff; 16. BImSchV findet keine Anwendung - somit wird auf die Gesundheitswerte abgestellt (Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können jedoch als Orientierungshilfe im Rahmen der Abwägung herangezogen werden)
 WR = Reines Wohngebiet; WA = Allgemeines Wohngebiet, WS = Kleinsiedlungsgebiet, MK = Kerngebiet,
 MD = Dorfgebiet, MI = Mischgebiet, MU = Urbanes Gebiet, WK = Wendekreis/Wendeschleife, n.b. = nicht bestimmt

Bei den berücksichtigten Minderungsmaßnahmen handelt es sich im Einzelnen um:
 Stadtbahn:

- Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene (Berliner Heerstraße stadteinwärts (südliche Gleistrasse)) mit Ausnahme von Überwegen, Querungen, Weichenbereiche, Grundstückszufahrten und Kreuzungen
- Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene (Freihaltetrasse stadtauswärts; stadteinwärts sofern durch die Busspur möglich)
- Schienenschmieranlagen (in Gleisbögen)
- Geschwindigkeitsreduzierung in der Nachtzeit auf 30 km/h für die Trasse in Straßensituation (Berliner Heerstraße stadtauswärts (nördliche Gleistrasse))

Straße:

- Schallmindernde Fahrbahnoberflächen (Berliner Heerstraße, stadteinwärts)
- Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nachtzeit auf 30 km/h (Berliner Heerstraße, beide Fahrtrichtungen)

Gesamtverkehrslärm (summarische Betrachtung des Straßen- und Schienenverkehrslärms) beinhaltet dementsprechend alle oben genannten Minderungsmaßnahmen.

Unterlage 19, Umweltfachliche Untersuchung

19_01_01_00 Landschaftspflegerischer Begleitplan:

Kap. 1.3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung, S. 7 letzte Absatz: Im Text wird sich auf das Schallgutachten von 2022 bezogen; ich empfehle zu prüfen, ob hier eine Anpassung auf das aktuelle - den Planfeststellungsunterlagen beigelegte - Schallgutachten aus 2024 erfolgen sollte; zumal sich textlich in der V-UVP (nicht jedoch in der UVP) auf das aktuelle Schallgutachten (2024) bezogen wird.

Anmerkung: Die Ergebnisse bzgl. Schienen- und Straßenverkehrslärm haben sich gegenüber der Gutachtenfassung aus 2022 nicht geändert. Es ist lediglich der Anlagenlärm (Gleichrichter-Unterwerksbau) hinzugekommen, der jedoch zu keinem relevanten Immissionsbeitrag führt.

Kap. 4.1.3 Lärmschutz, S. 46 Passive Schallschutzmaßnahmen: Satz 1: Bitte „aus Maßnahmen zum Schallschutz“ in „auf Maßnahmen zum Schallschutz“ ändern. Ich empfehle den Satz wie folgt zu ändern und den Aufzählungspunkt zu löschen:

... Schallschutz für die Gebäude Ziegelwiese 1, 3 und 5, Kieffeld 32 und Ziegelkamp 9 und 10. Dabei sind Außenwohnbereiche von Überschreitungen nicht betroffen.

Der gelöschte Aufzählungspunkt könnte durch nachfolgenden Text ersetzt werden:
Diese Gebäude befinden sich innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplans VO 40 - Volkmarode-Nord. Entsprechend dessen textlicher Festsetzungen unter A.VI.1.2, sind zum Schutz der Aufenthaltsräume die der Straße zugewandten Fassaden dieser Gebäude nach DIN 4109 gemäß den Anforderungen für Lärmpegelbereich III zu dämmen. Im Rahmen des Verfahrens wird geprüft inwieweit diese Festsetzungen gegenüber der künftigen Situation ausreichend sind.

(Anmerkung: Lt. Erläuterungsbericht (U 01.01.00, Kap. 6.1.1, S 163 drittletzte Absatz) ist vorgesehen, die erforderlichen passiven Maßnahmen nach Möglichkeit parallel zur geplanten Baumaßnahme umzusetzen um hier schon einen besseren Schutz gegenüber dem Baulärm zu erhalten.)

Kap. 6.2.7 Landschaftsbild / landschaftsgebundene Erholungsfunktion, S. 86 Abs. 2: Im Text wird sich auf das Schallgutachten von 2022 bezogen; hier sollte eine Anpassung auf das aktuelle - den Planfeststellungsunterlagen beigelegte - Schallgutachten aus 2024 erfolgen.

In Satz 2 wird von der Verlärmung durch den Stadtbahnbetrieb gesprochen aber im nachfolgenden Satz die Überschreitungen durch den Straßenverkehrslärm vor Berücksichtigung der geplanten Schallminderungsmaßnahmen genannt. Hier wären dem Sinn des Vorsatzes nach die Überschreitungen durch den Schienenverkehrslärm unter Berücksichtigung der Schallminderungsmaßnahmen zu nennen.

Darüber hinaus fehlen auch die Überschreitungen der sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durch die Gesamtbelastung (summarische Betrachtung der Belastung durch den Straßen- und Schienenverkehr; U 17.1.9). Ich empfehle den Text diesbezüglich zu ergänzen.

Kap. 8.1 Zusammenfassende Darstellung, S. 124 Abs. 1 - 4: Es ist in den einzelnen Textabschnitten nur schwer erkennbar welche Emissionsquellen zur Überschreitung welcher „Schwellenwerte“ führte und ob es sich um Ergebnisse von vor oder nach einer Umsetzung von Schallminderungsmaßnahmen handelt.

Beispiel 1: So ist in Absatz 1 die Rede von einer max. Überschreitung der Schwellenwerte nach 16. BImSchV (also = Immissionsgrenzwerte (IGW)) von 2 dB(A) tags und 9 dB(A) nachts. Es ist nur schwer herauszulesen, dass es sich wohl um den Schienenverkehrslärm handelt.

Beispiel 2: In Absatz 2 wird von der Gesamtbelastung gesprochen, die bei 69 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts liegt und es zu einer Überschreitung der Schwellenwerte kommt. Bei den Schwellenwerten einer Gesamtbelastung handelt es sich um die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A)/60 dB(A) tags/nachts. Die Formulierung „der Schwellenwerte“ impliziert, dass beide Werte, der für die Tagzeit als auch der für die Nachtzeit, überschritten sind. Dies trifft gemäß den genannten Ergebnissen aber nur für den Nachtzeitraum zu. Von welchem Schwellenwert wird hier gesprochen? Des Weiteren werden gemäß Absatz 4 diese Ergebnisse allein schon durch den Straßenverkehrslärm mit 72 dB(A)/62 dB(A) tags/nachts (Ergebnisse vor Berücksichtigung von Schallminderungsmaßnahmen) überschritten bzw. erreicht und die Gesamtbelastung (Summarische Betrachtung Straße- und Schiene) liegt laut Schallgutachten bei 72 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts. Um welche Ergebnisse handelt es sich dann in Absatz 2 genau?

Ich empfehle den Inhalt der Absätze 1-4 verständlich zu überarbeiten. *Siehe dazu oben in der Stellungnahme zur Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“.*

19_01_05_00_Planungsrechtliche Festsetzungen

Blatt 4: Das im Bebauungsplan VO 40 unter A.V.2.2 textlich festgesetzte Rasengleis ist nicht dargestellt.

19_05_00_00 Unterlage zur Vorprüfung des Einzelfalls:

Kap. 4.3.1 Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, S. 13, Abs. 2: Die Bezugspegel bei einer Gesamtlärmbetrachtung (hier: Straßen- und Schienenverkehrslärm) sind die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Demgemäß liegt die Überschreitung tags bei 2 dB(A) und nachts bei 1 dB(A). Ich empfehle dies zu korrigieren.

S. 13 Abs. 3: Die Aussage über die Einhaltung ist nicht korrekt, daher bitte „eingehalten werden“ durch „weitgehend eingehalten werden“ ersetzen.

Grundsätzlich ist der Text verwirrend aufgebaut. Erst wird textlich der Schienenverkehrslärm diskutiert, dann textlich auf den Gesamtlärm eingegangen, um dann in den nächsten beiden Absätzen wieder nur vom Schienenverkehrslärm zu sprechen (was nicht gleich ersichtlich ist), und letztendlich die Ergebnisse durch den Stadtbahnverkehr zusätzlich noch tabellarisch darzustellen. Ich empfehle eine eindeutige Struktur des Textes.

Es wird nicht näher auf die Erschütterungen durch den Stadtbahnbetrieb eingegangen. Zur Vermeidung von schädlichen Einflüssen durch den durch Erschütterungen entstehenden sekundären Luftschall, sind gemäß dem Erschütterungsgutachten aus 2023 an Teilstrecken der Stadtbahntrasse (s. U 17.3.2) für den vorgesehenen Oberbau höhere Einsenkungen (3 mm statt max. 1,5 mm) vorzusehen. Dies ist m. E. in der V-UVP zu würdigen; ich empfehle dies zu prüfen und ggf. den Sachverhalt textlich mit aufzunehmen.

Kap. 6 Literaturverzeichnis (S. 26): Im Literaturverzeichnis wird auf das Schallgutachten aus 2020 verwiesen, in den Texten der V-UVP jedoch auf das Schallgutachten aus 2024. Ich empfehle dies anpassen.

19_05_01_00 Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung:

Kap. 3.1 Wirkfaktoren, Abschnitt „betriebsbedingte Wirkfaktoren“, S. 20, Abs. 2, Satz 1: Hier ist mit „(BMH 2022)“ das Schallgutachten aus 2022 genannt, ich empfehle den Verweis in „(BMH 2024)“ zu ändern.

S. 21, letzte Absatz: Im ersten Satz heißt es, dass die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Stadtbahnverkehr zur Beurteilung der Belastungssituation herangezogen wird. Weiter unten im Absatz wird dann jedoch auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als „Schwellenwerte“ abgestellt. Dies ist bitte zu trennen. Als Bezugswerte („Schwellenwerte“) für die Beurteilung von Gesamtbelastungen sind die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts heranzuziehen und nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Immissionsgrenzwerte sind die Bezugswerte für die „Einzelbelastung“ durch Straßenverkehr bzw. Schienenverkehr; was auch beides im Schallgutachten untersucht und beurteilt wurde. Ich empfehle den Text dahingehend zu überarbeiten.

Kap. 5.2 Prognose der Schall- und Erschütterungsemissionen (S. 83): Bitte die Überschrift in „Prognose der Schall- und Erschütterungs*immissionen*“ ändern.

S. 83, Abs. 2, Satz 5 (Nach den ...): Für eine eindeutige Verständlichkeit empfehle ich den Satz wie folgt zu ergänzen: ... ergeben sich *für den Schienenverkehrslärm* Beurteilungspegel von ...

S. 83, Abs. 2, Satz 6 (Für einige Gebäude ...): In diesem Satz handelt es sich entweder um die Belastungen durch den Straßenverkehrslärm oder den Gesamtverkehrslärm (um welches von beiden ist so nicht erkennbar); nicht jedoch wie zuvor beschrieben um den Schienenverkehrslärm. Da die nächsten beiden Absätze wieder nur vom Schienenverkehrslärm handeln empfehle ich Satz 6 aus diesem Absatz zu löschen.

Entsprechend wurde textlich nur der Schienenverkehrslärm genannt. Ich empfehle den Text um den Straßenverkehrslärm und insbesondere um den Gesamtverkehrslärm zu ergänzen.

S. 83, Abs. 5, Satz 2 (Dabei wurde ...): Ich empfehle auf das aktuelle, den Planfeststellungsunterlagen zugehörige Erschütterungsgutachten aus 2023 zu verweisen.

Kap. 6.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 85)

S. 85 Baubedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (temporär), Abs. 2: Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm als auch die Immissionswerte der AVV-Baulärm werden nicht eingehalten, vielmehr werden sie mit bis zu 75 dB(A) regelmäßig durch verschiedenste Bauphasen deutlich überschritten (s. Baulärmgutachten BMH 2023). Eine Beurteilung dieser Ergebnisse ist vorzunehmen sowie auf die daraus resultierenden Maßnahmen einzugehen. Bitte ergänzen bzw. den Text anpassen; bzgl. der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen siehe Ausführungen U 01.01.00 - Erläuterungsbericht, Kap. 6.1.1.

S. 87 Betriebsbedingte Auswirkungen – Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff- und Staubimmissionen (betriebsbedingt), Abs. 1: Ich empfehle auf die aktuellen Gutachten zu verweisen: Schallgutachten (BMH 2024), Erschütterungsgutachten (BMH 2023)

Abs. 2, Satz 1: Das Zitat bitte wie folgt korrigieren: „.... *wesentlich, wenn der ...*“

Abs. 3, Satz 1: In Satz 1 wird auf die Darstellung der 60 dB(A)-Nacht-Isophone in U 19.5.3 verwiesen. Lt. Legende der Unterlage 19.5.3 handelt es sich jedoch um eine 59 dB(A)-Tag-Isophone, wobei nicht erkennbar ist aus welcher Immissionssituation sie hervorgeht (Straßen- oder Schienenverkehrslärm oder Gesamtverkehrslärm? Ohne oder mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen?)

Ist die 60 dB(A)-Nacht-Isophone gemeint, handelt es sich um den Gesundheitswert (allg. Rechtsprechung) zur Nachtzeit für die Betrachtung einer Gesamtverkehrslärmsituation. Warum gibt es dann keine Tag-Isophone von 70 dB(A)? Bezieht sich die Isophone, sofern es sich um die 60 dB(A)-Isophone zur Nachtzeit handelt, auf den Inhalt des Absatzes 2 des

Textes? Dann beschreibt sie den Bereich, in denen dieses eine Kriterium (von insgesamt drei) einer wesentlichen Änderung zur Nachtzeit erfüllt ist; d. h. es lagen schon in der Vorbelastung Pegel von mindestens 60 dB(A) nachts vor und wurden durch das Vorhaben im Rahmen eines erheblichen baulichen Eingriffs erhöht. Warum gibt es dann keine 70 dB(A)-Tag-Isophone? Des Weiteren wird dieses Kriterium nur durch den Straßenverkehrslärm erfüllt; ein Bezug dazu ist jedoch an keiner Stelle hergestellt worden. Die Stadtbahn erfüllt die Anforderungen der 16. BImSchV nur über das Kriterium des Neubaus von Schienenwegen/Trassen. Der Gesamtverkehrslärm findet in der 16. BImSchV keine Anwendung.

Ist die 59 dB(A)-Tag-Isophone gemeint, handelt es sich um den Immissionsgrenzwert für ein Reines-/Allgemeines Wohngebiet/Kleinsiedlungsgebiet (16. BImSchV) zur Tagzeit für die Betrachtung einer Straßen- oder Schienenverkehrslärmsituation. Warum gibt es dann keine Nacht-Isophone von 49 dB(A)?

Es ist somit nicht klar, was diese Isophone aussagen soll. Ich empfehle dies klarzustellen bzw. den Text verständlich zu überarbeiten.

Abs. 3 Satz 2: Bitte die Formulierung „Schallemissionen des Straßen- und Schienenverkehrslärms“ wie folgt korrigieren: „Schall*immissionen* des Straßen- und Schienenverkehrslärms“.

Lt. der Formulierung geht es in diesem Satz um die Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms, vermutlich vor Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen (was nicht aus dem Text hervorgeht). Diese liegen maximal bei 72 dB(A) tags und 61 dB(A) nachts (was hier nicht genannt wurde). Die Bezugspegel für Gesamtlärm sind nicht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern die sogenannten Gesundheitswerte mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die Beurteilungspegel des Gesamtlärms überschreiten somit den Gesundheitswert tags um 2 dB(A) und nachts um 1 dB(A). Würde man die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Bezugspegel heranziehen (was nicht korrekt wäre), z. B. für ein Allgemeines Wohngebiet (59 dB(A)/49 dB(A) tags/nachts), dann läge am Tag eine Überschreitung von 13 dB(A) und in der Nachtzeit von 12 dB(A) vor. Es ist somit nicht ersichtlich von welchen Pegeln aufgrund welcher Emissionsquelle unter Berücksichtigung welcher Bezugspegel hier gesprochen wird.

Ich empfehle den Text zu überarbeiten.

Siehe dazu oben in der Stellungnahme zur Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kap. 5.1.4.1 Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“.

Kap. 15 Zusammenfassung und Beurteilung der Umweltverträglichkeit (S. 114)
Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (S. 114), S. 115 Abs. 1:
„Nacharbeiten“ bitte in „Nachtarbeiten“ ändern

S. 115 Abs. 2, Satz 2: Da nicht klar ist von welchen Immissionen (Straßen-, Schiene-, Gesamtverkehrslärm) hier gesprochen wird, die „die Schwellenwerte gemäß BImSchV“ nachts in der Ziegelwiese überschreiten, ist dieser Satz falsch; denn durch den Straßenverkehrslärm als auch durch den Schienenverkehrslärm wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert (IGW) für die Tagzeit ebenfalls in der Ziegelwiese überschritten. Bei der Summenbetrachtung hingegen werden die maßgeblichen Gesundheitswerte (GW) in der Ziegelwiese sowohl tags als auch nachts unterschritten. Richtig wäre z. B. die Formulierung: ... *im Streckenabschnitt Berliner Heerstraße als auch vereinzelt im Streckenabschnitt Ziegelkamp/Ziegelwiese überschritten*. Ich empfehle dies zu prüfen und entsprechend zu korrigieren.
Des Weiteren wäre „vorläufigen“ in dem Satz zu streichen, da das finale Schallgutachten aus 2024 Teil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Kap. 16 Literaturverzeichnis (S. 120): Im Literaturverzeichnis wird das Schallgutachten aus 2022 genannt. Ich empfehle auf Änderung auf das Schallgutachten 2024 vorzunehmen.

19_05_03_00 Bestandsplan Schutzgut Mensch:

Auf den beiden Blättern ist eine Isophone von 59 dB(A) tags (= Immissionsgrenzwert für die Tagzeit gemäß 16. BImSchV) dargestellt. Es ist nicht benannt aus welcher Belastungssituation (Immissionen) sie hervorgeht. Straßenverkehrslärm? Schienenverkehrslärm? Gesamtverkehrslärm? Ohne oder mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen? Bitte konkretisieren.

Anhang: Klima-Check

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☒ ja ☐ nein

Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- ☐ Ratsbeschluss
- ☐ Kommunale Pflichtaufgabe
- ☐ Sicherheitsaspekte
- ☒ Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- ☐ Schaffung von Barrierefreiheit
- ☐ Sonstiges:
 - ➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
 - Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

- ☒ **Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
- ➔ Es erfolgt keine weitere Begründung.
- Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt (s. Checkliste oder Erläuterung).

Erläuterung / Begründung

Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Checkliste
Baugebiete | <input type="checkbox"/> Checkliste
Hochbau | <input checked="" type="checkbox"/> Checkliste
Tiefbau und Mobilität |
|---|--|---|

Checkliste Tiefbau und Mobilität

THG-relevante Bereiche	Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input checked="" type="checkbox"/> CO ₂ -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input checked="" type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>