

<i>Betreff:</i> Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes
--

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 11.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur Kenntnis)	29.10.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)	30.10.2019	Ö

Sachverhalt:

Das weitestgehend in den 60er Jahren entstandene Umfeld des Hauptbahnhofs entspricht heute mit seinen großflächigen Verkehrsräumen nicht mehr den Anforderungen an eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Mit der Zielsetzung, diese wichtige Visitenkarte der Stadt Braunschweig durch eine Neuordnung zu einem zukunftsfähigen urbanen Quartier der kurzen Wege umzugestalten, wurde im April dieses Jahres ein zweiphasiger städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt.

Da neben städtischen Flächen insbesondere Areale der Deutschen Bahn sowie im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße das Atrium Bummel Center der WERTGRUND Asset Management GmbH betroffen sind, wurde der Wettbewerb einvernehmlich und in enger Kooperation mit den genannten Grundstückseigentümern ausgelobt. Eingeladen wurden 10 regionale und überregionale Arbeitsgemeinschaften von Stadt- und Verkehrsplanern, um neben den baulichen und nutzungsrelevanten Potentialen Ideen für die Neuordnung der Verkehre, die Vernetzung mit dem Park "Viewegs Garten" und den angrenzenden Quartieren sowie attraktive und eindeutige Stadträume für den Weg der Ankommenden in die Stadt zu entwickeln.

Im Rahmen der am 6. September in der Stadthalle stattgefundenen Jurysitzung wurde der Wettbewerb "Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes" nun entschieden. Die elfköpfige Jury setzte sich aus Vertretern der Auslobung (Stadt, DB Station & Service AG und Wertgrund) und Vertretern der Politik, sowie externen Fachpreisrichtern zusammen. Für die sechs zu beurteilenden Arbeiten bestimmte die Jury drei Preise und eine Anerkennung. Der erste Preis wurde an die Braunschweiger Arbeitsgemeinschaft WELPvonKLITZING mit BM Consult und GKL vergeben, der zweite Preis an das Düsseldorfer Büro Thomas Schüler, das in Kooperation mit BSV arbos einen Entwurf abgegeben hatte. Für den dritten Preis wurde die Arbeitsgemeinschaft Brederlau und Holik mit ARGUS ausgezeichnet.

1. Preis - Büro WELPvonKLITZING (Anlage 1)

Der Siegerentwurf des Büros WELPvonKLITZING in Zusammenarbeit mit BM Consult als Verkehrsplaner und GKL als Landschaftsplaner zeichnet sich durch eine gelungene Integration des Bahnhofs in die Stadt aus. Die bisher fehlende Orientierung zur Stadt wird planerisch durch die Herausarbeitung eines maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatzes, der auch die ovale Form des Daches aufgreift, mit sinnvollen baulichen Verdichtungen in Form von bis zu achtgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern im Bahnhofsumfeld hergestellt. Dies trägt wesentlich zur Integration des Bahnhofs in das neue Bahnhofsquartier und damit in die Gesamtstadt bei. Weiterhin werden im Nahbereich des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs funktionale Einrichtungen wie ein Fahrrad- und Parkhaus sowie ein Busterminal angeordnet, um die verkehrlichen Verknüpfungen für die Reisenden zu verbessern. Besonders hervorzuheben ist der vorgegebene und weitest gehende Erhalt des Viewegs Garten sowie dessen besonders gelungene Vernetzung mit dem gegenüber liegenden Bahnhofsviertel. In diesem Entwurf setzt sich der Park, der in Teilbereichen überbaut, aber genauso in Teilbereichen erweitert wird, sowohl gegenüber der Kurt-Schumacher-Straße, als auch zwischen den Bahngleisen und dem BraWoPark fort.

Durch die Entkopplung von Straßenverkehr und Stadtbahn im Parkbereich wird die Führung der Stadtbahngleise bis auf die Wendeschleife erhalten. Dies wird als großer Vorteil für die Realisierbarkeit angesehen. Alle Verkehrsanlagen scheinen ausreichend dimensioniert. Das Fahrradparken liegt mit direkter Anbindung an den Bahnhof an der richtigen Stelle. Sowohl die Linienbusstation als auch die Anbindung Stadtbahn - DB ist gut gelöst und realisierbar. Der Entwurf respektiert das Bahnhofsgebäude in seiner Form und grundsätzlichen Bedeutung als Denkmal.

Eine dichte urbane Wohnnutzung wird in Form von Hofstrukturen ergänzt und weitestgehend in Richtung Grün orientiert. Dienstleistung und Gewerbe sind sinnvollerweise zum Ring orientiert. Der Entwurf scheint durch die einzelnen Blockbereiche sehr gut in Bauabschnitten umsetzbar. Dies ist neben der Beibehaltung der Stadtbahntrasse ganz offensichtlich ein großer Vorteil des Entwurfs in der Umsetzbarkeit.

2. Preis – Thomas Schüler Architekten (Anlage 2)

Der zweite Preisträger, Thomas Schüler Architekten in Zusammenarbeit mit BSV arbos als Verkehrsplaner, verfolgt für den Bahnhofsvorplatz ein grundlegend anderes Konzept. Der hier vorgeschlagene Platzraum wird vom Wilhelminischen Ring durchschnitten. Die Orientierung in die Innenstadt wird über diesen Platzraum jedoch ebenfalls sehr gut hergestellt.

Die Arbeit überzeugt mit einer klaren und logischen Leitidee der räumlichen Anbindung von Stadt und Bahnhof. Durch den gefassten Bahnhofsvorplatz und den kleineren Elmplatz gelingt eine gute Orientierung vom Bahnhof in die Kurt-Schumacher-Allee in Richtung Kernstadt. Durch eine angemessene Dichte und Kleinteiligkeit in der vorgeschlagenen Bebauung am Viewegs Garten ist die Idee der europäischen Stadt räumlich gut abzulesen. Die Arrondierung der Stadtkörper an der Ringstraße durch vier Baufelder stärkt das Leitbild und fasst den Bahnhofsbereich in guter Proportion. Das städtebauliche Konzept ergänzt durch gut gesetzte Raumkanten die bestehende Baustruktur und bindet die Solitäre der Nachkriegsmoderne ein. Dadurch entstehen qualitativ hochwertige Freiräume, besonders durch die Ausdifferenzierung von Stadt (Plätze) und Landschaftsräumen (Garten).

Durch die Verdichtung der Stadträume wird ein hoher Eingriff in die bestehende Verkehrsinfrastruktur erforderlich, der eine Entwicklung in Bauabschnitten erschwert. Der Mobilitätshub im Süd-Westen wird besonders aufgrund der kompakten Organisation begrüßt. Als Nachteil hingegen erscheint hier die nicht realisierbare Regio-Stadtbahnbindung.

Der Bahnhofsvorplatz bekommt durch die klare Fassung eine angemessene Dimension. Insgesamt ist die Arbeit ein sehr guter Beitrag zur Anbindung von Stadt und Bahnhof, dem es gelingt, die Eigenarten der Nachkriegsmoderne mit der dichten Struktur der europäischen Stadt zu komplettieren.

3. Preis – Büro Brederlau und Holik (Anlage 3)

Der dritte Preisträger, das Büro Brederlau und Holik in Zusammenarbeit mit ARGUS als Verkehrsplaner, bildet ebenfalls einen durch den Wilhelminischen Ring geteilten Platzraum aus. Auch hier ist eine gute Orientierung in die Innenstadt gegeben. Den Verfassern gelingt es, durch die Verbindung des Bahnhofsvorplatzes mit dem Stadtfoyer in Richtung Innenstadt qualitätvolle, zusammenhängende Stadträume entlang der Verkehrsräume zu entwickeln. Dadurch entsteht ein einladendes Entree in Richtung Innenstadt, das städtebaulich durch mehrere Hochpunkte markiert wird. Das gibt dem "Bahnquartier" in diesem Bereich eine räumliche Fassung.

Die verkehrlichen Funktionalitäten sind im Wesentlichen dargestellt, sind jedoch in verschiedenen Punkten kritisch zu bewerten. Die Gleisführung der Stadtbahn in der Kurt-Schumacher-Straße wurde entgegen der Auslobung nicht beibehalten.

Der Entwurf zeigt mehrere Platz- und Freiräume. Die städtebauliche freiräumliche Organisation der Mobilitätsdrehscheibe ist verbesserungswürdig und die Vernetzung zwischen urban geprägter Bebauung und den Grün- und Freiräumen stärker herauszuarbeiten. Hinsichtlich der funktionalen Qualitäten werden insbesondere Nutzungsmischungen und mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen versehene Erdgeschosszonen der straßenbegleitenden Bebauung gewürdigt. Das Konzept berücksichtigt die Bedeutung des Hauptbahnhofs als Denkmal. Eine bauabschnittsweise Umsetzung des Gesamtkonzeptes scheint möglich.

Fazit:

Der Erhalt und die Vergrößerung der Grünanlage „Viewegs Garten“ um etwa 8.000 qm sowie deren Vernetzung und Einbindung in ein urban geprägtes Umfeld sind von großer städtebaulicher Bedeutung und sprechen aus Sicht der Verwaltung für den Siegerentwurf. Auch unter gestalterischen sowie stadt- und verkehrsplanerischen Aspekten sticht der Siegerentwurf des Büros WELPvonKLITZING in Zusammenarbeit mit BM Consult als Verkehrsplaner und GKL als Landschaftsplaner aus dem Teilnehmerfeld hervor.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Planungen auf Grundlage dieses Entwurfs weiter zu entwickeln.

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1 – Lageplan WelpvonKlitzing

Anlage 2 – Lageplan Thomas Schüler

Anlage 3 – Lageplan Brederlau und Holik

Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

1. Preis WelpvonKlitzing



Maßstab 1:4000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation **4 von 75 in Zusammenstellung**

²⁾ ©  **LGLN** Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfburg

Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

2. Preis Thomas Schüler Architekten



Maßstab 1:4000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

5 von 75 in Zusammenstellung

²⁾ ©  **LGLN** Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfburg

Hauptbahnhof Braunschweig - Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes

3. Preis Brederlau und Holik



Maßstab 1:4000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © **Stadt Braunschweig** Abteilung Geoinformation

6 von 75 in Zusammenstellung

²⁾ © **LGLN** Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfburg

Betreff:

**Deckenerneuerung und Beleuchtung für neuen Ringgleisabschnitt
Borsigstraße**

Organisationseinheit:

Dezernat III
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz

Datum:

17.10.2019

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur
Kenntnis)

Sitzungstermin

29.10.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtbezirksrat 132 vom 11.04.2019 (DS 19-10576) wird wie folgt Stellung genommen:

Im Rahmen der weiteren Ausstattung des gesamten Ringgleisweges mit Ausstattungselementen und Beleuchtung wird auch die Umsetzbarkeit einer Beleuchtung des genannten Ringgleisabschnittes geprüft. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf solarbetriebene LED-Leuchten gelegt. Sobald neue Erkenntnisse hierzu vorliegen, wird die Verwaltung den Stadtbezirksrat hierüber informieren.

Warnecke

Anlagen

Keine

Betreff:
Verbesserung der Fahrbahnquerung zwischen der Tankstelle und dem Supermarkt Netto auf der Salzdahlumer Straße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 28.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur Kenntnis)	29.10.2019	Ö

Sachverhalt:

Beschluss des Stadtbezirksrates vom 19.09.2018:

Der Stadtbezirksrat schlägt vor, die Situation der Fahrbahnquerung zwischen der Tankstelle und dem Supermarkt Netto auf der Salzdahlumer Straße zu verbessern. Dies könnte in Form einer Lichtsignalanlage umgesetzt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Ergänzend zur DS 18-09021-01 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Eine Lichtsignalanlage im oben genannten Abschnitt ist für die Übergangszeit bis zur Umgestaltung des Straßenraums im Zuge des Projekts Bahnstadt und des Stadtbahnausbauprojekts weiterhin wirtschaftlich nicht sinnvoll. Eine Querungshilfe zwischen der Tankstelle und dem Supermarkt Netto auf der Salzdahlumer Straße ist aktuell mit den vorhandenen Straßenraumbreiten ohne größeren baulichen Aufwand in diesem Bereich nicht realisierbar.

Stattdessen kann eine Querungshilfe südlich der Schefflerstraße in Form einer Mittelinsel realisiert werden. Inklusive der Herstellung und Anpassung von Zuwegungen zum Parkplatz „Rote Wiese“ und zum vorhandenen Gehweg auf der Ostseite der Salzdahlumer Straße sind finanzielle Mittel von ca. 20.000 € für die Umsetzung erforderlich.

Darüber hinaus hat die Stadt den Förderbescheid zum Städtebauförderungsgebiet "Bahnstadt" im August 2019 erhalten. Im Rahmen dieses Projekts sind u. a. im südlichen Bereich zwischen der Borsigstraße und der Anschlussstelle BS-Südstadt der A 39 Verbesserungen im Wohnumfeld und in der Verkehrsführung geplant.

Aufgrund der somit dort in absehbarer Zeit anstehenden Veränderungen im Straßenraum wird der Bau dieser Querungshilfe von der Verwaltung jetzt nicht vorgeschlagen.

Leuer

Anlagen:
keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
132**

TOP 4.1
19-11949
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Keine Kürzung der Mittel des Stadtbezirksrates

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

15.10.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof
(Entscheidung)

29.10.2019

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Der Stadtbezirksrat regt an, die im Haushaltsentwurf 2020 geplante Kürzung der Mittel des Stadtbezirksrates (DS 19-11671) nicht umzusetzen. Stattdessen sollen die im Rahmen des Bürgerhaushalts zur Verfügung gestellten Mittel in bisheriger Höhe erhalten bleiben.

Sachverhalt:

Begründung mündlich.

gez.

Dr. Burkhard Plinke
Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

keine

Absender:

**Flake, Frank Bezirksbürgermeister im
Stadtbezirk 132**

19-11984
Antrag (öffentlich)

Betreff:

Umbenennung des Leonhardplatzes in St. Leonhard

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

17.10.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof
(Entscheidung)

29.10.2019

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

Beschluss:

Der Leonhardplatz soll im Zuge des Neubau-Vorhabens „Quartier St. Leonhard“ in St. Leonhard umbenannt werden. Die Verwaltung wird gebeten, eine entsprechende Beschlussvorlage vorzubereiten.

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz zur Benennung (und Umbenennung) von Straßen und Plätzen liegt grundsätzlich bei den Stadtbezirksräten (§ 93 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 NKomVG). Durch das in Braunschweig seit 2011 praktizierte stadtweit einheitliche Verfahren ist gewährleistet, dass die Vorschläge der Stadtbezirksräte vor der abschließenden Beschlussfassung durch die Verwaltung vorbereitet und geprüft werden.

Der Stadtbezirksrat hat sich 2016 intensiv mit dem Vorhaben „Quartier St. Leonhard“ (Vorlage 16-02714) befasst. Auf dem Grundstück Leonhardplatz 1-2 entstehen Einrichtungen für verschiedene Stiftungen und soziale Einrichtungen wie die Evangelische Stiftung Neuerkerode und das Christliche Jugenddorfwerk Deutschland (CJD). In den neuen Gebäuden werden unter anderem Wohnungen für Menschen mit Behinderung und für Senioren, Räume für einen internationalen Kindergarten und ein Internat, für eine Fachambulanz und eine Tagesklinik sowie für eine Diakoniestation geschaffen. In der genannten Vorlage heißt es dazu: „Dieses Projekt ist aufgrund der Lage und des historischen Standortes und seiner sozialen Funktion für den Stadtteil und die gesamte Stadt von herausragender Bedeutung. Städtebaulich ermöglicht das Projekt, das vom Leonhardplatz als Brachfläche erscheinende Eckgrundstück, ohne den historischen Zusammenhang zu vernachlässigen, einer Bebauung zuzuführen und die Leonhardstraße in diesem Abschnitt auf der Südseite baulich zu fassen.“

Zur Verwirklichung einer straßenseitigen Bebauung an der Leonhardstraße soll außerdem eine Teilfläche der städtischen Verkehrsfläche von der Stadt an die Vorhabenträgerin veräußert werden. Die Leonhardstraße wird im östlichen Teil ab dem Ring damit ihrer zukünftig geringeren Verkehrsbedeutung angepasst und anders als heute nur noch einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufweisen. Die Leonhardstraße wird zwar weiterhin von zentraler Bedeutung für den schienengebundenen Verkehr sein, dafür kann der zukünftige Ausbauquerschnitt jedoch schmaler ausfallen als der jetzige Bestand.

Die vorhandenen historischen Gebäude auf dem Vorhabengrundstück sind denkmalgeschützt. Die zwischen 1855 und 1857 entstandenen baulichen Anlagen des ehemaligen Klostersguts und späteren Landgestüts St. Leonhard zu Braunschweig bilden zusammen mit der romanischen St.-Leonhard-Kapelle eine denkmalwerte Gruppe baulicher Anlagen. Die einen großen Hof rahmenden Wohn- und Wirtschaftsgebäude sind beispielhaft

für einen großen ökonomischen Betrieb aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Geschichtliche Keimzelle des Komplexes St. Leonhard war das bereits 1230 urkundlich erwähnte Siechenhospital St. Leonhard, von dem sich die hochmittelalterliche Kirche mit nördlich vorgelagertem Friedhofsareal bis heute erhalten hat. Die Kapelle, neben dem Dom mit das älteste Gebäude Braunschweigs, ist bis heute in Nutzung für die benachbarte Christengemeinschaft.“

Im Rahmen der laufenden Umsetzung des Projektes „Quartier St. Leonhard“ wurde der Bezirksbürgermeister von der Vorhabenträgerin, der Borek Immobilien Gesellschaft, angesprochen auf eine Umbenennung des Leonhardplatzes in St. Leonhard.

Umbenennungen von Straßen und Plätzen sind grundsätzlich sorgfältig abzuwägen. Insbesondere die Interessen der Anlieger sind zu berücksichtigen. In der Tat spricht jedoch einiges dafür, die Fertigstellung des Projektes „Quartier St. Leonhard“ dafür zu nutzen, um an dieser Stelle wieder einen Bezug zum Namensgeber St. Leonhard herzustellen, nach dem das Siechenhospital St. Leonhard, das Klostergut und spätere Landgestüt St. Leonhard und die Kapelle St. Leonhard benannt wurden. Dieser Bezug ist im öffentlichen Raum bei den Straßenbenennungen Leonhardstraße, Kleine Leonhardstraße und Leonhardplatz verlorengegangen. Er ließe sich am ehesten beim Leonhardplatz wieder herstellen.

Unter der Adresse Leonhardplatz gibt es zurzeit kaum Anlieger. Deren Interessen wird die Verwaltung bei der Erstellung einer Beschlussvorlage wie üblich berücksichtigen. Auch ein Bezug zu der karitativen und diakonischen Ausrichtung des Quartiers St. Leonhard würde durch diese Ortsbezeichnung hergestellt. Zugleich würde an die ursprüngliche mittelalterliche Nutzung des Areals als Siechenhospital angeknüpft.

Letztlich liegt die Entscheidung für eine Umbenennung beim Stadtbezirksrat, dem der Bezirksbürgermeister mit dieser Vorlage eine Grundlage für die Entscheidung zuleitet.

Nach einem ersten Beschluss des Stadtbezirksrats würde die Verwaltung alle weiteren formellen und inhaltlichen Prüfungen im Rahmen der Erstellung der Beschlussvorlage vornehmen: Berücksichtigung von Anwohnerinteressen, Stellungnahme des Stadtteilheimatpflegers, einmalige Verwendung des Benennungsnamens im Stadtgebiet, Eindeutigkeit des Benennungsnamens durch Vermeidung gleichklingender Bezeichnungen, Bildung von Themengruppen für zusammenhängende Straßen zur Sicherung einer Vororientierung, vorrangige Verwendung von historischen Namen mit einem direkten Bezug zur Lage usw.

Der Umstand, dass die Straßenbezeichnung (ein Platz ist der Leonhardplatz ohnehin nicht, eher ein Teil des Rings) St. Leonhard keine Benennung als „Straße“, „Platz“, „Weg“ oder ähnliches beinhaltet, dürfte wohl kein Hinderungsgrund sein angesichts in Braunschweig üblicher Straßenbezeichnungen wie Alte Waage, Belfort, Garküche, Geiershagen, Gieseler, Hagenscharrn, Hutfiltern, Klint, Ölschlägern, Sack oder Schild.

Bei der Umsetzung einer etwaigen Umbenennung des Leonhardplatzes sollte die Schließzeit der Stadthalle anlässlich ihrer Sanierung berücksichtigt werden.

gez. Frank Flake
Bezirksbürgermeister

Anlagen:
keine

Betreff:
**155. Änderung des Flächennutzungsplanes
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Umfeld Hauptbahnhof",
AW 118
Stadtgebiet zwischen Kurt-Schumacher-Straße, Ottmerstraße, Willy-
Brandt-Platz und Berliner Platz
Aufstellungsbeschluss**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 11.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	29.10.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	30.10.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	05.11.2019	N

Beschluss:

1. „Für das im Betreff genannte und in der Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die 155. Änderung des Flächennutzungsplanes „Umfeld Hauptbahnhof“ beschlossen.“
2. "Für das im Betreff genannte und in der Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118 auf Basis des Siegerentwurfs des städtebaulichen Wettbewerbs beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über die Aufstellung von Bauleitplänen um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Chancen zur Aufwertung dieses innenstadtnahen Bereichs rund um den Hauptbahnhof wurden bereits 2018 im vom Rat der Stadt Braunschweig beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) formuliert: nicht nur das „urbane Entree“ sondern auch die teilweise aufgelassenen Bahnflächen südlich des Hauptbahnhofs stehen im Fokus der Braunschweiger Stadtentwicklung in den kommenden Jahren.

Ziel des Bebauungsplanes ist es, die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes „Braunschweiger Hauptbahnhof – Städtebauliche Neuordnung des Umfeldes“ planungsrechtlich zu sichern. Der in der Anlage 3 dargestellte Siegerentwurf der Arbeitsgemeinschaft WELPvonKLITZING mit BM Consult soll die Grundlage für die künftigen

Festsetzungen in diesem Bereich bilden. Der Arbeitsgemeinschaft ist es in hohem Maße gelungen, den Hauptbahnhof in die Stadt zu integrieren, einen maßstabsgerechten Bahnhofsvorplatz auszubilden und den Park Viewegs Garten mit seiner baulichen Umgebung zu vernetzen. So entstehen insbesondere gegenüber dem BraWo-Park neue Parkflächen. Damit wird der Park um ca. 8.000 m² vergrößert. Auf die Mitteilungsvorlage (DS 19-11847), in der die Wettbewerbsergebnisse vorgestellt werden, wird verwiesen.

Mit dem derzeitigen Planungsrecht lässt sich der Wettbewerbsentwurf nicht umsetzen, da das Gebiet um den Hauptbahnhof städtebaulich völlig neu geordnet wird. Derzeit gelten in diesem Bereich die rechtskräftigen Bebauungspläne AW 2 von 1958, der AW 39 von 1967, der AW 41 von 1976 und der AW 107 von 2013. Im AW 2 sind die heutigen Verkehrsflächen und der Park Viewegs Garten planungsrechtlich gesichert. Die Bebauungspläne AW 39 und AW 41 bildeten die Grundlage für die vorhandene Bebauung auf der Westseite der Kurt-Schumacher-Straße. Dort sind Kerngebiete festgesetzt, in denen das Wohnen in großen Teilen nur ausnahmsweise zulässig ist. Der AW 107 wiederum bildete die planungsrechtliche Grundlage für die Realisierung des BraWo-Parkes. In diesem Plan ist vor dem ehemaligen Postgebäude (Toblerone) durchgehend öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, sodass sich die derzeit angedachte Bebauung nicht umsetzen ließe.

Gleichzeitig mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren durchzuführen. Es ist die 155. Änderung des Flächennutzungsplanes. Im Umfeld des Hauptbahnhofes sind derzeit neben gemischten Bauflächen in weiten Teilen Sonderbauflächen dargestellt. Dieser Darstellung widersprechen die für diesen Bereich angedachten Nutzungen, sodass der künftige Bebauungsplan nicht aus dem derzeit gültigen Flächennutzungsplan entwickelt werden kann.

Für die Art der baulichen Nutzung wird im künftigen Bebauungsplan überwiegend ein urbanes Gebiet gemäß § 6 a der Baunutzungsverordnung festgesetzt werden. Diese Gebietskategorie entspricht den angedachten Wohnnutzungen, die mit Einzelhandelseinrichtungen, Dienstleistern, Gastronomie, Bürogebäuden und Serviceeinrichtungen für den Bahnhof kombiniert werden sollen. Nach ersten groben Schätzungen ließen sich im Gebiet ca. 300 Wohneinheiten realisieren. Im Zusammenhang mit den angedachten Serviceeinrichtungen für den Bahnhof sei darauf hingewiesen, dass Spielhallen und Wettbüros auf der Grundlage des vom Rat im Jahre 2012 beschlossenen „Steuerungskonzeptes Vergnügungsstätten“ im gesamten Geltungsbereich ausgeschlossen sind.

Für die im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) befindlichen Flächen gilt ein Fachplanungsvorbehalt im Sinne von § 38 Baugesetzbuch. Danach kann der künftige Bebauungsplan nur insofern rechtmäßig sein, als er die Fachplanungen der DB nicht beeinträchtigt. Insofern ist das Bebauungsplanverfahren in enger Abstimmung mit den im Geltungsbereich befindlichen Eigentümern durchzuführen.

Auch wenn der städtebauliche Entwurf in noch zu bildenden Bauabschnitten umgesetzt werden wird, empfiehlt die Verwaltung, vorerst den Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplanes für das gesamte Wettbewerbsgebiet vorzusehen. Falls es sich im weiteren Verfahren als sinnvoll erweisen sollte, das Gebiet zu teilen oder um angrenzende Bereiche zu vergrößern, ist das immer noch möglich. Auch ist im weiteren Verfahren zu prüfen, wo aus naturschutzfachlichen Gründen noch Ausgleichsflächen vorzusehen sind.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die 155. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Umfeld Hauptbahnhof“, AW 118 auf Basis des Siegerentwurfs des städtebaulichen Wettbewerbs.

Leuer

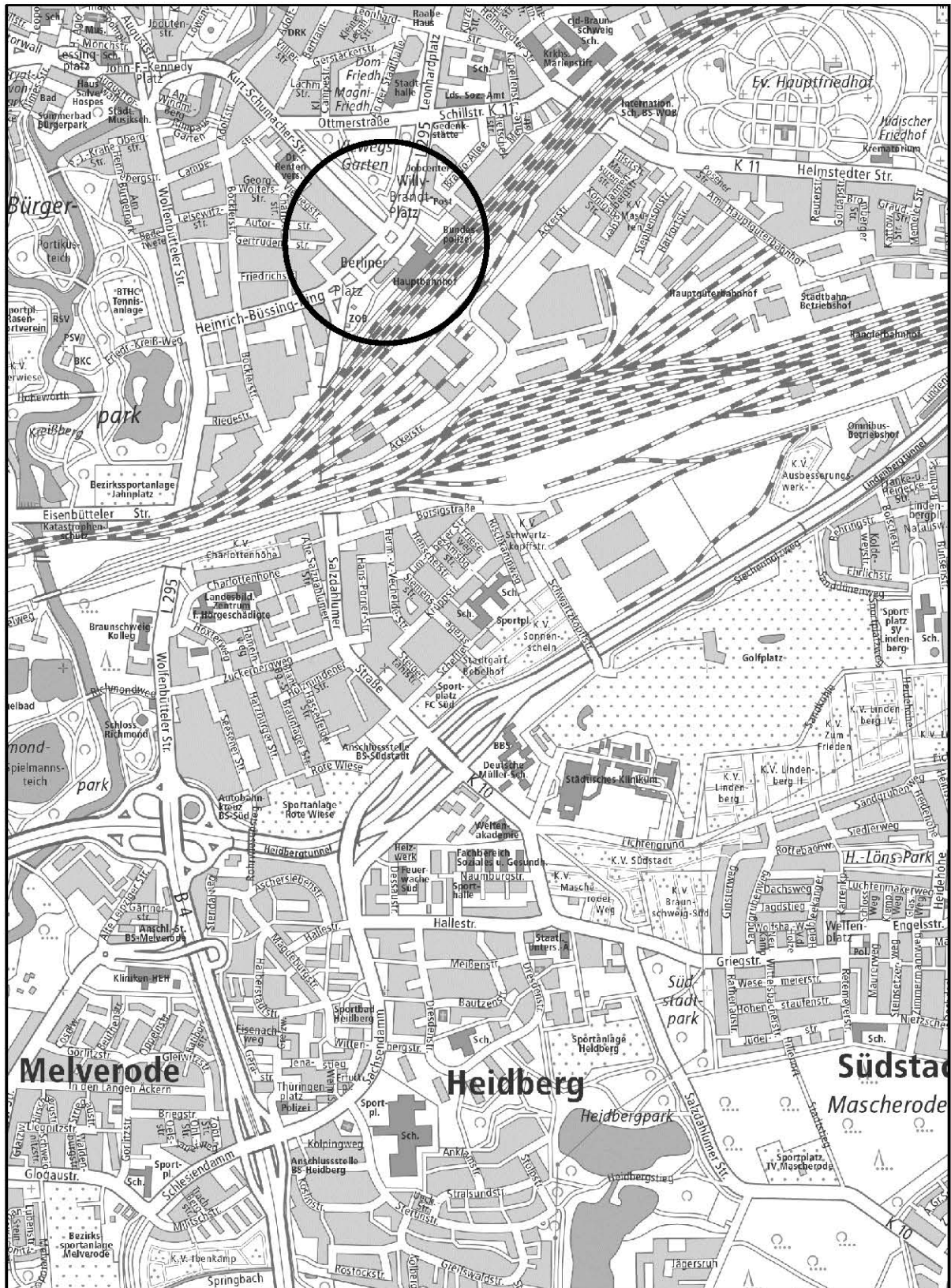
Anlage/n:

- Anlage 1: Übersichtskarte
- Anlage 2: Geltungsbereich
- Anlage 3: Siegerentwurf

155. Änderung des Flächennutzungsplanes,
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift
Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Übersichtskarte

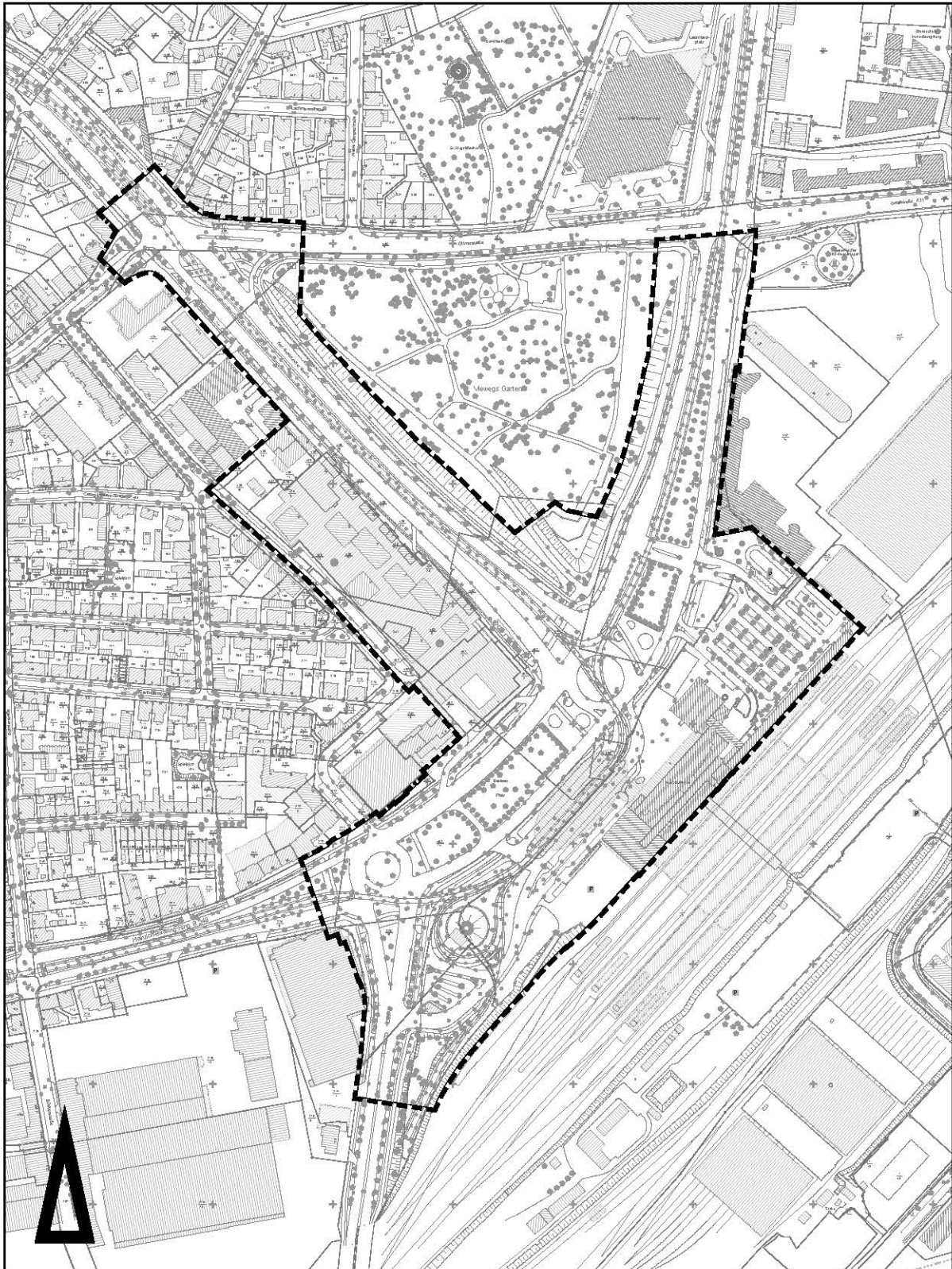


155. Änderung des Flächennutzungsplanes,
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Geltungsbereich



Maßstab 1:5000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

²⁾ © LGLN Landamt für Geoinformation und Landesmessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Wilfang

16 von 75 in Zusammenstellung

155. Änderung des Flächennutzungsplanes,
Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Umfeld Hauptbahnhof

AW 118

Siegerentwurf



Maßstab 1:4000

Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

17 von 75 in Zusammenstellung

²⁾ © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Braunschweig-Stöcking

<i>Betreff:</i> Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift "Schefflerstraße Süd", AW 117 Aufstellungsbeschluss

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 22.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	29.10.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	30.10.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	05.11.2019	N

Beschluss:

Für das im Betreff genannte und in Anlage 2 dargestellte Stadtgebiet wird die Aufstellung des Bebauungsplans mit örtlicher Bauvorschrift „Schefflerstraße Süd“, AW 117 beschlossen.“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 (2) S. 1 Niedersächsisches Kommunalverwaltungsgesetz (NKomVG). Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung über Aufstellung von Bauleitplänen (Flächennutzungsplan/Bebauungsplan) um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben, noch der Hauptverwaltungsbeamte zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Planungsziel und Planungsanlass

Basierend auf einer breiten Mitwirkung u. a. von Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen und Politik spannt das im November 2018 beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) einen verbindlichen Rahmen für die künftige Stadtentwicklung auf und hält dazu konkrete Maßnahmen - gebündelt in Rahmenprojekten - bereit. Unter dem Leitziel „Die Stadt kompakt weiterbauen“ wird im Arbeitsfeld „Flächenentwicklung und Städtebau“ das Rahmenprojekt R 03 „Die neue Bahnstadt und das urbane Entreé am Hauptbahnhof“ festgelegt. Hier sollen u. a. attraktive Gewerbestandorte zusammen mit urbanen Wohngebieten entstehen bzw. erhalten werden.

Für den ca. 82 ha großen Bereich der Bahnstadt wurde parallel ein Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau gestellt, dessen Sanierungsziele (siehe Vorlage 18-09776) mit dem Rahmenprojekt R 03 übereinstimmen. Nach mittlerweile erfolgter Genehmigung des Stadtumbaugebietes Bahnstadt durch das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz kann nun in Hinblick auf die gesteckten Sanierungsziele mit der Umsetzung einzelner Bausteine und Maßnahmen begonnen werden.

Ziel der vorliegenden Bauleitplanung ist die Anbindung des ehemaligen Ausbesserungswerks und des Lokparks östlich des Bebelhofes durch eine neue Straße, um im Sinne der Fördermaßnahme Wohnumfeldverbesserung, die Bewohner im Quartier Bebelhof zu entlasten. Der derzeit noch über die Borsigstraße geführte Gewerbeverkehr soll künftig von der Schefflerstraße über eine nahe der A 39 verlaufende Entlastungsstraße abgewickelt werden. Neben der Entlastungsstraße ist im Kreuzungsbereich Salzdahlumer Straße/A 39 auch die Entwicklung eines stadtbildprägenden Bürogebäudes geplant, das als Stadttor und Auftakt in die Innenstadt fungieren soll.

Während nach Auflösung des Pachtvertrages seitens des FC Braunschweig e.V. im letzten Jahr das gesamte Sportplatzareal südlich der Schefflerstraße für eine bauliche Inanspruchnahme zur Verfügung steht, soll die bestehende Kleingartenanlage „Sonnenschein“ durch eine nahe Straßenführung entlang der A 39 so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Die gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz einzuhaltende Bauverbotszone von 40 m muss jedoch mit in der Planung berücksichtigt werden, da entsprechende Anträge zur Reduzierung dieses Abstandes von der A 39 seitens der zuständigen Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mittlerweile abgelehnt wurden.

Zur planungsrechtlichen Sicherung ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich, da der seit 1957 rechtskräftige Bebauungsplan AW 5 an dieser Stelle weitestgehend private Grünflächen festsetzt.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt die Aufstellung des Bebauungsplanes mit örtlicher Bauvorschrift „Schefflerstraße Süd“, AW 117.

Leuer

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtskarte

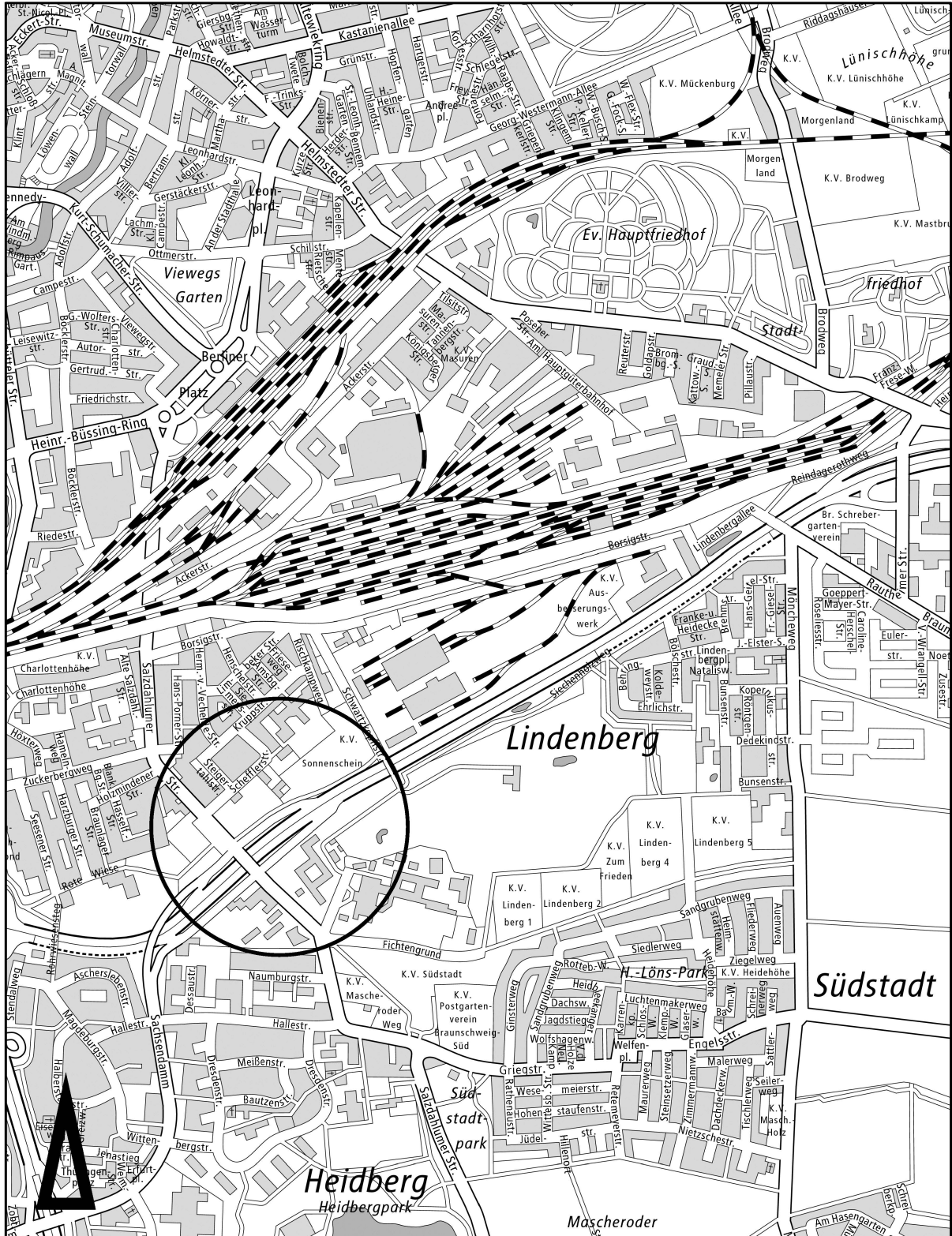
Anlage 2: Geltungsbereich für den Bebauungsplan AW 117 mit örtlicher Bauvorschrift

Bebauungsplan mit örtlicher Bauvorschrift

Schefflerstraße Süd

AW 117

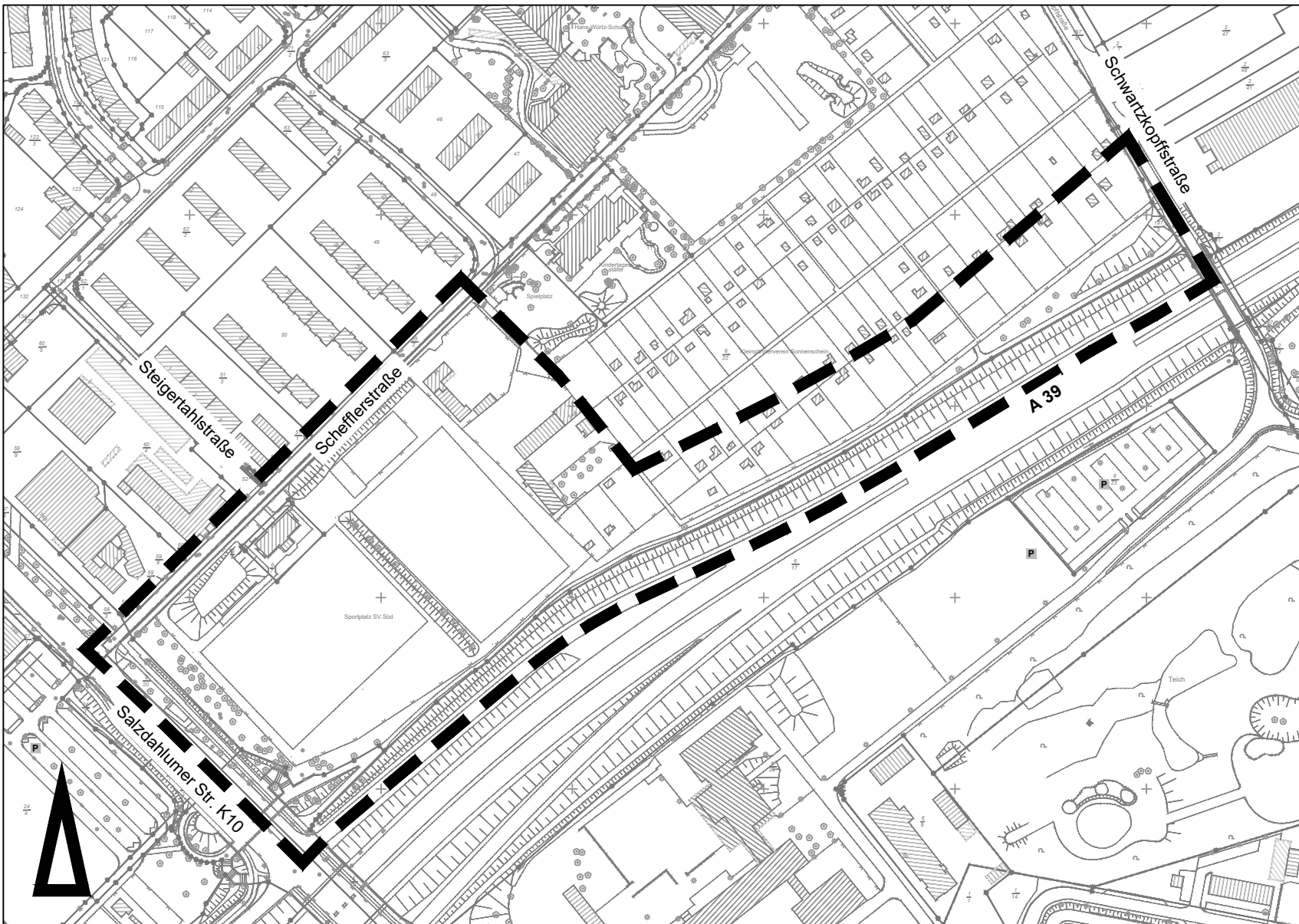
Übersichtskarte



Stadtgrundkarte ¹⁾ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²⁾

¹⁾ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation 20 von 75 in Zusammenstellung

²⁾ © LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg



Maßstab 1:3000

Stadtgrundkarte ¹ der Stadt Braunschweig, erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte ²

¹ © Stadt Braunschweig Abteilung Geoinformation

² © Landesamt für GeoInformation und Landesentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Braunschweig

Betreff:
**Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau des Brückenbauwerkes
"BS 2" am Kreuz BS-Süd**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 14.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 212 Heidberg-Melverode (Anhörung)	23.10.2019	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (Anhörung)	29.10.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	30.10.2019	Ö

Beschluss:

„Der als Anlage beigefügte Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses für den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' am Kreuz BS-Süd in Braunschweig wird beschlossen.“

Sachverhalt:

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i.V.m. § 6 Nr. 4 lit. c der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm ist der Planungs- und Umweltausschuss für Planfeststellungsbeschlüsse der Stadt beschlusszuständig.

Aufgabe der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

Die NLStBV hat für das Land Niedersachsen die Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes zu verwalten und die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Sie hat als Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Aus diesem Grund hat die NLStBV für das Brückenbauwerk der Bundesstraße 4 am Kreuz BS-Süd eine statische Nachrechnung des Überbaus durchgeführt. Diese Nachrechnung ergab, dass die gestellten Anforderungen an das Brückenbauwerk nicht mehr erfüllt werden. Eine Erneuerung und eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahme ist daher unumgänglich. Konkrete Zeitplanungen und verkehrliche Maßnahmen werden nach Rechtskraft des Beschlusses von der NLStBV erarbeitet und im Anschluss kommuniziert.

Vorhaben

Als Ergebnis des in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachtens ist festzuhalten, dass alle vorhandenen Querschnitte in der Lage sind, die derzeit auftretenden und auch die zukünftig prognostizierten Verkehre aufzunehmen und flüssig ab- bzw. weiterzuleiten, und dass in Anbetracht der räumlich begrenzten Verhältnisse eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Erweiterungs- oder Umbaumaßnahmen kaum realisierbar wäre.

Aufgrund des Ergebnisses des Verkehrsgutachtens, dass eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Erweiterungs- oder Umbaumaßnahmen ohnehin nicht erreicht werden kann, das Bauwerk jedoch mittelfristig zu versagen droht, hat sich die NLStBV entschlossen, die abgängige Brücke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Für die Erneuerung des Brückenbauwerkes ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Planfeststellungsverfahren

Die Stadt Braunschweig ist seit der Auflösung der Bezirksregierung Braunschweig für Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz zuständig und nimmt diese Aufgabe als Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises wahr.

Die NLStBV ist Vorhabenträgerin der Baumaßnahme. Die Stadt Braunschweig ist als Trägerin öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. In dieser Funktion hat sie eine vom Planungs- und Umweltausschuss beschlossene Stellungnahme bereits abgegeben (DS 18-09060). Zugleich ist die Stadt nun formal aber auch entscheidende Behörde, daher die erneute Befassung der Gremien.

Im Planfeststellungsverfahren werden alle gegen das Bauvorhaben vorgebrachten Einwendungen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gegeneinander abgewogen. In die Abwägung werden alle wesentlichen Aspekte, d. h. gesetzliche Vorgaben, das Gemeinwohl und die Interessen Einzelner einbezogen. Das jeweilige Ergebnis dieser Abwägungen ist im beigefügten Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses dokumentiert und begründet.

Die Planunterlagen standen und stehen öffentlich einsehbar im Internet unter www.braunschweig.de/planfeststellung zur Verfügung.

Das gesetzlich vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren wurde am 16. Juni 2018 formell eingeleitet und verlief bisher folgendermaßen:

25. Juni bis 24. Juli 2018

Öffentliche Auslegung der Planunterlagen nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung

8. August 2018

Ende der Einwendungsfrist

16. Januar 2019

Erörterungstermin der vorgebrachten Einwendungen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung

Im weiteren Verfahrensablauf ist nunmehr der Planfeststellungsbeschluss zu fassen.

Weiterer folgender Verfahrensablauf für das Planfeststellungsverfahren ist vorgesehen:

7. November 2019

Ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und Übersendung des Beschlusses an Betroffene

14. bis 27. November 2019

Öffentliche Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses

30. Dezember 2019

Ende der Rechtsmittelfrist

31. Dezember 2019 bis 30. Dezember 2029

Gültigkeitsdauer des Planfeststellungsbeschlusses

Hornung

Anlage/n:

Entwurf Planfeststellungsbeschluss

Lageplan

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Planfeststellungsbehörde

Entwurf

Planfeststellungsbeschluss

Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' am Kreuz BS-Süd in
Braunschweig

30. Oktober 2019
66.01- PF 2018/01

GLIEDERUNG

ABSCHNITT A: FESTSTELLENDER TEIL

1. Entscheidung
 - 1.1 Planfeststellung
 - 1.2 Sofortige Vollziehung
2. Nebenbestimmungen
 - 2.1. Belange der Leitungsträger
 - 2.2. Belange der Landwirtschaft
 - 2.3. Belange des Immissionsschutzes
 - 2.4. Belange des Naturschutzes
 - 2.5. Belange des Denkmalschutzes
 - 2.6. Sonstige Belange
3. Genehmigungen und Erlaubnisse
4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen
5. Nachrichtliche Hinweise

ABSCHNITT B: BEGRÜNDENDER TEIL

6. Verfahrensablauf und Begründung
 - 6.1 Verfahrensablauf
 - 6.2 Darstellung der Baumaßnahme
 - 6.3 Notwendigkeit der Baumaßnahme
 - 6.4 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme
7. Umweltverträglichkeitsprüfung
8. Belange des Naturschutzes
 - 8.1. Eingriff
 - 8.2. Vermeidung
 - 8.3. Ausgleich und Ersatz
 - 8.4. Artenschutz
 - 8.5. Abwägungsergebnis
9. Belange des Immissionsschutzes
 - 9.1 Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens
 - 9.2 Auswirkungen während der Bauphase
10. Gesamtabwägung
11. Einwendungen und behördliche Stellungnahmen
12. Begründung für die geänderte Planung und die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen
13. Begründung für die Anordnung der sofortigen Vollziehung
14. Hinweise

ABSCHNITT C: RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Fundstellen

Auf Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr,
Geschäftsbereich Wolfenbüttel, vom 4. Juni 2018 erlässt die Stadt Braunschweig als
Planfeststellungsbehörde gem. § 38 Abs. 5 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) den

Planfeststellungsbeschluss

für den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' am Kreuz BS-Süd.

A Feststellender Teil

1. Planfeststellung

Für das o. g. Bauvorhaben wird gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in
Verbindung mit den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) der aus
folgenden Unterlagen bestehende Plan festgestellt:

- Erläuterungsbericht vom 12. Februar 2018 Unterlage 1
- Lageplan Maßstab 1:1000 vom 12. Februar 2018 Unterlage 5.1/1
- Höhenplan Achse 400 Maßstab 1:250 vom 12. Februar 2018 Unterlage 6, Blatt 6/1
und 6/2
- Höhenpläne Achsen 422, 423, 432, 433 vom 12. Februar 2018 Unterlage 6.1/1 bis 6.1/4
- Lageplan Entwässerung Maßstab 1:500 Unterlage 8/1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenübersichtsplan vom 12. Februar 2018 Unterlage 9.1/1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenplan vom 12. Februar 2018 Unterlage 9.2/1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenplan extern 'Schlechte Bleeke' vom 12. Februar 2018 Unterlage 9.2/2
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenplan extern 'Querumer Forst' vom 12. Februar 2018 Unterlage 9.2/3
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenkartei vom 12. Februar 2018 Unterlage 9.3
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Vergleichende Gegenüberstellung vom 11. Juni 2019 Deckblatt
Unterlage 9.4.
- Grunderwerbsplan Maßstab 1:1.000 vom 12. Februar 2018 Unterlage 10.1/1
- Grunderwerbsplan Maßstab 1:10.000 vom 12. Februar 2018 Unterlage 10.1/2
- Grunderwerbsverzeichnis vom 12. Februar 2018 Unterlage 10.2
- Regelungsverzeichnis vom 12. Februar 2018 Unterlage 11
- Straßenquerschnitte Maßstab 1:50 vom 12. Februar 2018 Unterlage 14/1 und 14/2
- Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen aus Mai 2017 Unterlage 17.1.3

Folgende Unterlagen sind nachrichtlich beigelegt und mit dem Aufdruck 'Nicht festgestellt' versehen:

- Übersichtskarte Maßstab 1:25.000 vom 12. Februar 2018 Unterlage 2
- Übersichtslageplan Maßstab 1:5.000 vom 12. Februar 2018 Unterlage 3
- Lageplan Variante Opti.Hk = 3.000 m Maßstab 1:1.000
vom 12. Februar 2018 Unterlage 5.1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Vergleichende Gegenüberstellung vom 12. Februar 2018 Unterlage 9.4
- Bauwerksskizze Maßstab 1:100 und 1:50 Unterlage 15
- Lageplan Leitungen Maßstab 1:500 vom 12. Februar 2018 Unterlage 16
- Immissionstechnische Untersuchungen Unterlage 17
 - Erläuterungsbericht 17.1.1
 - Berechnungsunterlagen zur schalltechnischen Untersuchung Deckblatt 17.1.2
 - Berechnungsunterlagen zur schalltechnischen Untersuchung 17.1.2
- Wassertechnische Untersuchungen vom 12. Februar 2018 Unterlage 18
- Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 12. Februar 2018 Unterlage 19.1.1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestands- und
Konfliktplan vom 12. Februar 2018 Unterlage 19.1.2/1
- Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht
vom 12. Februar 2018 Unterlage 19.2
- Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit der
Anschlussstelle Braunschweig-Süd aus November 2016 Unterlage 22
- Nachweis Regenwasserbehandlung Unterlage 23
- Schwingungstechnische Stellungnahme zu Erschütterungs-
und Körperschallimmissionen der Straßenbahn Unterlage 24
- Schalltechnische Untersuchung Baulärmprognose Unterlage 25

1.2 Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird auf Antrag vom 9. April 2019 hin die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

2. Nebenbestimmungen

2.1 Belange der Leitungsträger

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Ausführungspläne rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen. Sofern Leitungen zu verlegen sind, ist dies mit den betroffenen Unternehmen abzustimmen. Die Stellungnahmen und Leitungspläne der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 27. Juni 2018, der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH vom 13. Juli 2018 und von BS|Energy vom 23. August 2018 sind zu beachten.

2.2 Belange Naturschutz

2.2.1

Das Entfernen der Gehölze darf nur in der Zeit zwischen dem 01.10. und 28.02. eines Jahres erfolgen. Quartierbäume von Fledermäusen, in denen sich Wochenstuben befinden, dürfen nicht vor dem 01.11. eines Jahres gefällt werden. Vor Fällung der Bäume hat eine Kontrolle der Höhlenbäume auf Quartiernutzung durch Fledermäuse zu erfolgen.

Hinweis: Die Fällung der Bäume ist bereits im Winter 2018/2019 zusammen mit Pflegearbeiten vorgenommen worden.

2.2.2

Der Oberboden von allen Auftrags- und Abtragsflächen ist abzutragen, zwischenzulagern und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder einzubauen.

2.2.3

Das Regenrückhaltebecken ist auf Vorkommen von Amphibien zu kontrollieren. Sofern Vorkommen gefunden werden, ist eine Umsiedlung vorzunehmen.

Hinweis: Die überfällige Unterhaltung des Regenrückhaltebeckens wurde bereits vor Baubeginn im Frühjahr 2019 durchgeführt. Eine Kontrolle im Hinblick auf mögliche Amphibien hat stattgefunden.

2.2.4

Die Baumaßnahme ist im Rahmen der ökologischen Baubegleitung (ÖBB) durch einen diplomierten Landschaftsarchitekten oder eine vergleichbar qualifizierte Person zu begleiten.

2.2.5

Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen innerhalb von drei Monaten einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

2.2.6

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist innerhalb von 2 Kalenderjahren ab Beginn der Bauarbeiten abzuschließen.

2.3 Sonstige Belange

2.3.1

Die neuen Brückenbauwerke sind nach MLC (Militärische Lastenklasse) einzustufen. Die Vorhabenträgerin hat die Einstufung dem Logistikzentrum der Bundeswehr zu übermitteln.

2.3.2

Eine 2017 erfolgte Luftbildauswertung zeigte im Planungsbereich Bombardierungen, Kriegseinwirkungen und Bodenverfärbungen an. Im Bereich der geplanten Trasse besteht daher in

Teilbereichen der Verdacht auf im Erdboden vorhandene Kampfmittel. Aus Sicherheitsgründen sind in diesen Bereichen vor dem Beginn von Erdarbeiten Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel (Oberflächensondierung) oder -sofern diese nicht möglich sind- eine baubegleitende Kampfmittelsondierung durchzuführen.

2.3.3

Vor Beginn der Baumaßnahme ist bei der LEA (Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH) ein Antrag nach § 60 BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) einzureichen.

2.3.4

Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Baugrunduntersuchung durchzuführen, die eine Gründungsbeurteilung enthalten muss. Die Vorgaben des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) sind zu beachten. Die entsprechenden Regelungen der in der Stellungnahme vom 26. Juli 2018 aufgeführten DIN bei der geotechnischen Erkundung sind anzuwenden.

2.3.5

Für die Bauarbeiten ist die zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderliche verkehrsbehördliche Genehmigung einzuholen.

2.3.6

Verunreinigtes Bodenmaterial oder verunreinigter Bauschutt sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

2.3.7

Soweit textliche Planänderungen und -ergänzungen sowie Nebenbestimmungen nicht zeichnerisch im Plan berücksichtigt sind, sind die textlichen Regelungen maßgeblich.

2.3.8

Auflagenvorbehalt: Die Planfeststellungsbehörde *behält sich* vor, der Vorhabenträgerin weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern bzw. zu ergänzen.

3. Genehmigungen und Erlaubnisse

Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet in Rahmen der Konzentrationswirkung die wasserrechtliche Genehmigung der Unteren Wasserbehörde für das Einleiten von Niederschlagswasser der Verkehrsflächen.

Im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen waren auch Nachweise über die Qualität und Quantität der vor Verkehrsflächen in die Oker abzuleitenden Niederschlagswasser zu *erarbeiten*.

Es wurde das Einzugsgebiet der Einleitstelle in die Oker, bzw. des Regenrückhaltebeckens (RRB) 3 ermittelt und nachgewiesen, dass die Bestandssituation die Anforderungen des anzuwendenden Regelwerks der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (DWA) einhält.

Das für die Bauzeit teilweise zu überbauende Rückhaltebecken im nordöstlichen Ohr des Kreuzes wurde im Vorfeld entschlammt und ertüchtigt, um auch während der Bauphase mit teilweiser Überbauung funktionsfähig zu sein.

Nebenbestimmungen:

3.1

Während der Baumaßnahme ist das anfallende Niederschlagswasser ordnungsgemäß abzuleiten.

3.2

Bei eventuellen Schadenfällen, d. h. Austritt von wassergefährdenden Stoffen, ist die Feuerwehr der Stadt Braunschweig (Tel.: 1 12) unverzüglich zu benachrichtigen.

3.3

Der Beginn der Maßnahme ist der Unteren Wasserbehörde (Ansprechpartner: Herr Stephan) spätestens drei Werktage vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.

3.4

Das Ende der Maßnahme ist der Unteren Wasserbehörde (Ansprechpartner: Herr Stephan) spätestens 14 Tage nach Beendigung der Maßnahme anzuzeigen.

3.5

Nach Rückbau der Behelfsbrücke ist das ursprüngliche Rückhaltebecken wiederherzustellen und neben den Anforderungen der DWA auch entsprechend den Richtlinien für Straßenbau zu ertüchtigen. Die Abstimmung hat mit der Unteren Wasserbehörde zu erfolgen. Bei Notwendigkeit ist die bestehende Einleiterlaubnis zu aktualisieren.

4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge nachfolgend aufgelisteter Einwender sowie Bedenken und Anträge, die die aufgeführten Behörden und Stellen geäußert haben, werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusage der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen im Einzelnen wird auf Ziffer 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Einwender 1, Braunschweig vom 10. Juli 2018

Einwender 2, Braunschweig vom 18. Juli 2018

Einwender 3, Braunschweig vom 26. Juli 2018

Einwender 4, Braunschweig vom 4. August 2018

IHK Braunschweig, Braunschweig vom 12. Juni 2018

Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Braunschweig vom 21. Juni 2018

NLStBV, Geschäftsbereich Hannover, Hannover vom 22. Juni 2018

Deutsche Telekom Technik GmbH, Braunschweig vom 27. Juni 2018

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr,
Bonn vom 3. Juli 2018

Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion
Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Hannover vom 4. Juli 2018

Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V.,

Regionalverein Südostniedersachsen, Braunschweig vom 4. Juli 2018

Heimatspflegerin Ingrid Weiss, Braunschweig vom 9. Juli 2018

EWE Netz GmbH, Oldenburg vom 12. Juli 2018

Nieders. Landvolk Braunschweiger Land e. V., Braunschweig vom 12. Juli 2018

Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Hannover vom 12. Juli 2018

Stadtentwässerung Braunschweig GmbH, Braunschweig vom 13. Juli 2018

Landesjägerschaft Niedersachsen e. V., Hannover vom 18. Juli 2018

BUND, Braunschweig vom 19. Juli 2018
Nieders. Landesforsten, Wolfenbüttel vom 24. Juli 2018
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover vom 26. Juli 2018
ADFC Braunschweig e. V., Braunschweig vom 29. Juli 2018
Handwerkskammer, Lüneburg vom 31. Juli 2018
Braunschweig Verkehrs GmbH, Braunschweig 6. August 2018
Vodafone GmbH, Langenhagen vom 7. August 2018
ADFC Wolfenbüttel e. V., Wolfenbüttel, eingegangen am 8. August 2018
BS|Energy, Braunschweig vom 23. August 2018
Stadt Braunschweig, Braunschweig vom 5. September 2018

5. Nachrichtliche Hinweise

Die im Erörterungstermin erfolgten Zusicherungen und Absprachen sind unter Ziffer 11 wiedergegeben und bindend.

Die Baumaßnahme erfolgt in enger Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG).

Ein Befahren des Behelfsbauwerkes während der Bauphase ist für alle Fahrzeuge möglich, die der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entsprechen. Die Anordnung der verkehrsregelnden Beschilderung obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde und ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass Schwerlasttransporte (überbreite Fahrzeuge) eine VEMAG-Genehmigung (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransport) benötigen, die auf eventuelle Einschränkungen im Netz und der möglichen Umfahrungen hinweist.

Die Autobahn A 36 führte zum Zeitpunkt der Antragstellung die Bezeichnung A 395.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in Verbindung mit den Niedersächsischen Ausführungsbestimmungen zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vorzunehmen. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abgeändert worden.

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Privatrechtliche Beziehungen bleiben von den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses unberührt.

Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendungen behandelt wurden.

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit werden Personengruppen in einer neutralen Form (Einwender) bezeichnet, wobei immer sowohl weibliche, männliche oder diverse Personen gemeint sind.

B Begründender Teil

6. Verfahrensablauf und Begründung der Baumaßnahme

6.1

Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, (NLStBV) am 4. Juni 2018 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt Braunschweig beantragt. Die Stadt Braunschweig nimmt als kreisfreie Stadt die Aufgabe der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Bundesstraßen als Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises wahr.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 16. Juni 2018 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am 19. Juni 2018 in der Braunschweiger Zeitung in der Zeit vom 25. Juni 2018 bis 24. Juli 2018 öffentlich zu jedermanns Einsicht aus-
gelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Am 4. September 2018 wurden die Stellungnahmen und Einwendungen an die Vorhabenträgerin übersandt.

Eine Erörterung der Planunterlagen, der Einwendungen und behördlichen Stellungnahmen hat nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung am 16. Januar 2019 mit der Vorhabenträgerin stattgefunden. Der Erörterungstermin wurde den gesetzlichen Vorgaben entsprechend eine Woche vorher am 8. Januar 2019 in der Braunschweiger Zeitung ortsüblich bekannt gemacht. Die Behörden, die Vorhabenträgerin und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden rechtzeitig benachrichtigt. Eine Niederschrift über den Erörterungstermin wurde angefertigt. Die Niederschrift wurde den Anwesenden übersandt.

Am 9. April 2019 hat die Vorhabenträgerin einen Antrag auf sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses bei der Stadt Braunschweig eingereicht.

Die Verfahrens- und Formvorschriften sind eingehalten worden.

6.2

Darstellung der Baumaßnahme

Die vorliegende Baumaßnahme beinhaltet die Erneuerung des Brückenbauwerkes 'BS 2' sowie anschließenden Fahrspuren und Anschlussrampen im Kreuz Braunschweig-Süd. Das Autobahn/Bundesstraßen-Kreuz befindet sich unmittelbar östlich des neu gestalteten Autobahndreiecks Braunschweig Süd-West und westlich der Anschlussstelle Braunschweig-Südstadt. Die B 4 verläuft weiter in nördlicher Richtung zum Zentrum, wobei sie ab dem Beginn der geschlossenen Ortschaft unmittelbar nach dem Ende der Anschlussrampen des Knotenpunktes in die Landesstraße 295 übergeht. In Richtung Süden verläuft die B 4 ebenfalls weiter und geht südlich des Anschlusses Braunschweig-Melverode in die Autobahn A 36 über.

(Hinweis: Bis zum 31. Dezember 2018 führte die A 36 die Bezeichnung A 395.)

Das die B 4 und die Stadtbahn überführende, mehrfeldige Brückenbauwerk 'BS 2' -insbesondere die Überbauten- wird statisch als nicht ausreichend tragfähig eingestuft. Es besteht die Gefahr des Versagens des Bauwerks, weshalb die Erneuerung durch die Herstellung eines Ersatzbauwerkes vorgesehen ist. Im Zuge dessen wird die Anpassung der Fahrbahn im Bereich des Brückenbauwerkes erforderlich.

Bei der Planung handelt es sich um einen Ersatzneubau der Überführung über die A 39. Sie fällt nicht in den Geltungsbereich der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008), da es sich nicht um einen Um- bzw. Ausbau handelt. Die Planung wird in Anlehnung an die geltenden Richtlinien für die Anlage von Autobahnen geplant, da es sich um bei der B 4 um 'autobahnähnlichen' Querschnitt handelt.

Die A 39 ist eine Autobahn mit großräumiger Verbindungsfunktion, da sie die Oberzentren Salzgitter - Braunschweig - Wolfsburg miteinander verbindet und für die Mittel- und Grundzentren die Deckung des gehobenen Bedarfs sichert. Gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 ist sie der Verbindungsfunktionsstufe I (VFS I) und der Verkehrskategorie AS I (Fernautobahn) zuzuordnen. Die A 39 ist entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) der Entwurfsklasse EKA 1 zuzuordnen. Bei der Planung der Überführung (Brücke) soll ein später möglicher Anbau eines Standstreifens auf der A 39 berücksichtigt werden. Hierzu wurden die gegenwärtigen durchgängigen Fahrstreifenbreiten beibehalten und ein Standstreifen mit 3,00 m Breite berücksichtigt.

Die B 4 ist im Abschnitt 240 eine 'autobahnähnliche' Bundesstraße mit großräumiger Verbindungsfunktion, da sie das Oberzentrum Braunschweig mit dem Oberzentrum Halle/Saale miteinander verbindet.

Die A 36 (mit dem Teilstück B 4) ist entsprechend der RAA 2008, Tabelle 9 der Entwurfsklasse EKA 2 ('autobahnähnliche' Straße) zuzuordnen. In Anlehnung an die RAA 2008 wurde für die zu überführende B 4 ein Querschnitt RQ 28B mit Verflechtungstreifen entsprechend der EKA 2 gewählt.

Die gesamte Baumaßnahme erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über eine Länge von ca. 300 m. Neben der Erneuerung des Brückenbauwerkes werden lediglich die Verkehrsflächen der Straße und der Stadtbahn mit den zugehörigen Randbereichen erneuert. Konkret werden in nördlicher Richtung im Mittel ca. 100 m ab Widerlager Nord erneuert und in südlicher Richtung wird die Fahrbahn über eine mittlere Länge von ca. 140 m ab Widerlager Süd erneuert, wobei nur geringe Längen der inneren Anschlussrampen zur höhenmäßigen Angleichung einbezogen werden.

Der Gestaltung des Ausbauquerschnittes wird in den Anschlussbereichen der Regelquerschnitt RQ 28 zugrunde gelegt. Wie bereits auf dem *jetzigen* Bauwerk wird auch auf dem Ersatzneubau neben den jeweils 3,50 m breiten Fahrstreifen je Fahrtrichtung eine ebenfalls 3,50 m breite Verflechtungsspur angeordnet werden.

Aufgrund eines etwas breiteren Straßenbahnüberbaus verschieben sich die Fahrstreifen geringfügig nach außen. Daher sind Anpassungen der Gradienten erforderlich und Erdbaumaßnahmen zwecks Neuerstellung bzw. entsprechende Anhebungen oder Verstärkungen des Unterbaus notwendig.

Die Baumaßnahme ist im Wesentlichen gekennzeichnet durch das zu erneuernde Brückenbauwerk, welches sich ungefähr in der Mitte der Baustrecke befindet. Die Straßenbauarbeiten haben insgesamt nur einen geringen Anteil an der Gesamtmaßnahme. Das Brückenbauwerk wird gemäß RQ 28 B ausgeführt. Es überführt, je Fahrtrichtung, zweistreifig Fahrbahnen mit den zugehörigen Verflechtungsspuren der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden B 4 sowie die zweigleisige Stadtbahntrasse über die ebenfalls vierstreifige, in Ost-West-Richtung verlaufende, Fahrbahn mit jeweils dazugehörigen Verflechtungstreifen der A 39. Das bestehende Bauwerk setzt sich aus drei Teil-Überbauten zusammen (zwei Überbauten für den Straßenverkehr - je ein Überbau je Richtung- und ein Überbau für die Stadtbahntrasse), die sich auf zwei Widerlagern ablegen und durch drei Pfeilerreihen unterstützt werden. Die Widerlager sind als je ein Bauteil ausgebildet.

Die Entwurfsmerkmale für die EKA 2 sollten weitestgehend angewendet werden unter Beachtung der Prämisse, dass wesentliche Veränderungen des Bestandes im Grundriss nicht erfolgen sollen, so dass lediglich sehr geringfügige Veränderungen hinsichtlich der Form der Rampen vorgenommen werden. Diese Einschränkung in der Anwendung der Richtlinien ist der besonderen örtlichen Situation und der Aufgabenstellung 'Ersatzneubau' geschuldet.

Die Dauer der Baumaßnahme soll etwa drei Jahre betragen. Für das Errichten des Behelfsbauwerkes ist zu Beginn ein Zeitraum von sechs Monaten vorgesehen.

6.3

Notwendigkeit der Baumaßnahme

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes erforderlich sein und -angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG)- dem Artikel 14 Absatz 3 des Grundgesetzes (GG) standhalten.

Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. 'Vernünftigerweise geboten' bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Baumaßnahme unausweichlich ist.

Die Erforderlichkeit der Planung ergibt sich aus Folgendem:

Die Vorhabenträgerin hat für das Land Niedersachsen die Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes zu verwalten (Artikel 90 Abs. 3 GG) und die Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (§ 3 Abs. 1 FStrG).

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin als der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 FStrG).

Aus diesem Grunde hat die Vorhabenträgerin für das Brückenbauwerk über die A 39 eine statische Nachrechnung des Überbaus nach aktuellen Vorschriften durchgeführt.

Die Untersuchung des Bauwerks durch Nachrechnung ergab, dass die gestellten Anforderungen nicht erfüllt werden. Eine Erneuerung des Brückenbauwerkes ist mittelfristig unumgänglich.

Um zu eruieren, in welchem Umfang eine Erneuerung durchgeführt werden sollte, wurde die Bestandssituation für das Kreuzungsbauwerk inklusive der zugehörigen Verflechtungsstrecken und Rampen festgestellt. Dazu gehörte die Durchführung einer topografischen Bestandsvermessung durch das Ingenieurbüro Preuth im September 2013 und die Erstellung eines Verkehrsgutachtens im Oktober 2013 durch das Büro SHP Ingenieure (Unterlage 22), welches im November 2016 auf den Prognosehorizont 2030 aktualisiert wurde. Dazu wurden die Verkehrssituation für das Kreuzungsbauwerk sowie die sich südlich unmittelbar anschließenden Verkehrswege bis zur Anschlussstelle BS-Melverode erfasst und hinsichtlich der Verkehrsströme ausgewertet.

Die Auswertung umfasst insbesondere die Ermittlung der derzeitigen Ausnutzungsgrade der vorhandenen Querschnitte. Kritische Bereiche wurden weiterführend mit einer verfeinerten Methode betrachtet. Zusätzliche Videoaufnahmen verifizierten die Auswertungsergebnisse.

Als Ergebnis des Verkehrsgutachtens ist im Wesentlichen ausgewiesen, dass in Anbetracht der räumlich begrenzten Verhältnisse eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Erweiterungs- oder Umbaumaßnahmen kaum realisierbar ist. Außerdem wird ausgeführt, dass alle vorhandenen Querschnitte insbesondere auch bei der prognostischen Einschätzung in der Lage sind, die auftretenden Verkehre aufzunehmen und flüssig ab- bzw. weiterzuleiten.

Aufgrund des Ergebnisses des Verkehrsgutachtens, dass eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Erweiterungs- oder Umbaumaßnahmen ohnehin nicht erreicht werden kann, das Bauwerk jedoch mittelfristig zu versagen droht, hat sich die Vorhabenträgerin entschlossen, die abgängige Brücke durch einen Ersatzneubau zu ersetzen.

Das Erfordernis, eines dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Ersatzneubaus des Brückenbauwerkes 'BS 2' ist damit gemessen an den Festlegungen des § 3 Abs. 1 und § 4 FStrG gegeben und in dem als Unterlage 1 beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen auch begründet worden. Durch seine Mitfeststellung als Unterlage 1 wird diese Begründung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Grundsätzliche Einwendungen gegen die Notwendigkeit des Vorhabens liegen nicht vor.

6.4

Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Variantenprüfung

Das Brückenbauwerk liegt räumlich im Süden Braunschweigs zwischen den Stadtteilen Viewegsgarten-Bebelhof im Norden und Heidberg-Melverode im Süden und zwingt sich dabei zwischen Grünflächen- und Parkanlagegebiet entlang der Oker (nordwestlich gelegen), einem Wohngebiet hinter einem Grünstreifen (nordöstlich gelegen), einem Industriegebiet mit dem Privatgelände eines Autohauses (südwestlich gelegen) und einem Wohngebiet im Südosten.

Variantenentwürfe und -untersuchungen, die z. B. für die Süd-West-Beziehung eine halb-direkte Führung mit Überflieger berücksichtigen, können aufgrund der beengten räumlichen Situation, der erforderlichen Höhen und der sich somit ergebenden großen Längsneigungen einer solchen Linienführung nicht in Erwägung gezogen werden.

Die Vorhabenträgerin hat neben einer Erneuerung des bestehenden Bauwerkes unter den gegebenen topografischen Rahmenbedingungen gleichwohl auch eine zukunftssichere Variante untersuchen lassen, d. h. eine Variante, die nach den heutigen Maßstäben für den Neubau eines Kreuzungspunktes baulich gewählt werden würde.

Variante 1 (zukunftssichere Neugestaltung):

Für diese Untersuchung wurden die Mindest-Trassierungselemente und Querschnitte der EKA 2 berücksichtigt und die B 4 im Bauwerksbereich der EKA 2 ('autobahnähnliche' Straße) zugeordnet. Auf dieser Basis wurde insbesondere zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme ein erster Entwurf zur Ausbildung des Kreuzungspunktes erstellt, der alle derzeit gültigen bzw. zulässigen Entwurfsparameter (Radien, Längs- und Querneigungen, Querschnittsbreiten, etc.) berücksichtigt. Dieser Entwurf zeigte unmittelbar auf, dass bereits unter diesen Voraussetzungen ein Umbau des Kreuzungspunktes mit allen Haupt- und Nebenarmen erforderlich würde. Er veranschaulicht die mit den für die Straßenkategorie erforderlichen Anforderungen verbundenen Auswirkungen, die durch erhebliche räumliche Ausdehnungen des Kreuzes und somit durch dementsprechend umfangreiche Flächen-erweiterungen gekennzeichnet sind. Flächenerweiterungen führten zwangsläufig dazu, die unmittelbare Peripherie räumlich neu ordnen zu müssen. Folgen einer Neuordnung wären massive Eingriffe in ökologische und ökonomische bestehende Strukturen. Die erforderlichen Umbaumaßnahmen erfolgten zu großen Teilen in den Randbereichen, da insbesondere dort die bestehenden baulichen Anlagen und Bauwerke zu verändern bzw. zu entfernen wären. Die Umsetzung der Variante 1 soll aufgrund der räumlichen Situation nicht weiterverfolgt werden.

Variante 2 (Bestand mit Anpassungen):

Bei der Variante 2 wurde ein Querschnitt nach EKA 2 gewählt. Die Trassierungselemente in der Linienführung wurden in Anlehnung an die EKA 3 (Stadtautobahnen) der RAA gewählt, um eine möglichst richtliniennahe Einpassung des Ersatzneubaues in den Bestand zu gewährleisten. Dies wird durch die zulässigen Geschwindigkeiten von 60 km/h bzw. 80 km/h begründet, die der zugrunde gelegten Geschwindigkeit von 80 km/h bei Nässe für die Berechnung der Grenzwerte, der Entwurfselemente in der Linienführung nach EKA 3 entspricht. Folgerichtig wurde die bestehende Kleeblattform erhalten. Anpassungen sind in den Bereichen der Zu- und Ausfahrten der Kreisrampen (Verflechtungen) erforderlich, da sich

durch den breiteren Querschnitt im Bereich des Stadtbahnüberbaus die Fahrbahnen nach außen verschieben. Darüber hinaus wird die Höhenlage aufgrund der geringfügig größeren Konstruktionshöhe angepasst.

Variante 2 stellt keine Veränderung des bestehenden Erscheinungsbildes dar. Sie ist geeignet den heutigen Verkehr gefahrlos abzuwickeln. Die geringfügigen Eingriffe in die angrenzenden Verbindungsrampen zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit sowie möglichst geringfügige Beeinträchtigungen Dritter durch die Baumaßnahme sprechen ebenfalls für Variante 2 als verträglichste.

Die Planfeststellungsbehörde hat erwogen und in die Abwägung mit einbezogen, ob neben der gewählten Variante 2 weitere Varianten in Betracht kommen oder sich aufdrängen. Sie hat weiter auch nach Alternativen gesucht, mit denen die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Benachteiligungen der entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belange erreicht werden könnten.

Die sogenannte 'Null-Variante' kommt als Alternative nicht in Betracht, da sie den Verzicht auf das Vorhaben bedeutet. Mittelfristig würde eine Sperrung des Brückenbauwerkes erforderlich werden, so dass eine für Braunschweig und das Umland wichtige Verkehrsbeziehung entfallen würde.

Varianten, die geringere Benachteiligungen nach sich ziehen, gibt es nicht.

Variante 2 ist daher die Vorzugsvariante. Grundsätzliche Einwendungen gegen die Zweckmäßigkeit des Vorhabens liegen nicht vor.

Die Kosten der Baumaßnahme betragen in etwa 14,6 Mio. €.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die NLStBV, die BSVG und -ggf. anteilig- die Stadt Braunschweig tragen die Gesamtkosten der Baumaßnahme. Für die Kostenteilung ist eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen.

6.5

Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme durch die Vorhabenträgerin ist gesichert. Sie hat auch ohne bestandkräftigen Planfeststellungsbeschluss die Genehmigung der Kosten dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegt.

7. Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine generelle Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' besteht aufgrund der Art und des Umfangs des Vorhabens gem. § 6, 9 bis 12 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) nicht. Die lfd. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 7 UVPG sieht für den Bau einer sonstigen Bundesstraße lediglich eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vor.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 7 UVPG ist dann zwingend durchzuführen, wenn vom dem Vorhaben aufgrund seiner Merkmale und Wirkfaktoren nachteilige Umweltauswirkungen ausgehen.

Die durchgeführte allgemeine Vorprüfung hat ergeben, dass von dem Straßenneubau unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien, relevante Schutzgüter nicht derart betroffen sind, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Eine optische Veränderung des Landschafts- oder Ortsbildes entsteht nicht. Eine landschaftsgerechte Neubepflanzung ist nach Abschluss der Baumaßnahme vorgesehen.

Es handelt sich bei dem Brückenbauwerk 'BS 2', das aus drei Teilbauwerken besteht, um einen Ersatzneubau an gleicher Stelle. Ein Umbau des Knotenpunktes im Zuge der geplanten Baumaßnahme erfolgt nicht. Der Verlauf und der Querschnitt der Rampen werden im Grundsatz ebenfalls nicht verändert.

Eine Zunahme von Emissionen ist nicht erkennbar.

Die gesamten Flächen innerhalb der Rampen werden nur vorübergehend für den Baubetrieb in Anspruch genommen und nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt und neu bepflanzt. Die vorhandenen Biotopflächen befinden sich innerhalb der Anschlussohren. Sie sind aufgrund ihrer Lage im Ausbaubereich durch Lärm, Schadstoffe und Tausalz erheblich vorbelastet. Für das im nordöstlichen Anschlussohr befindliche Regenrückhaltebecken wurden die in den vergangenen Jahren unterbliebenen Instandhaltungsarbeiten bereits durchgeführt.

Die geringfügige Zunahme der Versiegelung resultiert im Wesentlichen aus der Verbreiterung der Überbauten in Anpassung an die aktuell erforderlichen Straßenquerschnitte.

Der Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden aufgrund des bereits naturfern überprägten und vorbelasteten Bereiches durch das Bauvorhaben nicht zusätzlich beeinträchtigt. Natura 2000-Gebiete, Schutzgebiete nach §§ 23 ff. BNatSchG oder Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen.

Von dem Vorhaben gehen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen aus. Den in den Anschlussohren befindlichen Biotopen kommt aufgrund ihrer Vorbelastung keine besondere Bedeutung zu.

Die entsprechende Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, wurde mit der ortsüblichen Bekanntmachung bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits am 19. Juni 2018 öffentlich bekannt gemacht (§ 5 UVPG).

8. Belange des Naturschutzes

Das geplante Bauvorhaben verursacht auch nach Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und Landschaftsbildes, die mittels Kompensationsmaßnahmen *ausgeglichen* werden.

Gemäß § 13 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' ist mit Eingriffen in die Natur und Landschaft nach § 14 Abs.1 BNatSchG verbunden. Die Auswirkungen des Vorhabens sind insbesondere auf den Seiten 3 ff. des Erläuterungsberichtes des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 9) dargestellt.

8.1

Eingriff

Der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' bringt folgende Eingriffe mit sich:

- Anlage- und baubedingte Verluste von Biotopen mit mindestens allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) und Einzelbäumen durch Versiegelung und Flächenbeanspruchung
- Anlage- und baubedingte Verluste von Biotopen mit besonderer Bedeutung (Wertstufe V) bzw. mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) durch die Flächenbeanspruchung des Regenrückhaltebeckens (Schilf-Landröhricht und Rohrkolben-Landröhricht)
- Verlust von Einzel- und Höhlenbäumen

- Verlust von Siedlungsgehölzen
- Neuversiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt

8.2

Vermeidung

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern bei Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort die Vermeidung der damit einhergehenden Beeinträchtigungen.

Durch die folgenden Maßnahmen wird der Eingriff in Natur und Landschaft minimiert:

- Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung und Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahme
- Entfernen der Gehölze nur in der Zeit zwischen dem 01.10. und 28.02. eines Jahres (Die zu fällenden Bäume sind vor der Fällung auf Vogelarten zu untersuchen.)
- Kontrolle der Höhlenbäume auf Quartiernutzung durch Fledermäuse
- Kontrolle auf Vorkommen von Amphibien am Regenrückhaltebecken und ggf. Umsiedlung
- Ökologische Baubegleitung

Trotz der vorstehenden Vermeidungsmaßnahmen bleiben Beeinträchtigungen zurück.

8.3

Ausgleich und Ersatz

8.3.1 Ausgleichsmaßnahmen

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wieder landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Der erforderliche Ausgleich ist gleichsam erreicht, wenn alle erheblichen Beeinträchtigungen mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden können. Sie stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigung.

Dafür müssen sie nicht zwangsläufig an Ort und Stelle des Eingriffs ausgeführt werden, aber in dem Raum, der von dem Eingriff in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist fast immer ein größeres Gebiet als die überbaute Grundfläche.

Die nachfolgend aufgeführten Beeinträchtigungen können zum Teil durch folgende Maßnahmen ausgeglichen werden:

- Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen, Siedlungsgehölzen und Sträuchern innerhalb der Anschlusszonen
- Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren und Extensivgrünland innerhalb der Anschlusszonen
- Anlage von Flutmulden, Entwicklung von Röhricht und Pflanzung einer Hecke auf der Ausgleichsfläche 'Schlechte Bleeke'
- Aufgabe der Waldnutzung bzw. Waldumbau im 'Querumer Holz'

8.3.2 Ersatzmaßnahmen

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigenden Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Die verbleibenden unvermeidbaren und nicht ausgeglichenen Eingriffe können durch folgende Maßnahmen ersetzt werden:

- Entwicklung von Extensivgrünland auf der Ersatzfläche 'Schlechte Bleeke'
- Aufgabe der Waldnutzung bzw. Waldumbau im 'Querumer Holz'

Der Umfang der Maßnahmen ist dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 9, zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin ist als Verursacher für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verantwortlich. Die Auflage 2.2.6 des Beschlusses beruht auf § 15 Abs. 4 BNatSchG.

Aufgrund der der vorstehend aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bleiben insoweit keine Beeinträchtigungen zurück.

8.4

Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Der vorliegende Plan verstößt nicht gegen Verbote im Sinne von § 39 Abs. 5 und 6 und § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrundeliegende Tatsachenlage beruht auf der nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Einschätzung (Unterlage 19.1.1), die in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist.

Da es sich bei dem Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' um eine punktuelle Maßnahme handelt, die von dem vorgesehenen Umfang nicht über die bereits bestehenden Straßen- und Straßenseitenflächen hinausgeht, wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde auf eine faunistische Erfassung verzichtet und lediglich eine artenschutzrechtliche Potentialabschätzung durchgeführt. In Ergänzung der Potentialabschätzung wurde 2014 eine Fledermaus-Quartiersuche am und im Bauwerk sowie den Bäumen in den Anschlussohren durchgeführt. Die Bäume wurden dabei auch auf potentielle Vogelniststätten untersucht. Im Plangebiet wurden an neun Bäumen 14 Asthöhlen und Spalten vorgefunden, bei denen mindestens neun als Sommerquartier für Fledermäuse geeignet sind. Die Baumhöhlen könnten auch von Höhlenbrütern genutzt werden. An den Gehölzen konnten keine von Brutvögeln genutzten Fortpflanzungsstätten nachgewiesen werden.

Im Planungsgebiet werden folgende potentiell vorkommende Fledermausarten angenommen:

Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus und Wasserfledermaus

Gemäß Artenschutzkonzept der Stadt Braunschweig werden innerhalb des Stadtgebietes eine Vielzahl an Vogelarten angenommen.

Zu den gefährdeten Arten gehören Ortolan, Rotmilian, Schwarzmilian, Wespenbussard, Grünspecht, Grauspecht, Schwarzspecht, Mittelspecht, Waldschnepfe, Neuntöter und Wendehals.

Anhand von Kotspuren wurde im Untersuchungsgebiet eine Nutzung von Baumhöhlen durch die Kohlmeise nachgewiesen. Eine Waldschnepfe konnte als 'Zufallsfund' im Unterholz des südöstlichen Ohres nachgewiesen werden.

Zum konkreten Bereich des Planungsgebietes siehe Ausführungen zu Ziff. 8.4.3.

Habitate von Amphibienarten wurden nicht festgestellt.

Zu den Einzelheiten der folgenden Ausführungen wird auf die Unterlage 19.1.1 verwiesen.

8.4.1 Fang-, Nachstell-, Verletzungs-, Tötungs- und Zerstörungsverbote

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG verbieten es, die wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten zu töten, ihre Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind durch die Realisierung der Baumaßnahme nicht erfüllt. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 und 3 BNatSchG beziehen sich auf wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten. Nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG fallen darunter u. a. Tierarten aus Anhang IV der FFH-Richtlinie und sämtliche europäische Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG).

Die Einzelbäume und Baumhöhlen innerhalb des Plangebietes wurden untersucht. Es wurden insgesamt 14 Asthöhlen und Spalten entdeckt, von denen neun als Sommerquartiere für Fledermäuse in Frage kamen. Winterquartiere wurden nicht vorgefunden. Die Vorhabenträgerin hat, um ein Eintreten der o. g. Verbotstatbestände zu vermeiden, vor der bereits erfolgten Baufeldvorbereitung eine Inspektion der Einzelgehölze vorgenommen. Es wurden dabei keine besetzten Fledermausquartiere vorgefunden.

Durch die unter Ziffern 2.2.1 und 2.2.4 des Beschlusses erfolgte Auflagen sollen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG im Hinblick auf möglicherweise vorkommende Fledermausarten und auch auf die unter Ziffer 8.4. aufgeführten potentiell vorkommenden Vogelarten vermieden werden.

8.4.2 Störungsverbot

Eine Verletzung des Verbotes aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (Beunruhigung infolge von Lärm und Bewegung), liegt ebenfalls nicht vor. Das Störungsverbot erfasst wild lebende streng geschützte Arten und die europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Gegen das Verbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird nicht verstoßen, da keine erhebliche Störung vorliegt. Eine Störung wäre erheblich, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechterte (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG).

Innerhalb der Bauphase kann es zu temporären Beeinträchtigungen wie Lärmemissionen, Erschütterungen sowie zu Bewegungen (visuelle Wirkungen) durch Baufahrzeuge, Maschinen und Betriebspersonal kommen. Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen im Plangebiet wird dies zu keiner signifikanten Störwirkung führen.

8.4.3 Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Eine Verletzung des Verbotes aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsform aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, liegt ebenfalls nicht vor.

Im Plangebiet werden innerhalb der Ohren und Dreiecksflächen befindliche Gehölzflächen in Anspruch genommen. Die Gehölze dienen als potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Höhlenbrüter und andere verbreitete Vogelarten wie Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntsprecht, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Gimpel, Grünfink, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Singdrossel, Stieglitz, Zaunkönig und Zilpzalp.

Die vorstehend aufgeführten euryöken Vogelarten weisen jedoch eine hohe Flexibilität hinsichtlich ihrer Lebensraumauswahl auf. In den angrenzenden Bereichen stehen in ausreichendem Umfang geeignete Hecken, Siedlungsgehölze, Einzelgehölze, Baumgruppen und Baumreihen sowie kleinere Waldbereiche zur Verfügung. Funktionserhaltende Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Um sowohl den vorstehend genannten Vogelarten als auch dem 'Zufallsfund' Waldschnepfe dennoch ein ausreichendes Angebot an Brutlebensräumen zur Verfügung zu stellen, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde die Umnutzung des Waldes im 'Querumer Holz' die Maßnahme 5.1 A/E entwickelt.

8.5

Abwägung der Belange des Naturschutzes

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Alternative 'Nulllösung' als ungeeignet einzustufen ist, da aufgrund des baufälligen Brückenbauwerkes 'BS 2' mittelfristig eine Sperrung erforderlich wäre und eine für Braunschweig und das Umland wichtige Verkehrsbeziehung entfallen würde.

Die Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft werden durch die in der Planung vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes kompensiert, so dass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG und des Art. 5 VRL nicht erfüllt sind. Individuen der genannten Arten sind nicht unmittelbar betroffen im Sinne von Fangen, Verletzen oder Töten. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die unter Ziffer 2.2.1 und 2.2.4 festgesetzten Auflagen ausgeschlossen.

Der durch das Bauvorhaben verursachte Eingriff ist unter Berücksichtigung der unter Ziffer 8 aufgeführten von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze als nicht vermeidbar anzusehen. Das öffentliche Interesse an der Erneuerung des Brückenbauwerkes mit der die Beeinträchtigungen der Grünflächen einhergehen, überwiegt gegenüber den Eingriffen in Natur und Landschaft, die allesamt ausgeglichen und ersetzt werden. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege stehen hinter dem öffentlichen Interesse am Neubau des abgängigen Brückenbauwerkes zurück.

9. Belange des Immissionsschutzes

9.1

Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens

Ein Anspruch einzelner Anwohner auf Lärmschutzmaßnahmen könnte sich im Zusammenhang mit dem geplanten Ersatzneubau des Brückenbauwerkes auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV ergeben, wenn es sich bei dem Ersatzneubau um eine wesentliche Änderung der Straße oder des Schienenweges handeln würde. Wesentlich ist eine Änderung, wenn die Straße (oder der Schienenweg) um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird oder wenn durch erhebliche bauliche Eingriffe der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärmes um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. mindestens 60 dB(A) nachts ansteigt.

Im Schallgutachten wurde ermittelt, dass sich als Folge des geplanten Ersatzneubaus -auch bei der getrennten Betrachtung der Straße und der Stadtbahntrasse- weder der Straßen- noch der Schienenverkehrslärm erhöhen.

Somit stellt das unter Ziffer 6 beschriebene Vorhaben keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Ansprüche auf aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen bestehen für die Anwohner mithin nicht.

Eine schalltechnische Ermittlung der Gesamtlärmsituation durch Straßen- und Schienenverkehrslärm ist nach der 16. BImSchV grundsätzlich nicht vorgesehen und käme allenfalls bei einer Erhöhung der Emissionen durch das Vorhaben in Betracht. Das Bundesverwaltungsgericht bekräftigt mit seinem Beschluss vom 25. April 2018 den Grundsatz, dass Lärm verkehrsträgerbezogen ermittelt wird.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass im Planungsgebiet eine Lärmvorbelastung durch den Verkehr auf der A 39, B 4 und der Stadtbahn vorhanden ist.

Am Gebäude Wolfenbütteler Str. 48, welches direkt an der L 295/Wolfenbütteler Straße anliegt, ist der Nachtwert bereits jetzt bei über 60 dB (A).

Eine Gesamtlärmbetrachtung soll in besonders gelagerten Einzelfällen die Zumutbarkeit für die Betroffenen bewerten. Dies setzt aber voraus, dass die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Im Schallgutachten wurde ermittelt, dass weder der Straßen- noch der Schienenverkehrslärm durch das Vorhaben erhöht werden. Folglich ergibt sich auch beim Gesamtlärm keine Zunahme der Belastung.

Um eine Lärmbelästigung durch verschiedene Lärmquellen in ihrer Summenwirkung zu erfassen und dagegen koordiniert vorgehen zu können, hat der Gesetzgeber zum Schutz der Menschen als Instrument die Einführung der Lärminderungsplanung in § 47 a ff. BImSchG vorgenommen. Als sogenannter Umgebungslärm werden die belästigenden oder gesundheitsschädlichen Geräusche im Freien, die Aktivitäten, die von Menschen verursacht werden, bezeichnet. Dazu zählt auch der Lärm, der von Verkehrsmitteln, d. h. Straßen- und Schienenverkehr, ausgeht.

Um den Umgebungslärm zu erfassen und schädliche Auswirkungen und Belästigungen des Umgebungslärms zu verhindern, zu mindern oder ihnen vorzubeugen hat der Gesetzgeber das Aufstellen einer Lärmkartierung in Ballungsräumen (Gebieten mit über 100.000 Einwohnern) und darauf aufbauend das Erstellen eines Lärmaktionsplans vorgesehen.

Die Stadt Braunschweig erstellt derzeit einen aktuellen Lärmaktionsplan und wird zum Jahresende 2019 die Öffentlichkeit beteiligen. Sämtliche Anwohner haben im Zuge dessen die Möglichkeit Vorschläge für den Lärmaktionsplan vorzubringen.

Bezüglich des Gebäudes Wolfenbütteler Str. 48 hat dann der zuständige Straßenbaulastträger, die Stadt Braunschweig, zu prüfen, ob eine Gesundheitsbeeinträchtigung vorliegt und ob ggf. Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.

9.2

Auswirkungen während der Bauphase

Die Bautätigkeit für das Vorhaben erstreckt sich nach der aktuellen Prognose über einen Zeitraum von drei Jahren.

Betroffen von dem Baustellenlärm sind folgende Gebiete i. S. v. Nr. 3.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm): Ziff. b) Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind und Ziff. d) Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind.

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung als Vorabschätzung der in der Bauphase zu erwartenden Lärmimmissionen erstellen lassen (Unterlage 25). Im Ergebnis ist danach absehbar, dass die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm in für den geräuschintensivsten Arbeitsgang an mehreren Immissionsorten um mehr als 5 dB(A) überschritten werden (Unterlage 25, Anlage 1).

Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch -trotz konservativer Annahmen- nicht überschritten.

Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind weiter zu verstehen als etwa im Anwendungsbereich der TA Lärm. Es besteht keine strikte Pflicht zur Einhaltung der Richtwerte, sondern es verbleibt in bestimmtem Rahmen ein Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung. Abweichungen kommen dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogenen festgelegten Immissionsrichtwerten. Für die tatsächlichen Verhältnisse spielen insbesondere Geräuschvorbelastungen eine wesentliche Rolle (BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, juris Rn. 31).

Nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm sollen grundsätzlich bei Überschreitungen der Richtwerte um mehr als 5 dB(A) Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden. Hiervon kann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen in Folge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Eine derartige verminderte Schutzwürdigkeit der Umgebung aufgrund der bestehenden Vorbelastung ist gegeben.

Durch die Verkehre der A 39 und B 4 bzw. A 36 werden je nach Immissionsort Lärmimmissionen im Bereich von bis zu 68 dB(A) verursacht (Unterlage 17.1.2).

Die Voruntersuchungen hinsichtlich des Baulärms zeigen, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen der Baustelle nicht über den bereits vorhandenen Lärmimmissionen der A 39 und B 4 bzw. A 36 liegen. Einzelne kurzzeitige Lärmereignisse können höhere Immissionspegel als die allgemeine Vorbelastung verursachen, tragen aufgrund der kurzen Einwirkungszeit aber nicht relevant zum Beurteilungspegel bei.

Grundsätzlich wären bei der Baumaßnahme unvermeidliche Lärmereignisse angesichts des erheblichen öffentlichen Interesses an dem Brückenneubau hinzunehmen.

10. Abwägungsergebnis

Bei einer Untersuchung des Brückenbauwerkes *mittels Nachrechnung* wurde festgestellt, dass der aktuelle Zustand ein hohes Gefahrenpotential darstellt. Das Ziel der Planung ist daher die Aufrechterhaltung der wichtigen Verkehrsverbindung zwischen Braunschweig und dem Umland.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild, die nicht durch andere Maßnahmen ausgeglichen und ersetzt werden können, sind nicht ersichtlich. Durch die Verwirklichung des Vorhabens erfolgen keine wesentlichen Beeinträchtigungen dieser schutzwürdigen Interessen.

Die Belange der Leitungsträger werden beachtet und durch vorherige Abstimmung bei der Baumaßnahme gewahrt (Ziffer 2.1).

~~Abfallrechtliche Bedenken~~ oder Bedenken hinsichtlich möglicher Altlasten, sowie bodenschutzrechtliche Bedenken bestehen nicht. Sollte trotzdem verunreinigtes Bodenmaterial anfallen, ist Ziffer 2.3.6 zu beachten.

Im Planungsgebiet ist bereits jetzt eine Lärmvorbelastung für die Anwohner vorhanden. Die Lärmbelastung steigt durch den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes nicht. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Realisierung des Brückenbauwerkes ist somit nicht vorhanden.

Während der Bauphase lassen sich Baustellenlärm und Erschütterungen nicht gänzlich vermeiden. Für die Dauer der Bauphase auftretende Immissionen sind -sofern sie überhaupt

wahrnehmbar sind- hinzunehmen und nicht vermeidbar, da sie zur Realisierung des Bauvorhabens erforderlich sind. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung wird trotz konservativer Annahmen durch die Emissionen, die während der Baumaßnahme entstehen, nicht überschritten.

Dem Grundsatz des sparsamen Flächenverbrauches wird Rechnung getragen, da der Ersatzneubau in situ des jetzigen Brückenbauwerkes errichtet wird. Flächen von Privatpersonen werden durch den Ersatzneubau nicht in Anspruch genommen.

Belange, die gegen eine Realisierung des Bauvorhabens sprechen könnten, wären die Beeinträchtigungen, die sich während der Bauphase u. a. für die vorgesehene Verkehrsführung ergeben. Die Verkehrsteilnehmer aus dem Umland müssen Umwege in Kauf nehmen. Die ansässigen Betriebe und das Krankenhaus können nur eingeschränkt oder nur über Umwege erreicht werden. Durch sich verlagernde Umleitungsverkehre werden möglicherweise auch Anlieger anderer Straßen beschwert.

Aufgrund der vorstehend dargestellten Planungsüberlegungen und -ziele sowie nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens sprechen jedoch überwiegende Gründe für das Vorhaben. Bei Baumaßnahmen sind zeitlich begrenzte Einschränkungen in Kauf zu nehmen. Die Planfeststellungsbehörde kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange notwendig und verhältnismäßig ist.

Das Vorhaben ist nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit auch vernünftigerweise geboten. Es berücksichtigt die im Bundesfernstraßengesetz und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

11. Einwendungen und behördliche Stellungnahmen

11.1

Einwender 1 befürchtet durch die Baumaßnahme einen Anstieg des Lärmpegels und bemängelt die aus seiner Sicht unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen. Er fordert im Rahmen der Erstellung des Ersatzneubauwerkes zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen zu errichten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt nach der 16. BImSchV auf der Basis des Berechnungsverfahrens der RLS-90. In diesen Richtlinien sind auch die Rechenvorschriften für die Schallausbreitung, Abschirmung und Reflexion geregelt, sowie die Rundungsregeln festgelegt. Die Berechnungen erfolgten mit einem dreidimensionalen Ausbreitungsmodell. Danach ergibt sich für am Objekt des Einwenders (bei einem Abstand von ca. 300 m und einer Höhendifferenz von nur ca. 35 cm) keine Erhöhung des Beurteilungspegels. Für ein näher gelegenes Gebäude ergab sich bereits auch keine Pegeländerung. Es besteht daher kein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge.

Eine Pegelminderungswirkung wäre unter Beachtung der tatsächlich vorhandenen Gesamtlärmsituation aller Lärmquellen in diesem Bereich nur sehr gering.

11.2

Einwender 1 schlägt vor, das Brückenbauwerk vorsorglich um 20 cm zu verbreitern, damit die Option besteht, das Brückenbauwerk nachträglich mit einer Lärmschutzwand nachrüsten zu können.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Aufgrund des fehlenden Rechtsanspruches könnte die Vorhabenträgerin die Verbreiterung lediglich freiwillig vornehmen. Sie hat jedoch im Erörterungstermin ausgeführt, dass eine haushaltsrechtliche Genehmigung der entstehenden Mehrkosten mangels Rechtsanspruch nicht genehmigungsfähig wäre.

11.3

Einwender 1 fordert hilfsweise die Geschwindigkeit auf 50 km/h bereits südlich des Brückenbauwerkes zu reduzieren oder/und lärmreduzierenden Asphalt einzubauen.

Der Forderung wird zurückgewiesen.

Die Begrenzung der Geschwindigkeit stellt eine verkehrsbehördliche Anordnung dar, die grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist im vorliegenden Fall auch nicht ausnahmsweise zur Konfliktlösung geboten, da der Lärm durch das Bauvorhaben nicht zunimmt und die Gesundheitswerte nicht überschritten werden und eine Verkehrserhöhung nicht absehbar ist. Eine Auflage zur Wahl der Asphaltbauweise ist mithin nicht geboten.

Im Übrigen führt die Verwendung eines offenporigen Fahrbahnbelages insbesondere auf Strecken, die eher langsam (< 80 km/h) befahren werden zu größeren Problemen durch Verschmutzung, als dass dieser Vorteile bietet.

11.4

Die Einwendungen des Einwenders 2 betreffen nicht die Baumaßnahme als Solche sondern die Abwicklung der Verkehre während der Bauphase.

Einwender 2 fordert die Vorhabenträgerin auf, die Erreichbarkeit seines Grundstückes für alle Rettungsdienste, Polizei und Feuerwehr für die Dauer der Baumaßnahme zu gewährleisten.

Der Forderung wird entsprochen.

Während der Baumaßnahme wird die Anschlussstelle BS-Melverode weitestgehend aufrechterhalten werden, so dass aus Norden kommende Verkehre das Grundstück des Einwenders erreichen können. Eine Abfahrt vom Grundstück des Einwenders wird jedoch nur über die Leipziger Straße möglich sein.

11.5

Einwender 2 fordert eine Anpassung und Erweiterung der Beschilderung zu seinem Grundstück. Die Sperrungen und Verlegungen der Zufahrtsanbindungen sorgen dafür, dass Personen, die das Grundstück erreichen wollen, umgeleitet werden müssen. Der Einwender fordert *rechtzeitig informiert* zu werden, da er zum Teil mehr als 6 Monate Vorlauf für die Planung seiner Arbeitsabläufe benötigt.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Verkehrsbehördliche Anordnungen sind grundsätzlich nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Die Verkehrsführungspläne für die Dauer der Baumaßnahme werden von der Vorhabenträgerin erstellt. Darin werden die einzelnen Verkehrsführungen mit den erforderlichen

Beschilderungen sowie Ausweichstrecken unter Beteiligung der zuständigen Verkehrsbehörde, der Polizei und der Einsatzvorbereitung der Braunschweiger Rettungsleitstelle geplant. Die Vorhabenträgerin hat die Forderung des Einwenders an die Verkehrsbehörde weitergeleitet. Die Verkehrsbehörde hat zugesagt, die Verkehrsführungspläne dem Einwender vorzustellen.

11.6

Einwender 2 fordert die bestehenden Stadtbahnhaltestelle 'HEH-Kliniken' der Linien 1 und 2 aufrecht zu erhalten. Sofern die Baumaßnahme und die einspurige Führung der Stadtbahn zu deutlichen Änderungen und zur Verringerung der Abfahrtszeiten führt, schlägt er vor, eine Zusatzhaltestelle der Buslinie 431 einzurichten. Sämtliche Anlieger der Leipziger Straße nördlich der Glogaustraße könnten so erreichbar bleiben.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Die Stadtbahnhaltestelle 'HEH-Kliniken' ist durch die Maßnahme nicht betroffen. Die Aufrechterhaltung der Stadtbahnlinien über die Behelfsbrücke wird gewährleistet. Die BSVG geht davon aus, dass der bisherige Takt -trotz der Eingleisigkeit- weiterhin aufrechterhalten werden kann.

Zu Einschränkungen wird es in der Zeit kommen, wenn die Umschlüsse zum und vom Behelfsbauwerk erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat mit der BSVG abgesprochen, dass in der Zeit ein Schienenersatzverkehr eingesetzt wird.

Der Hinweis den Fahrplan bzw. die Route der Linie 431 zu ändern, ist an die BSVG weitergeleitet worden.

11.7

Einwender 2 trägt vor, dass sich direkt an der B 4/A 36 in einem seiner Häuser sensible Bereiche, wie z. B. die Intensivstation mit neun Betten und drei seiner sieben OP-Säle befinden, in denen Wirbelsäulenoperationen und andere komplizierte Eingriffe aus dem Fachbereich der Orthopädie und Unfallchirurgie durchgeführt werden. Aus diesem Grund möchte er insbesondere das Thema Erschütterung und Staubbelastigung bei den Baumaßnahmen ansprechen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Der Einwand bezieht sich auf die Erneuerung des Brückenbauwerkes 'BS 1', das nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Das Bauwerk 'BS 2' befindet sich etwa 400 m vom Gebäude des Einwenders entfernt. Mit Beeinträchtigungen ist daher nicht zu rechnen. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den Einwender den Bauzeitenplan über den Bauablauf vorzulegen und den Einwender rechtzeitig zu beteiligen. Es ist zu beachten, dass der Bauzeitenplan jedoch auch einer gewissen Dynamik unterliegt.

11.8

Einwender 2 sieht die Gefahr, dass weitere im Umfeld des Planungsgebietes vorgesehene Baumaßnahmen die bereits durch den Brückenneubau bedingte eingeschränkte Verkehrsführung zusätzlich beeinflussen und zu weiteren Beeinträchtigungen der Verkehrs- und Rettungswege führen werden.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die Baumaßnahme im Kreuz BS-Süd erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig. In den Verkehrsuntersuchungen wurden die geplanten Baumaßnahmen berücksichtigt. Die Stadt Braunschweig hat zugesagt die Hauptausweichrouten während der Bauzeit möglichst

frei von Baumaßnahmen im Straßenraum zu halten. Lediglich bei Notmaßnahmen kann eine Überschneidung nicht ausgeschlossen werden.

11.9

Einwender 3 fordert, die bestehende Zufahrt von der B 4 auf sein Grundstück und die Ausfahrt von seinem Grundstück auf die B 4 während der gesamten Bauzeit -auch über die Behelfsbrücke- sicherzustellen.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Dem Einwender wurde am 14. Oktober 1985 eine widerrufliche Zufahrterlaubnis zu der sich auf seinem Betriebsgelände befindlichen Tankstelle erteilt.

Die Zufahrt zum Grundstück des Einwenders erfolgt aus der Innenstadt in Fahrtrichtung Wolfenbüttel. Die Ausfahrt erfolgt ebenfalls in Fahrtrichtung Wolfenbüttel und ist 65 m nördlich der Zufahrt angeordnet.

Die Straßenbaulastträgerin kann eine Zufahrt zumindest zeitlich beschränkt für die notwendige Dauer der Bauarbeiten widerrufen. Grundsätzlich sind Unterbrechungen oder Erschwernisse einer Zufahrt auch über einen längeren Zeitraum hinzunehmen, Ansprüche des betroffenen Anliegers können gem. § 8 a Abs. 5 FStrG allenfalls dann bestehen, wenn die wirtschaftliche Existenz seines Betriebes gefährdet ist. Dies ist im Falle des Einwenders 3 nicht erkennbar.

Aufgrund der Errichtung der Behelfsbrücke östlich der jetzigen Brücke werden die auf der B 4 aus Richtung Innenstadt kommenden Fahrzeuge die Tankstelle für einen Zeitraum von ca. zwei Jahren nicht anfahren können. Dies ist angesichts der räumlichen Verhältnisse des Baustellenbereichs trotz sorgfältiger Planung und sachgemäßer Koordination des Bauvorhabens unvermeidlich. Die Vorhabenträgerin hat jedoch geplant, ein Ausfahren von der Tankstelle her auf die B 4 in Richtung Wolfenbüttel nach wie vor zu ermöglichen.

Im Übrigen kann die Tankstelle auf dem Betriebsgelände des Einwenders über die weitere Grundstückszufahrt an der Alten Leipziger Straße *erreicht* werden.

Die durch das Vorhaben verursachten bauzeitbedingten Erschwernisse an der anderen Tankstellenzufahrt sind angesichts der dringenden Notwendigkeit der Brückensanierung und des Ersatzbauwerkes hinzunehmen.

11.10

Einwender 3 fordert eine dauerhafte Erreichbarkeit mittels LKW für die tägliche Anlieferung von Fahrzeugen, die tägliche Ersatzteilversorgung und auch die tägliche Betriebsmittelversorgung. Eine Zufahrt und/oder Abfahrt über Stöckheim/Melverode durch die Wohngebiete ist auch für diesen Verkehr nicht akzeptabel.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die *Genehmigung der Zufahrt* zum Grundstück des Einwenders über die B 4 beinhaltet nur die Zufahrt zur Tankstelle. Der Betrieb des Einwenders wird über die Leipziger Straße erschlossen. Eine Anlieferung des Betriebes ist somit gewährleistet.

11.11

Einwender 3 fordert die Verkehrsleitführung zum Unternehmen/zum Betrieb über die gesamte Bauzeit klar sichtbar und verständlich zu markieren. Eine entsprechende Anpassung und Erweiterung für seine Kunden und Lieferanten soll gewährleistet werden.

Der Forderung wird entsprochen.

Die Verkehrsführung während der Baumaßnahme ist grundsätzlich nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Da die Verkehrssicherungspläne mit Markierungen und Beschilderungen im Rahmen der Bauvorbereitung von der Vorhabenträgerin erarbeitet werden, sagt sie dem Einwender eine enge Absprache und eine weitest mögliche Berücksichtigung seiner Belange zu. Die Anordnung der Markierung und der Beschilderung obliegt jedoch der zuständigen Verkehrsbehörde.

11.12

Einwender 3 fordert eine enge Absprache und rechtzeitige Information über mögliche Behinderungen, Teilsperren und Verlegung der Zufahrtsanbindungen aufgrund kurzer baubedingter Anforderungen wie Brückenabriss, damit seine Kunden frühzeitig informiert werden können.

Der Forderung wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin sichert eine frühzeitige Beteiligung bei möglichen Behinderungen und Sperrungen zu.

11.13

Einwender 3 führt an, dass die Stadtbahnhaltestelle 'HEH-Kliniken' auf der Wolfenbütteler Straße erhalten bleiben soll, da die Kundenerreichbarkeit auch durch den ÖPNV gesichert bleiben muss. Er bittet um Überprüfung, ob sein Betrieb während der Baumaßnahme durch die Buslinie 431 angefahren werden kann.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Die Stadtbahnhaltestelle 'HEH-Kliniken' bleibt erhalten. Der Hinweis, den Fahrplan bzw. die Route der Linie 431 zu ändern, ist an die BSVG weitergeleitet worden.
(siehe Ausführungen zu 11.6)

11.14

Einwender 3 gibt zu bedenken, dass sich in den auf dem Betriebsgrundstück befindlichen Werkstätten mehrere sicherheitsrelevante sensible Messbereiche, wie z. B. die digitale Achsvermessung sowie die Abstands- und Auffahrwarnvermessung mit sehr hohen Messanforderungen befinden. Er bittet um weitere Erläuterungen zu den Themen Erschütterung und Staubbelastung bei den Baumaßnahmen, insbesondere bei den Brückenabrissarbeiten und Gründungsmaßnahmen. Bei den geplanten Ersatzbrücken und den späteren Neubaubrückenbauarbeiten soll es zu Spezialtiefaubarbeiten mit Tiefengründungen in Form von Bohr- und Ramppfählen kommen. Durch die Erschütterungen kann es zu Schäden an den bestehenden Gebäuden kommen. Bezüglich des Betriebes ist deshalb vorher eine gutachterliche Bestandsaufnahme an allen Gebäuden und Außenanlagen einschließlich der Tankstelle und deren Tanktechnik durchzuführen.

Der Forderung wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin sieht bei der Entfernung des Betriebsgrundstückes zum Brückenbauwerk keine Probleme. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Arbeiten unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben in Bezug auf Arbeitssicherheit und Verkehrssicherheit erfolgen. Eine übermäßige Belastung durch Staub oder Vibrationen ist nicht zu erwarten. Entgegen der ursprünglich vorgesehenen Planung verändert sich die Gründung des Bauwerkes von einer Tiefgründung mit Bohrpfählen auf eine Flachgründung mit Fundamenten. Die ohnehin nicht spürbaren Erschütterungen bleiben bei dieser Bauweise komplett aus. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Einwender über den Bauablauf zu informieren, sobald ein Bauzeitenplan, der aber einer gewissen Dynamik unterliegt, von der bauausführenden Firma

vorgelegt wurde und eine Begehung der Gebäude des Einwenders vor Baubeginn vorzunehmen, damit Schäden, die durch die Baumaßnahme entstehen, reguliert werden können.

11.15

Einwender 3 sieht die Gefahr, dass weitere im Umfeld des Planungsgebietes vorgesehene Baumaßnahmen die sowieso eingeschränkte Verkehrsführung zusätzlich belasten könnten. Er bittet daher, bei der Wegeführung auch um Berücksichtigung von Verkehrsbehinderungen durch weitere umliegende Baumaßnahmen bzw. um interne Absprache mit allen beteiligten Verkehrsplanungs- und Bauabteilungen der Stadt Braunschweig und der Vorhabenträgerin.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Baumaßnahme im Kreuz BS-Süd erfolgt in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig. In den Verkehrsuntersuchungen wurden die geplanten Baumaßnahmen berücksichtigt. Die Stadt Braunschweig hat zugesagt die Hauptausweichrouten während der Bauzeit möglichst frei von Baumaßnahmen im Straßenraum zu halten. Lediglich bei Notmaßnahmen kann eine Überschneidung nicht ausgeschlossen werden.

11.16

Einwender 3 wundert sich, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens keine Aussage zu dem geplanten neuen Brückenbauwerk 'BS 1' gemacht worden ist und erfragt die gegenseitigen Abhängigkeiten der beiden Bauwerke.

Die planungsrechtliche Absicherung zum Ersatzneubau des Bauwerkes 'BS 1' erfolgt im Rahmen eines separaten Planfeststellungsverfahrens und ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass der Ersatzneubau der Überführung der K 29 parallel bzw. im Zeitfenster des Ersatzneubaus der Brücke 'BS 2' im Kreuz BS-Süd erfolgen soll und erstellt bereits die für die Planfeststellung erforderlichen Unterlagen.

Die Zufahrt zur B 4 in Fahrtrichtung Norden soll entsprechend der Verkehrsuntersuchungen während der gesamten Bauzeit im Kreuz (Neubau Brückenbauwerk 'BS 1' und 'BS 2') geschlossen bleiben, um Umfahrungen (Schleichverkehre) über die Leipziger Straße zu vermeiden.

11.17

Einwender 4 teilt die Meinung der Vorhabenträgerin, dass aufgrund der Tatsache, dass sich die Verkehre großräumig im gesamten Verkehrsnetz verlagern werden und deshalb auf eine Ausschilderung von Umleitungsstrecken verzichtet wird, nicht.

Er befürchtet, dass viele den Sachsendamm als Abkürzungs- und Umleitungsstrecke nutzen und daher die Anwohner der Ortsdurchfahrten Heidberg und Meverode sehr stark belastet werden. Ihm fehlen Aussagen zu den Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für die Anlieger während der Bauphase und Entlastungsmaßnahmen für die Ortsdurchfahrten.

Er fordert Vorsorgemaßnahmen für die Anlieger zu treffen.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Grundsätzlich sind Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsführungen während der Bauzeit nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Die Vorhabenträgerin hat die Verkehrsführung während der mehrjährigen Bauzeit und die Auswirkungen in das bestehende Straßennetz untersucht. Hierfür wurden auch verschiedene Verkehrsuntersuchungen zu verschiedenen Verkehrsführungen (u. a. über die Bestandsbauwerke) durch das Ingenieurbüro Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) durchgeführt, um die entsprechenden Verkehrsverlagerungen abzuschätzen und die gesamtverträglichste Verkehrsführung zu planen. Das Gutachten wurde dem Einwender am 4. Februar 2019 zur Verfügung gestellt.

Aufgrund der Redundanz und Aufrechterhaltung möglichst vieler Verkehrsbeziehungen hat die Vorhabenträgerin in ihrer Planung für die Verkehrsführung während der Bauzeit drei Behelfsbauwerke vorgesehen. Ein Überbau für den einspurigen Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Süden (Wolfenbüttel), ein Überbau für die Aufrechterhaltung der eingleisigen Führung der Stadtbahn und ein Überbau für den einspurigen Kfz-Verkehr in Richtung Norden (Braunschweig). Aufgrund der vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurde die Verkehrsführung dahingehend überarbeitet, dass nach heutiger Planung nunmehr in Fahrtrichtung Nord ein zusätzlicher Fahrstreifen zur Verfügung gestellt werden soll. Mit dieser Lösung soll das nachgeordnete Straßennetz soweit wie möglich entlastet werden.

Die Vorhabenträgerin weist aber darauf hin, dass die Maßnahme nur greift, wenn entsprechende Behelfsbauwerke am Markt verfügbar sind und sich die Verkehrsführung bewährt.

11.18

Einwender 4 fordert eindeutige Hinweise auf weiträumig einzunehmende Ausweichstrecken, damit die Verkehrsbelastung im Stadtbezirk 212 - Heidberg-Melverode nicht eskaliert. Schwerlastverkehr und LKW-Verkehr sollen ebenfalls weiträumig umgeleitet werden. Er fordert gegebenenfalls ein LKW-Durchfahrverbot auf dem Sachsendam für die Bauphase (ausgenommen Zulieferfahrzeuge) mit vorgesehener entsprechender Kontrolle der Einhaltung.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Verkehrsbehördliche Anordnungen obliegen der zuständigen Verkehrsbehörde und sind grundsätzlich nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Die erforderlichen Verkehrssicherungspläne werden von der Vorhabenträgerin erstellt. In diesen werden die einzelnen Verkehrsführungen mit den erforderlichen Beschilderungen sowie Ausweichstrecken unter Beteiligung der zuständigen Verkehrsbehörde, der Polizei und der Einsatzvorbereitung der Braunschweiger Rettungsleitstelle geplant.

Die Kontrolle der Einhaltung der Verbote obliegt der Polizei.

Eine verträgliche und sichere Abwicklung des Verkehrs auf den Straßen der Stadt Braunschweig während der Bauphase kann mit den Verkehrsgutachten lediglich abgeschätzt werden, jedoch nicht nachgewiesen werden, da sich die ortskundigen Pendler erfahrungsgemäß ihre eigenen Wege/Zeiten suchen werden, um ihre Fahrzeiten zu minimieren.

Für die wichtigsten Knotenpunkte im nachgeordneten Straßennetz der Stadt Braunschweig und der Stadt Salzgitter wurden Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt und mögliche Optimierungen erarbeitet, um auf den Ausweichrouten den Verkehr möglichst reibungslos abzuwickeln und auch den Rückstau auf die Autobahnen zu vermeiden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, großräumig Hinweise auf die Baustelle und mögliche Ausweichrouten anzubringen. Der vom Einwender vorgebrachte Hinweis zum LKW-Durchfahrverbot wird an die zuständige Verkehrsbehörde weitergegeben.

11.19

Einwender 4 fordert von vornherein sicherzustellen, dass durch die Verkehrsbelastung des Sachsendamms und der Hallestraße die Ausfahrt der bevorrechtigten Feuerwache-Süd nicht durch Staubildung behindert wird. Ebenso soll eine bevorrechtigte, problemlose Zufahrt zum Klinikum der Salzdahlumer Straße für Rettungswege sichergestellt werden. Der Einwender befürchtet, dass sowohl Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr nicht ungehindert ihre Einsätze fahren können.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Durch die Bautätigkeit und die damit erforderliche Verkehrsregelung während der Bauzeit können Behinderungen im unmittelbaren Baufeld, aber auch in den von den Ausweichrouten betroffenen, umliegenden Bereichen nicht ausgeschlossen werden. Auch Rettungsfahrzeuge können hiervon betroffen sein.

Die Vorhabenträgerin hat die Einsatzvorbereitung der Braunschweiger Rettungsleitstelle jedoch eng in die Planung der Verkehrssicherungspläne mit eingebunden.

11.20

Einwender 4 führt an, dass auf dem Sachsenendamm ein erhöhtes Unfallrisiko besteht, da er ein stark frequentierter Schulweg für über 1.000 Schüler des Schulzentrums Heidberg ist. Die Schüler kommen zu Fuß, per Rad und Stadtbahn und müssen die Fahrbahn überqueren. Auch Grundschüler der Grundschule Dresdenstraße müssen die Fahrbahn des Sachsenendammes überqueren.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Durch die vorhandenen Signalisierungen an den Knotenpunkten ist auch während der Bauzeit mit den entstehenden Ausweichverkehren eine sichere Querung möglich. Wie aus dem Gutachten hervorgeht, wird auch am Knotenpunkt Stettinstraße/Sachsenendamm (größte Verkehrsbelastung) die Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Im Ergebnis sind an diesem Knotenpunkt keine Anpassungen am Signalprogramm erforderlich.

11.21

Einwender 4 informiert, dass der Heidberg der Stadtteil mit der ältesten Bevölkerungsstruktur Braunschweigs ist. Viele ältere Menschen haben Schwierigkeiten, die Ampelschaltungen zur Querung des Sachsenendammes in der bereits jetzt vorgegebenen Zeit zu bewältigen. Es hat Jahre gedauert, bis die Ampelphasen auf Drängen des Bezirkrates verändert wurden. Und dennoch sind sie für Menschen mit Rollatoren und Gehhilfen noch zu kurz. Der Einwender erfragt, wie dies werden soll, wenn während der Bauphase täglich Ausweichverkehre von der Autobahn in tausendfacher Stückzahl den Sachsenendamm und die Anliegerstraßen als Abkürzungsstrecke nutzen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich sind an allen signalisierten Knotenpunkten die Räumzeiten ausreichend bemessen. Sie berechnen sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Tatsächlich wurden die Grünzeiten vor einigen Jahren im Stadtteil Heidberg großzügig verlängert. Ein erhöhtes Kfz-Aufkommen ändert an den Räumzeiten für den Fußgängerverkehr nichts.

Die Nutzung von Schleichwegen kann vom Vorhabenträger nicht beeinflusst werden.

11.22

Einwender 4 führt an, dass die vom und zum Sachsenendamm führenden Straßen der anliegenden Wohngebiete alle '30er Zonen' sind. Die Durchfahrten dieser Straßen über die Wittenbergstraße, entlang der Grundschule Dresdenstraße, werden bereits jetzt gern genutzt, um Ampelphasen an der Kreuzung Hallestraße zu umgehen und zur Salzdahlumer Straße Richtung Südstadt oder Richtung Klinikum zu gelangen. Der Einwender befürchtet, dass dies in der angrenzenden, reinen Wohnbebauung zu vermehrter Verkehrs- und Schadstoffbelastung sowie einem erhöhten Unfallrisiko führen wird.

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Da sich die ortskundigen Pendler erfahrungsgemäß ihre eigenen Wege/Zeiten suchen werden, um ihre Fahrzeiten zu minimieren, können diese Umleitungsverkehre auch auf den Nebenstraßen nicht ausgeschlossen werden. Zur Begründung wird auf Ziffer 11.18 des Beschlusses verwiesen.

11.23

Einwender 4 weist daraufhin, dass Ende 2019 am Sachsendamm eine Großbaustelle entstehen wird, da der alte Teil des Sportbades abgerissen und ein Neubau entstehen wird. Er fragt, ob dies für die Planung bedacht worden ist und welches Szenario sich ergibt, wenn sich der Neubau des Bades verzögert.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Siehe Ausführungen zu Ziffer 11.15 des Beschlusses.

11.24

Einwender 4 führt an, dass der flächenbezogene Schalleistungspegel sowohl für den Sachsendamm und die angrenzende Wohnbebauung als auch für die unmittelbaren Anwohner des Schlesiendamms nicht mitbetrachtet und unter Berechnung der Schallausbreitung nach DIN 18005 einbezogen werden. Abweichungen von über 5 dB(A) gelten als deutliche Überschreitung des Orientierungswertes die Maßnahmen der Minderung erfordern.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Beurteilung der Lärmsituation und die Ermittlung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich bei Straßenbaumaßnahmen nur aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die DIN 18005 ist im Rahmen der städtebaulichen Planung anzuwenden.

11.25

Einwender 4 führt an, dass der Bereich der A 36 (Gerastraße/Thüringenplatz) bereits jetzt nach dem z. Z. in Überarbeitung befindlichen Lärmaktionsplan der Stadt zu den Lärmschwerpunkten der Kategorie 1 (Stand 2013) liegt. Er befürchtet, dass sich die Schallpegel dort massiv erhöhen werden, sobald die Ausweichverkehre auf dem Sachsendamm existent werden.

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

Die Lärmaktionsplanung der Stadt Braunschweig ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine zeitlich begrenzte Lärmerhöhung während der Bauphase ist hinzunehmen.

11.26

Einwender 4 erfragt von welcher Verkehrsmengenschätzung die Behörde nach Einrichtung der Baustellen sowohl für den Sachsendamm als auch den Schlesiendamm oder die Leipziger Straße tagsüber und nachts ausgehen. Er befürchtet, dass durch den Ortsteil Melverode, am Schlesiendamm und direkt an der Grundschule vorbei, starke Ausweichverkehre Richtung Stöckheim mit erhöhtem Unfallrisiko entlangführen werden.

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

In den Verkehrsuntersuchungen für die Verkehrsverlagerungen wurden ausschließlich Tagesverkehrsstärken berücksichtigt, da diese durch ihre Verkehrsstärke maßgeblich sind. Im Sachsendamm zeigt das neue auf die zweistreifige Verkehrsführung Richtung Norden überarbeitete Gutachten bei der Vorzugsvariante eine Verkehrssteigerung von 5.150 Kfz/24h in der Nord-Süd Fahrbeziehung und von 1.350 Kfz/24h in der Süd-Nord Fahrbeziehung. Der Schlesiendamm weist eine deutlich geringere Verkehrssteigerung auf. Die Leipziger Straße wird durch die geplante Verkehrsführung und Sperrung der Zufahrtsrampe in der Anschlussstelle Melverode um bis zu ca. 2.450 Kfz/24h entlastet.

Das entsprechende Gutachten wurde dem Einwender am 4. Februar 2019 zur Verfügung gestellt.

11.27

Einwender 4 fordert in die Planungen auch eine einzurichtende Kontrolle zur erwartungsgemäß verkehrsbedingten Veränderung der Luftschadstoffe in den angrenzenden Ausfallstraßen Leipziger Straße (vorhandenes besonderes berücksichtigungsbedürftiges Krankenhaus HEH), Sachsendamm und Schlesiendamm mit aufzunehmen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Eine Kontrolle der Luftschadstoffe ist im Zuge der Baumaßnahme nicht vorzusehen, da die o. g. Verkehrswege nicht im Bereich der Baustrecke liegen und damit nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Eine Betrachtung des nachgeordneten Straßennetzes ist nicht durchzuführen, weil keine dauerhafte Änderung der Verkehre geplant oder absehbar ist. Es handelt sich grundsätzlich um einen Ersatzneubau ohne eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kreuz BS-Süd.

11.28

Einwender 4 teilt mit, dass Anwohner des Stendalweges Eingriffe in Natur- und Umweltschutz befürchten. Der rückwärtige Streifen der Zubringerbrücke Leipziger Straße zur Wolfenbütteler Straße ist mittlerweile mit einem 'Wäldchen' bewachsen, welches Vögeln und Kleintieren Unterschlupf gewährt und angrenzenden Bewohnern für ihre Häuser extremen Lärmschutz bietet. Es wäre wünschenswert, dieses baumbewachsene Gebiet zu erhalten bzw. so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Eingriff in die Anschlussrampe der Anschlussstelle BS-Melverode ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Baumbestand wird für den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 2' nicht angegriffen. Der Einwand müsste im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Brückenbauwerk 'BS 1' vorgebracht werden.

11.29

Der ADFC Wolfenbüttel e. V. regt an im Rahmen der Brückenneuplanung den Planbereich zu erweitern und eine Trasse für einen zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig verlaufenden Radschnellweg zu schaffen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bei der vorliegenden Baumaßnahme handelt es sich um den Ersatzneubau eines vorhandenen und erneuerungsbedürftigen Brückenbauwerkes. Die planungsrechtliche Absicherung zur Errichtung einer Radschnellwegtrasse ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

11.30

Die Stadt Braunschweig bemängelt, dass ihm für die geplante Verkehrslenkung und Verkehrsabwicklung der mehrjährigen Bauphase keine Unterlagen vorliegen. Er weist daraufhin, dass insbesondere auch die Lichtsignalanlagen den Verkehrsflüssen angepasst werden müssen. Die verträgliche und sichere Abwicklung des Verkehrs auf den Straßen im Stadtgebiet Braunschweig während der Bauphase ist über ein Verkehrsgutachten vorab nachzuweisen.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat durch die WVI ein Gutachten zur voraussichtlichen Entwicklung der Umleitungsverkehre erstellen lassen.

Das Gutachten ist dem Fachbereich Tiefbau und Verkehr übersandt worden.

Die Verkehrsuntersuchungen zur geplanten Verkehrsführung während der Bauphase sind grundsätzlich nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

11.31

Die Stadt Braunschweig weist daraufhin, dass während der Bauphase mit gravierenden Beeinträchtigungen des abwehrenden Brandschutzes, der technischen Hilfeleistung sowie der rettungsdienstlichen Versorgungsqualität zu rechnen ist.

Im Nahbereich des Brückenbauwerkes befindet sich die Feuerwache Süd. Die Alarmroute u. a. für die Weststadt führt über die A 39. Auch das Städtische Klinikum Braunschweig, Standort Salzdahlumer Straße, wird aus dem südlichen und westlichen Bereich mit Rettungsfahrzeugen über das Autobahnkreuz angedient.

Zudem ist die massiv eingeschränkte Möglichkeit der Rettung von Personen, z. B. bei Verkehrsunfällen, zu nennen. Durch Staubildung und Verlagerung der Verkehrsströme in die Peripherie wird auf erschwerte Rahmenbedingungen bei der Anfahrt zum Notfallort hingewiesen. Als 'worst-case'-Szenario wird dabei ein Verkehrsunfall mit der Aufgabe der technischen Rettung im Bereich der Behelfsbauwerke betrachtet.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der Größe und der Dauer der Baumaßnahme wird es während der gesamten Bauzeit zu Beeinträchtigungen kommen.

Die Vorhabenträgerin wird die Polizei und die Rettungsleitstelle der Feuerwehr bei der Erarbeitung der Verkehrssicherungspläne mit einbeziehen, um damit Einschränkungen durch nicht vermeidbare Verkehrsverlagerungen möglichst gering zu halten.

Durch den Einsatz der Behelfsbauwerke wurde bereits einer möglichst geringen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch die Baumaßnahme Rechnung getragen.

11.32

Die Stadt Braunschweig fordert ergänzende Aussagen zu dem zu erwartenden Baustellenlärm und -staub zu treffen und Maßnahmen zu formulieren, die zum einen bzgl. Lärm die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm beim Nachbarn sicherstellen und zum anderen keine erheblichen Staubemissionen verursachen, die sich nachteilig bei Nachbarn und im öffentlichen Raum auswirken könnten.

Der Forderung wird entsprochen.

Grundsätzlich lassen sich sowohl Abbrucharbeiten wie auch laute Bautätigkeiten bei der Erneuerung eines Brückenbauwerkes nicht vermeiden. Da im Umfeld der Baumaßnahme Wohn- und Gewerbegebiete vorhanden sind, hat die Vorhabenträgerin eine Beurteilung dieser Lärmimmissionen durch die Bautätigkeit nach der AVV Baulärm vorgenommen.

Sie hat eine schalltechnische Untersuchung als Vorabschätzung der zu erwartenden Lärmimmissionen sehr lauter Bautätigkeiten durchgeführt. Die Untersuchung wird nachrichtlich zu den Planunterlagen genommen (Unterlage 25).

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen Überschreitungen von mehr als 5 dB(A) über den Richtwerten der AVV Baulärm. Nach 4.1 der AVV Baulärm sollen bei Überschreitungen um mehr als 5 dB(A) Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden.

Jedoch kann von Maßnahmen zur Lärminderung abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes besteht bei einer Vorbelastung durch andere Schallquellen eine verminderte Schutzwürdigkeit.

Die vorhandene dauerhafte Lärmbelastung in diesem Bereich wird durch den Verkehr der A 39, der B 4 und der Stadtbahn bestimmt. Im Planungsgebiet ist somit bereits eine erhebliche Lärmvorbelastung vorhanden. Es ist zu berücksichtigen, dass seinerzeit hinsichtlich der A 39 und B 4 Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind.

Sowohl von der A 39, wie auch von der B 4/A 36 wurden bereits Lärmschutzmaßnahmen (aktiver Lärmschutz und passiver Lärmschutz) als Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV durchgeführt.

Die Voruntersuchungen zum Baulärm zeigen, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen von der Baustelle in der Regel nicht über den bereits vorhandenen Lärmimmissionen liegen.

Da zum derzeitigen Planungsstand nicht alle einzelnen Lärmereignisse der Baustelle ermittelt werden können, können einzelne kurzzeitige Lärmereignisse auch über dieser allgemeinen Vorbelastung liegen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich um kurzzeitige unvermeidbare Lärmereignisse handeln wird und die Bauarbeiten nach Punkt 5.2.2 der AVV Baulärm im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind.

Im Rahmen der Organisation der Baustelle und der Wahl der Baumaschinen und des Bauverfahrens wird die Vorhabenträgerin anstreben die Lärmimmissionen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

11.33

Die Stadt Braunschweig weist darauf hin, dass in der Unterlage 17.1.2 die Tabelle 1 einen Fehler aufweist.

Das Kapitel 1.2 'Rechtliche Beurteilung' ist nicht vollständig. Die Fehler sind zu korrigieren.

Der Forderung wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat ein Deckblatt zu Unterlagen 17.1.2 entworfen. Der Fehler in der Unterlage 17.1.2, Tabelle 1, Seite 10, 1. Zeile für das Gebäude Wolfenbütteler Straße, wurde korrigiert. Das Deckblatt ist den Planfeststellungsunterlagen beigelegt.

Der Text der rechtlichen Beurteilung wurde ergänzt.

11.34

Die Stadt Braunschweig merkt an, dass sich am Gebäude Wolfenbütteler Str. 48 aus dem Neubau des Bauwerks 'BS 2' am Kreuz BS-Süd zwar kein Anspruch auf Lärmschutz ergibt. Da an diesem Gebäude auf Grund des geringen Abstandes zur Wolfenbütteler Straße der Nachtwert über 60 dB(A) liegt, ist hier vom Baulastträger der Straße, in diesem Fall die Stadt Braunschweig, zu prüfen, ob eine Gesundheitsgefährdung vorliegt und ob ggf. Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an den Straßenbaulastträger, die Stadt Braunschweig, weitergeleitet.

11.35

Die Stadt Braunschweig weist auf eine notwendige schalltechnische Ermittlung der Gesamtimmissionssituation durch Schienen- und Straßenverkehrslärm hin. Das Ergebnis ist -im Rahmen der Abwägung hinsichtlich einer möglichen Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG- den sogenannten 'Gesundheitswerten' von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gegenüber zu stellen und zu beurteilen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Abweichend von dem Grundsatz, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Veränderung öffentlicher Straßen ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg maßgeblich ist, kann die Bildung eines Summenpegels dann geboten sein, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg zusammen mit vorhandenen

Vorbelastungen anderer Verkehrswege zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, zuletzt B. v. 25.04.2018, 9 A 16.16). Eine in der Planfeststellung zu berücksichtigende Schutzpflicht besteht allerdings nur dann, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Eine Verpflichtung, gesundheitlich kritische Immissionslagen bei Gelegenheit einer Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht (BVerwG, B. v. 06.03.2013). In dem Schallgutachten aus Mai 2017 (Unterlage 17) wurde ermittelt, dass sich weder der Straßen- noch der Schienenverkehrslärm durch das Vorhaben erhöhen und somit auch keine Gesamtlärmerhöhung vorliegt. Die Belange der betroffenen Gebäudeeigentümer werden daher bei der Abwägung hinsichtlich des Vorhabens als nicht maßgeblich angesehen, die Immissionen sind hinzunehmen. Eine Gesamtlärmbetrachtung bleibt insbesondere der Lärmaktionsplanung gem. § 47 d BImSchG vorbehalten.

11.36

Die Stadt Braunschweig fordert darüber hinaus die Auswirkungen durch die Nutzung der über den Bauzeitraum vorgesehenen temporären Behelfsbrücke schalltechnisch zu ermitteln und diese gegenüber den sogenannten 'Gesundheitswerten' zu beurteilen.

Der Forderung wird entsprochen.

Eine derartige Untersuchung wurde durchgeführt und liegt der Planfeststellungsbehörde bereits vor. Durch die geringeren Geschwindigkeiten auf der Behelfsumfahrung ergeben sich gegenüber der vorhandenen und künftigen Situation überwiegend geringere Lärmemissionen.

11.37

Die Stadt Braunschweig fordert bezüglich der Stadtbahntrasse Aussagen zu möglichen Erschütterungen zu treffen oder ein Erschütterungsgutachten erstellen zu lassen.

Der Forderung wird entsprochen.

Für die Stadtbahntrasse wurde eine Schwingungstechnische Stellungnahme vom Ingenieurbüro I.B.U., Essen erstellt. Diese wird als Anlage den Planunterlagen (Unterlage 24) beigelegt.

Es ist festzustellen, dass es weder durch das Ersatzbauwerk 'BS 2' noch durch die Behelfsbauwerke zu einer kritischen Erhöhung der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen kommt, da die Abstände zur benachbarten Wohnbebauung groß genug sind (s. Anlage 3 der Unterlage 24). Es sind daher keine Maßnahmen zur Minderung der Schwingungsimmissionen an der Gleisanlage erforderlich.

12. Begründung für die geänderte Planung und die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen

Die Änderungen in den Plänen und die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen sind verhältnismäßig, angemessen und erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte Anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden Rechtsvorschriften sowie aus den berechtigten Forderungen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden.

Die zusätzlichen Nebenbestimmungen ergeben sich aus den Zusagen der Vorhabenträgerin sowie aus rechtlich einzuhaltenden Bestimmungen.

Weitere verbindliche Zusagen gegenüber den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange sind Ziffer 11 des Beschlusses zu entnehmen.

13. Begründung für die Anordnung der sofortigen Vollziehung.

Die Vorhabenträgerin hat mit Datum vom 4. April 2019, eingegangen am 9. April 2019, einen Antrag auf sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt.

Die Vorhabenträgerin hat ihr an der zeitnahen und ohne Unterbrechungen erfolgenden Verwirklichung des Projekts bestehendes besonderes Interesse begründet. Das Interesse bereits vor einer Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses das Vorhaben vollziehen zu dürfen, überwiegt gegenüber anderen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen bis zu dem Zeitpunkt von dem Vollzug und den Auswirkungen der Planfeststellung verschont zu bleiben.

Klagen von privaten Einwendern oder Trägern öffentlicher Belange würden eine Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses während der Dauer eines Gerichtsverfahrens von möglicherweise mehreren Jahren verzögern. Das Kreuzungsbauwerk stellt eine verkehrsgewichtige Verbindung im Süden Braunschweigs dar. Während der Dauer eines Gerichtsverfahrens könnte es zu einem Versagen des Brückenbauwerkes kommen und der Verkehr im Bereich des Bauwerkes vollständig zum Erliegen kommen.

Die Vorhabenträgerin hat bei einer Überprüfung des Brückenbauwerkes, das aus drei Teilbauwerken besteht und bereits 1966 errichtet worden ist, im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht festgestellt, dass das Bauwerk die heutigen Anforderungen nicht mehr erfüllen kann und zwingend erneuert werden muss.

Ein plötzliches Versagen des Bauwerkes kann nicht ausgeschlossen werden, da für diese älteren Brückenbauwerke, die mit vergütetem spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstahl hergestellt worden sind, kein rechnerisches Ankündigungsverhalten nachgewiesen werden kann.

Bereits der Ausfall eines der drei Bauwerke vor der Herstellung des Behelfsbrückenbauwerkes würde zum Ausfall der jeweiligen Verkehrsbeziehung im Verlauf der B 4/A 36 führen. Würde die vorgespannte Pfahlkopfplatte, die ebenfalls spannungsrissskorrosionsgefährdet ist, versagen, würde eine nicht kalkulierbare Setzung (bis zum Abriss) auch eine Sperrung der Autobahn A 39 nach sich ziehen.

Anhaltspunkte für eine Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind nicht erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Interessenabwägung sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und abgewogen und hat ihnen, soweit es geboten und erforderlich war, durch die in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Es überwiegt schlussendlich das besondere Vollzugsinteresse der Vorhabenträgerin an einer zeitnahen Realisierung des Bauvorhabens und somit der Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gegenüber dem Suspensivinteresse der möglicherweise belasteten Beteiligten, bis zu einer abschließenden gerichtlichen Klärung von der Maßnahme verschont zu bleiben. Die Realisierung des Vorhabens führt nicht zu schweren und weittragenden Eingriffen in die Rechte Dritter.

Dem Antrag der Vorhabenträgerin wird daher gefolgt. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist zwingend erforderlich.

14. Hinweise

14.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Stadt Braunschweig, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Bohlweg 30, 38100 Braunschweig während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Braunschweig ausgelegt.

14.2

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft (§ 17 c Nr. 1 FStrG).

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Klage ist gegen die Stadt Braunschweig, Bohlweg 30, 38100 Braunschweig zu richten.

Aufgrund der Anordnung der sofortigen Vollziehung *hat eine* Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO an das o. g. Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Klage wieder herzustellen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Er ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig.

Im Auftrag

Plagge

Fundstellen

Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237)

Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juni 2018 (Nds. GVBl. S. 112)

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 25 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846)

Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 24 des Gesetzes vom 21. Juni 2019 (BGBl. I S. 846)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. März 2019 (BGBl. I S. 332)

Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) vom 11.12.1987, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) BNatSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. 2010, S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 21 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. April 2007 (Nds. GVBl. 2007, S. 179), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 122)

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 1949 (Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. März 2019 (BGBl. I S. 404)

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432)

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 201 (BGBl. 2269)

AVV Baulärm – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen – AVV Baulärm) vom 19. August 1970

Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau - DIN 18005 Teil I - Ausgabe Mai 1987 -

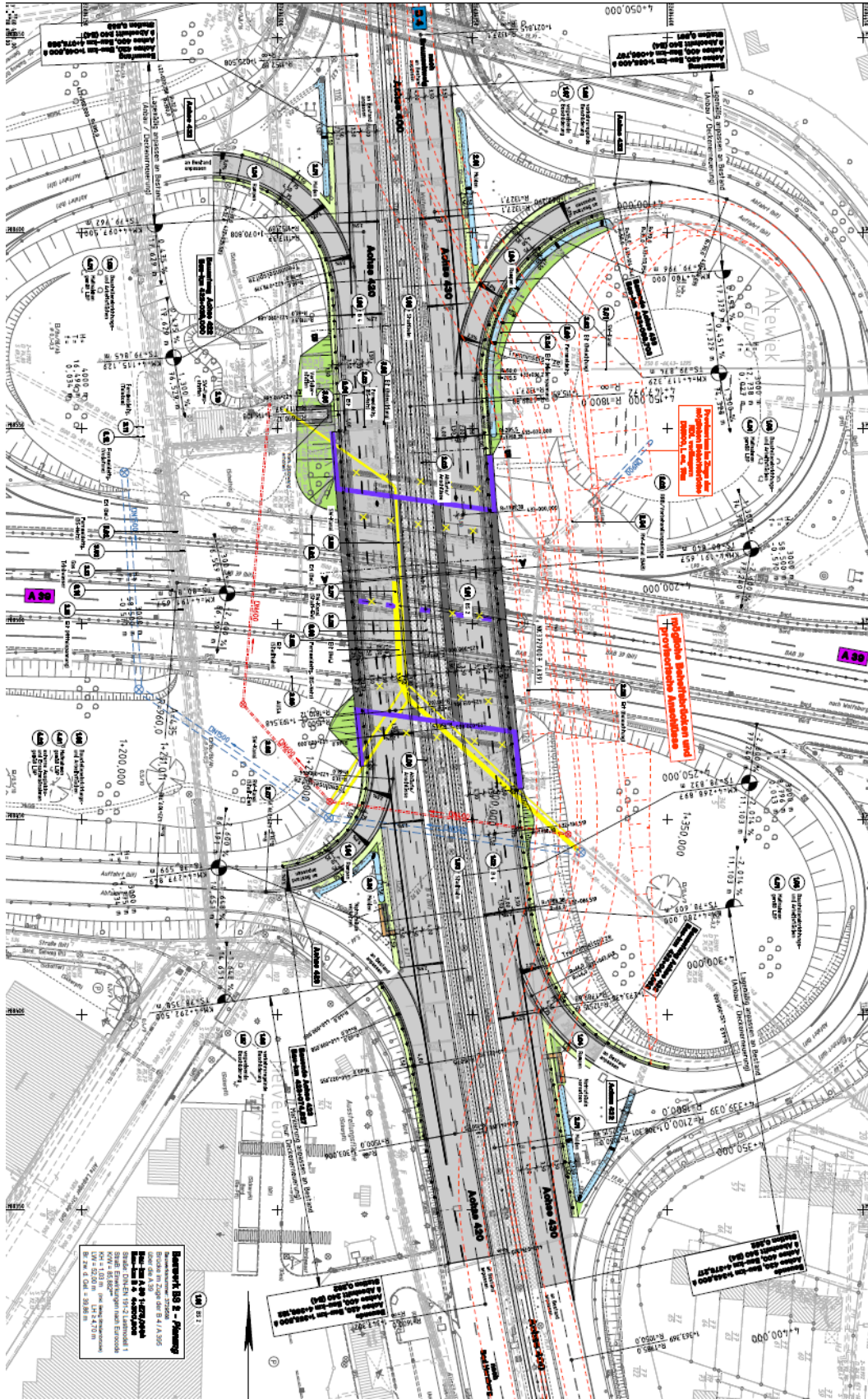
Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938)

Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008

Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)

Entwurf

Lageplan des Ersatzneubaus des Bauwerkes ,BS 2' am Kreuz BS-Süd (A 39/B 4)



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"

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz	<i>Datum:</i> 22.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (Anhörung)	23.10.2019	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 Lärmschutzeinrichtungen (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 Gleisschotter 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.

Schienerverkehrslärm

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 verhältnismäÙe 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 straÙenzugewandten 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 StraÙenbauvorhaben 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 auÙerhalb und innerhalb der Sperrpause unterschieden. In der zweiwöchigen Sperrpause wird die Bahnstrecke voll gesperrt. In dieser Zeit soll rund um die Uhr gearbeitet werden. AuÙerhalb 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 lärmarmen 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 Öfteren 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 Wasserransammlungen 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 Gefahrenforschungmaßnahmen 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 dazugehörigen 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.:	Jahrlänge

Planfeststellungsbehörde

STADT BRAUNSCHWEIG	
Fachbereich 61 Abt. Integrierte Entwicklungsplanung	
Eing.:	25. Sep. 2019
FB 61 6151 7.N	

Bearbeitet von
Norbert Gosmann

E-Mail: [NVL: 15.11](mailto: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 - 12:00 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

Absender:

CDU-Fraktion Stadtbezirksrat 132

TOP 11.1

19-10982

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Parksituation Sportplatz "Rote Wiese"

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

23.05.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur
Beantwortung)

05.06.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

Die CDU-Fraktion fragt an, ob es möglich ist, die Trennung zwischen dem Parkplatz "Rote Wiese" und dem Fuß- und Radweg wieder herzustellen. Nach Abriss des Holzzaunes vor einiger Zeit existiert keine Barriere mehr, so dass die Besucher der Sportvereine auf den Grünflächen parken und die Fuß- und Radfahrer behindern.

Gez. Ziegler-Schrey
Fraktionsvorsitzende

Anlage/n:

keine

Absender:

**Fraktion B90/Grüne im Stadtbezirksrat
132**

TOP 11.2
19-11484
Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Radweg unter der nördlichen Bahnbrücke Salzdahlumer Straße

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

16.08.2019

Beratungsfolge:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewwegsgarten-Bebelhof (zur
Beantwortung)

28.08.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

In der Mitteilung 18-08415 außerhalb von Sitzungen vom 20.6.2018 teilte die Verwaltung mit:

"Aufgrund von Beschwerden aus der Bevölkerung über die vorhandene Betonbordsteinkante zwischen Geh- und Radweg beidseitig der Salzdahlumer Straße im Bereich der Bahnbrücken erhalten die Radwege im Sommer 2018 eine neue Asphaltdeckschicht. Diese wird die Höhendifferenz zwischen den Radwegen und Betonbordsteinkante ausgleichen."

Dies wurde bisher nur unter südlichen Bahnbrücke erledigt. Daher wird angefragt, wann die angekündigte Maßnahme auch unter der nördlichen Brücke für die Fahrtrichtung Norden umgesetzt wird.

gez.

Dr. Burkhard Plinke
Fraktionsvorsitzender

Anlagen:

keine

Betreff:
Radweg unter der nördlichen Bahnbrücke Salzdahlumer Straße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 18.10.2019
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 132 Viewegsgarten-Bebelhof (zur Kenntnis)	29.10.2019	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 16.08.2019 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Verwaltung wird im Jahr 2020 die Asphaltdeckschicht auf dem Radweg auf der Ostseite der Salzdahlumer Straße von der Zufahrt zum DB-Gelände bis zum Ende des nördlichen Brückenbauwerkes erneuern.

Wiegel

Anlage/n:
keine