



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang der  
Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Zum Haupt-  
güterbahnhof in Braunschweig**

Vorhabenträgerin: Braunschweiger Verkehrs-GmbH

01. August 2016

3326-30161-2/16 BSVG



**Niedersachsen**

## **PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

Planfeststellungsverfahren für die

### **Umgestaltung des Schienenverkehrsweges entlang der Helmstedter Straße zwischen Leonhardstraße und Zum Hauptgüterbahnhof in Braunschweig**

#### 1. Verfügender Teil

##### 1.1 Planfeststellung

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß § 28 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) der aus den unter Ziff. 1.1.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

##### 1.1.1 Planunterlagen

Übersichtslageplan i. M. 1:1000 vom 25.01.2016	Anl. 3
Lagepläne i.M. 1:500 (Deckblatt) vom 05.07.2016	Anl. 5, Plan 1 u. 2
Höhenpläne i.M 1:500/50 vom 25.01.2016	Anl. 6, Plan 1 - 4
Regelungsverzeichnis (Deckblatt) vom 25.01.2016	Anl. 11.2, Seite 1 - 10
Straßenquerschnitte i.M. 1:50 vom 25.01.2016	Anl. 14, Plan 1 – 5, 7
Straßenquerschnitte i.M. 1:50 (Deckblatt) vom 05.07.2016	Anl. 14, Plan 6a
Zusammenstellung der Anspruchsberechtigten für passiven Schallschutz (Deckblatt) vom 30.05.2016	Anl. 17.3, Tab. 1a, 1b und 2

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 50 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

### 1.1.2 Nicht planfestgestellte, nachrichtlich beigefügte Unterlagen

Folgende Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung:

Erläuterungsbericht (Deckblatt) vom 05.07.2016	Anl. 1, Bl. 1 – 34
Übersichtskarte i.M. 1:25.000 vom 25.01.2016	Anl. 2
Allgemeine ergänzende Regelungen zum Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Anlagen vom 25.01.2016	Anl. 11.1, Bl. 2 – 6
Leitungsbestandspläne i. M 1:500 vom 25.01.2016	Anl. 16.1, Plan 1 und 2
Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten vom 30.09.2015	Anl. 17.1
Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten (Deckblatt) vom 27.04.2016	Anl. 17.2
Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 25.01.2016	Anl. 19

## 1.2 Nebenbestimmungen

### 1.2.1

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Ausführungspläne rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen und soweit technisch möglich, vorhandene Telekommunikationsleitungen durch notwendige oder erforderliche Schutzmaßnahmen in ihrem Bestand zu sichern.

### 1.2.2

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, bei der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Leonhardstr. 11, 30175 Hannover, die für die technische Detailplanung der Straßenbahnbetriebsanlagen erforderlichen Verfahren nach §§ 60 und 62 Bau- und Betriebsordnung, Straßenbahn (BOStrab) zu beantragen.

### 1.2.3

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros I.B.U, Essen, vom 30.10.2015 haben die Eigentümer der in der Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Grenzwertüberschreitungen (Anlage 17.3, Tab. 1a und 1b) bzw. kritische Pegeländerungen aufgrund des Gesamtverkehrslärms (Anl. 17.3, Tab. 2) aufgeführten Gebäude gemäß § 42 Abs.1 und 2 BImSchG dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden.

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in diesen Gebäuden ergeben sich aus der gemäß § 43 Abs.1 Nr. 3 BImSchG erlassenen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) und sind zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung bilateral bzw. in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

### 1.2.4

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, zur Erfassung möglicher Beschädigungen an der vorhandenen Bausubstanz durch die Bauaktivität bei der Realisierung des Bauvorhabens vor Beginn und in Rücksprache mit den Eigentümern eine Beweissicherung der angrenzenden Gebäude und Anlagen durchzuführen.

### 1.2.5

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, aus Sicherheitsgründen die Erdarbeiten baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen und anschließend eine Sohlensondierung durchzuführen, da aufgrund der Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg ein Verdacht auf Kampfmittel besteht.

### 1.2.6

Auflagenvorbehalt

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

## 1.3. Zusagen

Alle von der Vorhabensträgerin im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens, insbesondere auch im Rahmen der Stellungnahme zu den Äußerungen der Verfahrensbeteiligten gegebenen Zusagen werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

#### 1.4. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen oder Planänderungen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

#### 1.5. Nachrichtliche Hinweise

##### 1.5.1

Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt. Die Kostenträgerschaft richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den vertraglichen Regelungen.

##### 1.5.2

Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte sind gem. § 32 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz verpflichtet, die in § 32 Abs. 1 Nr. 1 und 2 bezeichneten technischen Einrichtungen zu dulden.

## 2. Begründender Teil

### 2.1 Beschreibung des Vorhabens

Für die Baumaßnahme hat die Braunschweiger Verkehrs-GmbH am 02.02.2016 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Die Helmstedter Straße/Leonhardstraße ist sowohl im Bereich der Fahrbahn und Nebenflächen als auch im Bereich eingepflasteter Straßenbahngleisanlagen stark erneuerungsbedürftig. Von der Braunschweiger Verkehrs-GmbH wurde daher gemeinsam mit der Stadt Braunschweig ein ganzheitliches Konzept erstellt, das mit einer Neuordnung sämtlicher Verkehrslagen einhergeht. Die städtische Planung wurde vom Rat der Stadt Braunschweig am 08. Juli 2015 beschlossen. Die hier gegenständliche Planung betrifft ausschließlich die Änderungen an den Betriebsanlagen der Stadtbahn, mithin die Gleis- und Fahrleitungsanlagen sowie die Haltestellen in den Straßenzügen Helmstedter Straße und Leonhardstraße.

Die Stadtbahnstrecke zwischen Leonhardplatz und Am Hauptgüterbahnhof hat eine hohe betriebliche Bedeutung im Netz der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, da die Strecke neben der

Bedienung mit der Stadtbahnlinie 4 die einzige Zufahrt zum Stadtbahndepot der Verkehrs-GmbH ist und von sämtlichen ein- und aussetzenden Fahrzeugen befahren wird. Es soll eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere durch die neue Lage der Haltestellen Marienstift und Ackerstraße erreicht werden. Bisher liegen die Haltestellen im Verkehrsraum der Straße, so dass der Fahrgast teilweise vom Wartebereich am Fahrbahnrand einen Fahrstreifen queren muss um über Stufen ins Fahrzeug zu gelangen. Dieser Zustand entspricht nicht mehr den Anforderungen an einem modernen, sicheren und behindertgerechten ÖPNV. Die Haltestellen Marienstift und Ackerstraße erhalten neue Standorte und werden niederflurgerecht ausgebaut. Die Haltestellen von Stadtbahn und Bus werden zusammengelegt, so dass durch eine Bedienung am selben Bahnsteig die Verkehrssicherheit für Fahrgäste insgesamt in hohem Maße verbessern wird.

Die Lage der Haltestellen ist kleinräumig untersucht und bewertet worden, da der Verlauf der Stadtbahntrasse feststeht. Die Haltestelle Marienstift ist an den Fahrbahnrand verlegt, um Verkehrsflächen zu minimieren. Eine Variante mit Haltestelleninseln wurde verworfen, da dieses zu sehr schmalen Nebenanlagen führen würde. Die Haltestelle Ackerstraße war in der Seitenlage nicht zu realisieren, weil die Stadtbahn dann in der Haltestellenausfahrt mehrere Fahrstreifen hätte queren müssen; die Leistungsfähigkeit des hochbelasteten Knotenpunkts Ackerstraße würde sich für alle Verkehrsteilnehmer verschlechtern.

Die sich in der Einmündung Georg-Westermann-Allee befindlichen Gleis- und Weichenanlagen, die der Anbindung des ehemaligen Stadtbahndepots dienten, sind inzwischen funktionslos und werden zurückgebaut. An allen Knotenpunktarmen Leonhardstraße/Georg-Westermann-Allee/Helmstedter Straße werden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Die Stadtbahn verläuft als straßenbündiger Gleiskörper in der Straßenmitte. Die Lage der Achsen wird östlich der Schillstraße in einem etwas größerem Umfang verändert, um die von der Stadt Braunschweig im Zuge der Verkehrsuntersuchung BraWo-Park geplanten zwei Linksabbiegestreifen in Richtung Schillstraße zu gewährleisten. Die Lichtsignalanlagen werden im Zuge des Umbau neu hergestellt bzw. angepasst und die Stadtbahn an den Knotenpunkten bevorrechtigt.

## 2.2 Verfahrensablauf

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 15.02.2016 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 01.03.2016 bis 31.03.2016 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Von einer förmlichen Erörterung der Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan sowie einer Einwendung wurde gem. § 29 Abs. 1a Nr. 5 PBefG abgesehen. Hierzu wurde am 05.07.2016 nochmals Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Einwendungen gegen einen Verzicht auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurden nicht erhoben. Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

### 2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben hat die Planfeststellungsbehörde gem. § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1757) in der zurzeit geltenden Fassung, geprüft, ob im Einzelfall eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die überschlägige Prüfung hatte ergeben, dass eine zwingende Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gegeben ist. Die entsprechende Feststellung wurde mit der ortsüblichen Bekanntmachung bei der Einleitung dieses Planfeststellungsverfahrens bereits öffentlich bekannt gegeben.

### 2.4 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist planungsrechtlich gerechtfertigt. Eine straßenbahnrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom Personenbeförderungsgesetz allgemein verfolgten Zielen gem. § 8 Abs. 3 PBefG ein Bedürfnis besteht und die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist eine Maßnahme nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftiger Weise geboten ist. Das Vorhaben ist in diesem Sinne geboten, da die Gleise, wie oben ausgeführt erneuerungsbedürftig sind und durch den Neubau der Haltestellen die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit verbessert wird.

### 2.6. Immissionen

#### 2.6.1 Lärmimmissionen

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist u.a. bei der wesentlichen Änderung von Straßenbahnen, zu der die Sanierung und Umgestaltung der Gleisanlage Helmstedter Straße gehört, sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Beurteilung der Schädlichkeit der Lärmbelastung sind die Grenzwerte

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum BImSchG -16. BImSchV-) heranzuziehen.

Die 16. BImSchV gilt gemäß § 1 Abs.1 für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Schienenwegen. Nach § 1 Abs. 2 Nr.2 ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

§ 2 der 16. BImSchV legt für die unterschiedlichen Gebietsnutzungen die folgenden Immissionsgrenzwerte fest:

<b>Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime</b>	
57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts
<b>Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</b>	
59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
<b>Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete</b>	
64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts
<b>Gewerbegebiete</b>	
69 dB(A) tags	59 dB(A) nachts

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des hier gegenständlichen Teils des Stadtgebietes basieren gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der räumlich einschlägigen Bebauungspläne. Der durch diesen Planabschnitt betroffene Bereich der Helmstedter Straße 35, 35A, 35B und 36A ist laut Bebauungsplan ein Kur- bzw. Krankenhausgebiet, das übrige Beurteilungsgebiet ein Allgemeines Wohngebiet. Nach der den Planunterlagen beigefügten schalltechnischen Untersuchung des Büros I.B.U. vom 30.10.2015 werden die geltenden Immissionsgrenzwerte durch den Schienenverkehr an Gebäuden, an denen das Gleis näher zur Bebauung rückt, überschritten. Aufgrund der geänderten Verkehrsführung ist die kritische Pegelzunahme von 3 dB(A) an einigen Immissionsorten zu verzeichnen. Der kritische Immissionspegel von 60 dB(A) nachts wird teilweise schon im Bestand



überschritten und/oder teilweise weiter erhöht, so dass verschiedene Fassaden und Etagen der Gebäude Helmstedter Straße 35A und 134 durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen sind.

An einigen, in der Schalluntersuchung ausgewiesenen Etagen der Gebäude Helmstedter Straße 35E, 36F, 129 und 134 erhöht sich die Gesamtimmisionsbelastung (Summenpegel) aus Schienen- und Straßenverkehr oberhalb der ohne den Ausbau vorliegenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und /oder 60 dB(A) nachts um bis zu 0,7 dB(A). Für die betroffenen Etagen ist Schallschutz vorzusehen. Hier ist eine Gesamtbelastung zu erwarten, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist<sup>1</sup>. Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 1, § 43 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schützen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt<sup>2</sup>. Der Ordnungsgeber besitzt hier einen weiten Gestaltungsspielraum. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Ordnungsgeber die Grenzwerte in gleicher Höhe festgesetzt hätte, wenn er die Gesamtlärmbelastung durch mehrere Verkehrswege zugrunde gelegt hätte.

Aktiver Schallschutz kommt für diese Gebäudeetagen nicht in Betracht. Zwar ist ein solcher Schutz nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Jedoch sind Lärmschutzwände oder –wälle nur dann effektiv, wenn sie möglichst nah am Emissionsort errichtet werden können. Dies ist im Verlauf der Baustrecke – wie regelmäßig im innerstädtischen Bereich – aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Die örtlichen Gegebenheiten lassen die Errichtung aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden oder –wällen nicht zu. Die Helmstedter Straße ist im Planfeststellungsbereich von einer überwiegend geschlossen Wohnbebauung, die in unmittelbarer Nähe zur Straße liegt, geprägt. Die betroffenen Gebäude liegen alle in unmittelbarer Nähe der Straße. Auch angesichts des Gebietscharakters und der geringen Steigerung der Lärmimmissionen durch die Baumaßnahme sind aufwendige bzw. unter Umständen auch mit Nachteilen behaftete aktive Lärmschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig anzusehen.

Die betroffenen Gebäudeetagen sind durch passive Schallschutzmaßnahmen zu schützen. Es besteht insoweit ein Entschädigungsanspruch gegen die Vorhabenträgerin (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). In diesen Fällen sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen<sup>3</sup>. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen Lärm dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räu-

---

<sup>1</sup> BVerwG, Urteil vom 10. November 2004, 9 A 67/03

<sup>2</sup> BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2003, 9 A 1/02

<sup>3</sup> BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81

men in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung (24. BImSchV). Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.3.) werden nur dann durchgeführt, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist. Insoweit wird die Entschädigung in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung unterliegt nicht dem Regelungsgehalt dieses Planfeststellungsbeschlusses.

### 2.6.2 Erschütterungen

Um mögliche negative Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des Stadtbahnbetriebes auf die umliegenden Gebäude beurteilen zu können, wurde ein schwingungstechnisches Gutachten eines unabhängigen Ingenieurbüros erstellt. Das Gutachten vom 30.09.2015 kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der geringen Abstände zwischen Gebäude und Gleisachse im Bereich der Leonhardstraße davon auszugehen ist, dass der Orientierungswert Körperschall von 40 dB(A) für Schlafräume derzeit teilweise und auch zukünftig überschritten wird. Der Gutachter empfiehlt daher im vorderen Teil der Leonhardstraße mit enganliegender Bebauung eine hochelastische Schienenlagerung in Form des kontinuierlich elastisch gebetteten Schienensystems (KES). Für den Bereich der Helmstedter Straße wird aufgrund der vorhandenen Vorbelastung eine Rillenschienenlagerung empfohlen. Für den Bereich zwischen Schillstraße und Eisenbahnüberführung, im Bereich der Haltestelle Ackerstraße und zwischen der Ackerstraße und dem Ausbauende ist der Abstand der relevanten Bebauung zur Gleisachse so groß, dass hier keine Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

Unter Verweis auf lfd. Nr. 1 des Regelungsverzeichnisses (Anl. 11.2) sowie den zeichnerischen Darstellungen im Lageplan (Anl. 5 Blatt 1) ist im genannten Streckenbereich des Bauvorhabens eine hochelastische Schienenlagerung mit einer vertikalen Schienenfederung von 3-4 mm unter maximaler Radsatzlast bzw. eine elastische Schienenlagerung mit einer vertikalen Schienenfederung von 1-1,5 mm unter maximaler Radsatzlast planfestgestellt. Hierdurch ist der Empfehlung des Gutachters entsprochen.

### 2.7 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach (§ 13 BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG

näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

Die festgestellte Planung entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach §§ 14 und 15 BNatSchG. Hiernach dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt nötig beeinträchtigen.

Die Umgestaltung des Schienenweges erfolgt im versiegelten Straßenraum. Naturschutzrechtliche Eingriffe liegen im Planungsbereich der Baumaßnahme nicht vor. Die im Rahmen der Gesamtmaßnahme notwendigen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden im Zusammenhang mit der städtischen Baumaßnahme und der Umsetzung des beschlossenen Bebauungsplanes durchgeführt und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Abwägung aller berührten Belange mit denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergibt, dass das öffentliche Interesse an der Umgestaltung der Stadtbahntrasse überwiegt. Der bereits beschriebenen Notwendigkeit der Umgestaltung des Schienenverkehrsweges und der Haltestellenverlegung stehen im vorliegenden Fall keine Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegen.

## 2.8. Artenschutz

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es untersagt, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbietet es, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG untersagt, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für das gegenständliche Vorhaben liegt ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG) zumal der beplante Straßenzug bereits starken Vorbelastungen durch den Straßenverkehr unterliegt und mit dem Auftreten gefährdeter Arten nicht zu rechnen war. Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

In Folge des Gesamtvorhabens kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Neuordnung der städtischen Verkehrsanlagen die betroffenen Gehölze Lebensraum von Vögeln sind. Alle potenziell vorkommenden Arten haben jedoch die Möglichkeit, vor auftretenden Störungen kleinräumig auszuweichen. Durch eine Bauzeitenregelung bei der Gehölzfällung kann auch vermieden werden, dass eventuell vorkommende Arten während der Brutzeit beeinträchtigt werden.

Insgesamt ergeben sich aus artenschutzrechtlicher Sicht für die Umgestaltung des Schienenverkehrsweges keine Anhaltspunkte für den Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Für keine potenziell vorkommenden Arten kommt es zu unmittelbaren Individuenverlusten, erheblichen Störungen oder der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Spezielle artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen werden nicht erforderlich.

## 2.9 Gesamtabwägung

Die Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen ergibt, dass nach Verwirklichung des Schienenverkehrsvorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten.

## 2.10 Stellungnahmen

### 2.10.1

Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben, die der beantragten Planung jedoch nicht entgegenstehen.

#### 2.10.1.1 Stadt Braunschweig

Bedenken gegen das Bauvorhaben werden von der Stadt nicht vorgetragen.

Zu den gegebenen Hinweisen zum Immissionsschutz ist festzustellen, dass mittlerweile eine aktualisierte lärmtechnische Untersuchung auch der Stadt Braunschweig vorliegt. Den Eigentümern der in Anl. 17.3, Tab.1a, 1b und 2 aufgeführten Gebäuden ist ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach zugesagt. Auf die Nebenbestimmung in Ziff. 1.2.3 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Die geforderte qualitative und quantitative Bewertung des in das Kanalnetz abzuleitenden Oberflächenwassers sowie eine Abstimmung mit der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH werden von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Der Hinweis zu einer weiteren Grundwassermessstelle im Bereich der Helmstedter Straße sowie brandschutztechnische Hinweise werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Grundwassermessstellen werden nicht überbaut oder während der Baumaßnahme gesichert, damit die Funktionsfähigkeit erhalten bleibt. Feuerwehrtechnische Belange werden einvernehmlich abgestimmt.

Zu dem gegebenen Hinweis auf Verdacht auf Kampfmittel wird auf die entsprechende Auflage in Ziff. 1.2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### 2.10.1.2 Zweckverband Großraum Braunschweig

Der Zweckverband unterstützt das Bauvorhaben und erhebt keine Bedenken.

Die vom Zweckverband angeführten Anregungen, um Behinderungen der Stadtbahn zu minimieren, werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die mit der Anregung verbundenen Ziele werden jedoch auch dadurch erreicht, dass die Stadtbahn aus der Haltestelle Ackerstraße als Pulkführer herausfährt, so dass ein Überstauen durch Linksabbieger in die Schillstraße unwahrscheinlich ist. Ggfs. könnte die Grünzeitverteilung entsprechend geändert werden.

Soweit vorgetragen wurde, dass der Abstand der Richtungshaltestelle Ackerstraße 6,50 m betragen sollte, wird dieses von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Bezüglich der angesprochenen Absetzung des Radweges von den Haltestellen Marienstift ist festzustellen, dass die gesetzlichen Mindestanforderungen eingehalten sind. Da der Radweg

und der danebenliegende Gehweg ausreichend breit sind, wird von der Planfeststellungsbehörde eine Notwendigkeit hierfür nicht gesehen.

#### 2.10.1.3

Laut Stellungnahme der technischen Aufsichtsbehörde (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dez. 31, seit 01.05.2016 Landeseisenbahnaufsicht GmbH) ist für die technische Detailplanung der Straßenbahnbetriebsanlagen die Durchführung der Verfahren nach §§ 60 und 62 BOStrab zu beantragen. Die Vorhabenträgerin sagt dies zu. Auf Ziff. 1.2.2 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

#### 2.10.1.4 Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Bezirksstelle Braunschweig -

Die von der Landwirtschaftskammer geforderte Sicherstellung der Befahrung des Straßenzuges mit nach der Straßenverkehrszulassungsordnung zulässigen Geräten, Maschinen und Fahrzeugkombinationen in beiden Fahrtrichtungen wird von der Vorhabenträgerin im Hinblick auf das beantragte Bauvorhaben nach dem PBefG zugesagt.

#### 2.10.2 Leitungsrechte

Das Vorhaben bedingt Rückbauten und Neu- bzw. Umverlegungen von Leitungen. Diese sind mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar. Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in den Planunterlagen dargestellt.

##### 2.10.2.1

Die Braunschweiger Versorgungs-AG verweist auf eine vorhandene Fernwärmeleitung, die im Regelungsverzeichnis nicht berücksichtigt wurde. Das Verzeichnis müsse insoweit ergänzt werden. Auch vorhandene Querschnitte im Bereich der Fernwärmetrasse seien nicht realisierbar, soweit es sich bei den Schlammfängen für die Entwässerung der Schienen um einen durchgängigen Kanal handelt.

Die Fernwärmeleitung wurde im Regelungsverzeichnis, Anl. 11.2, unter lfd. Nr. 9.5 ergänzt.

Sie wird im Zuge der Baumaßnahme gesichert und bei Bedarf verlegt.

Die angesprochenen Schlammfänge sind nach Aussage der Vorhabenträgerin jeweils Einzelbauwerke und werden an einen neuen Regenwasserkanal im Straßenbereich angeschlossen. Bei der Planung des Regenwasserkanals werden alle Leitungen, somit auch die Fernwärmeleitung berücksichtigt.

#### 2.10.2.2

Die Braunschweiger Netz GmbH weist auf betroffene Strom-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen sowie die Anlagen eines Betriebstelefons hin. Diese Leitungen müssen teilweise neu verlegt und gesichert werden. Die in den Querschnitten dargestellten Nebenanlagen kollidieren an mehreren Stellen mit vorhandenen Leitungen, so dass für diese Bereiche weitere Detailabstimmungen erforderlich seien. Hinsichtlich der Gas- und Wasserversorgung seien die in den Leitungsplänen dargestellten Trassenverläufe nicht mehr stimmig und daher zu aktualisieren.

Die Vorhabenträgerin sichert den Schutz und, soweit erforderlich, die Verlegung der vorhandenen Leitungen und Kabelanlagen zu. Auf entsprechende Zusagen des Maßnahmenträgers in Ziff. 1.3 sowie die Hinweise in Ziff. 4.7 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Kostentragungspflicht richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und den vertraglichen Regelungen. Es bleibt festzustellen, dass es sich hierbei um privatrechtliche (vertragliche) Regelungen handelt. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG werden in der Planfeststellung jedoch ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt. Die angesprochenen Kostenfragen bleiben ebenso wie Entschädigungsregelungen Vereinbarungen und Verträgen zwischen den Beteiligten vorbehalten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen bzw. zu schließen sind.

Soweit Nebenanlagen außerhalb des Planfeststellungsbereichs angesprochen werden, erfolgt hier die erforderliche Detailabstimmung mit der Stadt Braunschweig; die Nebenanlagen sind nicht Bestandteil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens und können somit in diesem Verfahren nicht geregelt werden.

Bezüglich der Aktualisierung der Leitungspläne sagt die Vorhabenträgerin nach Eingang der Bestandsdaten eine erforderliche Aktualisierung aller Leitungspläne zu.

#### 2.10.2.3

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH weist darauf hin, dass sich mehrere Telekommunikationsanlagen im Bereich der Baumaßnahme befinden und diese ggf. verlegt, angepasst und gesichert werden müssen. Soweit eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werde, sei eine mindestens 3-monatige Bauvorbereitungszeit erforderlich.

Die Vorhabenträgerin sagt eine Berücksichtigung im Rahmen der Ausführungsplanung und eine frühzeitige Beteiligung zu. Auf die Zusage des Maßnahmenträgers (Ziff. 1.3) sowie die Hinweise in Ziff. 4.7 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Kostentragungspflicht richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und den vertraglichen Regelungen. Es bleibt festzustellen, dass es sich hierbei um privatrechtliche (vertragli-

che) Regelungen handelt. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG werden in der Planfeststellung jedoch ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt. Die angesprochenen Kostenfragen bleiben ebenso wie Entschädigungsregelungen Vereinbarungen und Verträgen zwischen den Beteiligten vorbehalten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen bzw. zu schließen sind.

#### 2.10.2.4

Die Deutsche Telekom Technik GmbH fordert eine Rücksichtnahme auf die vorhandenen Telekommunikationsleitungen und die Übernahme der entstehenden Kosten.

Die Vorhabenträgerin sagt eine Sicherung der Telekommunikationsleitungen zu. Die Kostentragungspflicht richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und den vertraglichen Regelungen. Es bleibt festzustellen, dass es sich hierbei um privatrechtliche (vertragliche) Regelungen handelt. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG werden in der Planfeststellung jedoch ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt. Die angesprochenen Kostenfragen bleiben ebenso wie Entschädigungsregelungen Vereinbarungen und Verträgen zwischen den Beteiligten vorbehalten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen bzw. zu schließen sind. Auf Ziff. 1.3 sowie den Hinweis in Ziff. 4.7 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

### 2.11 Einwendungen

#### 2.11.1 Einwender 1

Der Einwender lehnt in Zusammenhang mit der Baumaßnahme die beabsichtigte Vollsperrung der Helmstedter Straße während der Baumaßnahme ab. Es werden durch die Vollsperrung erhebliche Umsatzeinbußen für das Unternehmen befürchtet und daher gefordert, dass zumindest die Fahrtrichtung stadtauswärts aufrechterhalten werde.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen ist.

Die Vorhabenträgerin wird in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig einen Bauablaufplan entwickeln, der die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer und Anlieger auf das unbedingt notwendige Maß minimiert; die Erschließung jedes Grundstücks während der Baumaßnahme bleibt gesichert. Die Erschließung des Gewerbetriebes des Einwenders ist aus stadtauswärtiger Richtung wie bisher über die Helmstedter Straße gesichert. Eine Erschließung aus Richtung Innenstadt erfolgt über die Ackerstraße/Helmstedter Straße, so dass nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unzumutbare Behinderung vorliegt.



## 2.12 Kostenentscheidung

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat die Kosten für die Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens zu tragen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 5, 9 und 13 des Nieders. Verwaltungskostengesetzes. Die Höhe der Kosten ergibt sich aus dem gesondert zuzustellenden Kostenfestsetzungsbescheid.

## 3. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Die Klage ist schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 (Nds. GVBl. S. 367), neu gefasst durch Verordnung vom 21.10.2013 (Nds. GVBl. S. 250) zu erheben. Sie kann auch zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des Gerichts erhoben werden. Die Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76a, 30453 Hannover zu richten.

Die Beteiligten, denen der Beschluss zugestellt worden ist, können innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erheben. Die übrigen Betroffenen, denen gegenüber der Beschluss durch ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

Vor dem Obergericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 29 Abs. 6 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bzw. nach dem Ende der Auslegungsfrist gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden

Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt ab dem Zeitpunkt, indem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

#### 4. Hinweise

##### 4.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Harztorwall 24 b, 38300 Wolfenbüttel während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadtverwaltung Braunschweig ausgelegt. Sie können außerdem auf der Internetseite der Stadt Braunschweig unter [www.braunschweig.de](http://www.braunschweig.de) während der Auslegungszeit eingesehen werden.

##### 4.2

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG werden durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

##### 4.3

Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind gemäß § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen.

##### 4.4

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

##### 4.5

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z.B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

#### 4.6

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen sowie auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden.

#### 4.7

Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt. Die Kostenträgerschaft richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den vertraglichen Regelungen.

#### 4.8

Die Vorhabenträgerin hat Anlieger und Gewerbetreibende rechtzeitig vor Baubeginn über den Bauablauf in geeigneter Form zu informieren.

Sollten durch die Baumaßnahmen Schäden an den Häusern oder Grundstücken der Anwohner verursacht werden, so ist die Vorhabenträgerin zum Schadensersatz verpflichtet.

Soweit i. R. der Ausführungsplanung temporäre Eingriffe in private Flächen (z. B. für Baustelleneinrichtungsflächen oder Arbeitsstreifen) erforderlich werden sollten, sind mit den betroffenen Eigentümern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zeitlich begrenzte Nutzungsvereinbarungen abzuschließen.

Kostenregelungen, Schadenersatzleistungen und Anpassungsverpflichtungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und zwischen den Beteiligten ggf. in gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

Im Auftrage

Dr. Wetzig