



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für den Neubau der RegioStadtBahn im Großraum  
Braunschweig  
Teilabschnitte Nahverkehrsbahnhof am Berliner Platz  
–Pa 1- und Kurt-Schumacher-Str. –Pa2-**

17.02.2009

3327.30161-RSB-Pa1/Pa2



**Niedersachsen**

## **PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

Planfeststellungsverfahren für den

### **Neubau der RegioStadtBahn im Teilabschnitt „Nahverkehrsbahnhof“ am Berliner Platz – Pa 1 - und im Teilabschnitt „Kurt-Schumacher-Str.“ – Pa 2 – der Stadt Braunschweig**

A Feststellender Teil

#### 1. Planfeststellung

Für das o. a. Bauvorhaben wird gemäß § 28 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 07.09.2007 (BGBl. I S. 2246), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.12.2004 (Nds. GVBl. S. 634) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718) der aus den unter Ziff. 1.1 und 1.2 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt; die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr.50 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

Die unter Ziff. 1.3 und 1.4 aufgeführten Planunterlagen sind nachrichtlich beigelegt und bedürfen nicht der Planfeststellung; sie sind mit dem Stempelaufdruck „Nicht festgestellt“ versehen.

#### 1.1 Planunterlagen Pa 1

Bauwerksverzeichnis vom 28.02.2007	Unterl. 5.1, Bl. 1 – 17
Lageplan zum Bauwerksverzeichnis i.M. 1:500 vom 04.04.2007	Unterl. 5.2
Querschnitt i.M. 1:50 vom 28.02.2007	Unterl. 6.1 - 6.4
Lageplan i.M. 1:500 vom 28.02.2007	Unterl. 7
Höhenplan i.M 1:500/50 vom 28.02.2007	Unterl. 8, A 87 u. A 88

Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten –Beurteilung- vom 04.12./ 07.12.2006	Unterl. 11.1, Nr.7 Unterl. 11.2, Nr.5
Landschaftspflegerischer Begleitplan –Maßnahmekartei – vom Januar 2007	Unterl. 12.2, Bl. S 01, A 01, A 02
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarten – i.M. 1:500 vom März 2007	Unterl. 12.3, Bl.1, 2

## 1.2 Planunterlagen Pa 2

Bauwerksverzeichnis von 09.2008 (Deckblatt)	Unterl. 5.1, Bl. 1 – 8
Lageplan zum Bauwerksverzeichnis i.M. 1:500 vom 04.04.2007	Unterl. 5.2, Bl. 1
Lageplan zum Bauwerksverzeichnis i.M. 1:500 vom 24.10.2008 (Deckblatt)	Unterl. 5.2, Bl.2
Querschnitt i.M. 1:100 vom 16.03.2007	Unterl. 6, Bl. 1-3
Lageplan i.M. 1:500 vom 04.04.2007 Lageplan i.M. 1:500 von 09.2008 (Deckblatt)	Unterl. 7, Bl. 1 Unterl. 7, Bl. 2
Höhenplan i.M 1:500/50 vom 16.03.2007	Unterl. 8, Bl. 1, 2
Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten – Beurteilung - vom 28.01./ 26.02.2003	Unterl. 11.2, Nr.7 Unterl. 11.3, Nr.7
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarten – i.M. 1:500 vom März 2007	Unterl. 12.2, Bl.1
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarten – i.M. 1:500 vom 24.10.2008 (Deckblatt)	Unterl. 12.2, Bl.2

## 1.3 Planunterlagen Pa 1 (nur nachrichtlich)

Erläuterungsbericht vom 28.02.2007	Unterl. 1, Bl. 1 – 29
Übersichtslageplan vom 28.02.2007	Unterl. 3

Baugrunduntersuchung mit Anlagen vom 09.01.2007	Unterl. 9
Unterlage zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3 c UVPG von Januar 2007	Unterl. 12.1 Bl.1-17
Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten vom 04.12.06/07.12.06	Unterl. 11.1 Nr.1-6,8 11.2 Nr.1-4
Landschaftspflegerischer Fachbeitrag von Januar 2007	Unterl. 12.2 Bl.1-21
Netzberechnung Bahnenergieversorgung vom 28.02.2007	Unterl. 15 Bl.1-14 mit Anlage 1-21
 <u>1.4 Planunterlagen Pa 2 (nur nachrichtlich)</u>	
Erläuterungsbericht vom 16.03.2007	Unterl. 1, Bl. 1 – 36
Übersichtslageplan vom Januar 2007	Unterl. 3 Bl. 1
Baugrunduntersuchung und Beurteilung mit Anlagen 1-4	Unterl. 9.1 Bl. 1-12
Untersuchung von Asphalt und Schotter mit Anlagen 1-5	Unterl. 9.2 Bl. 1-9
Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten -Beweissicherungsmessung- vom 12.12.2002 -Prognose- vom 26.02.2003 -Berechnung, Beurteilung- vom 28.01.2003	Unterl. 11.1 Bl.1-14 Unterl. 11.2 Nr.1-6,8,9 Unterl. 11.3 Nr.1-6,8
Unterlage zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG von Oktober 2006	Unterl. 12.1 Bl. 1-16
Landschaftspflegerischer Fachbeitrag von Oktober 2006	Unterl. 12.2 Bl. 1-21
Netzberechnung Bahnenergieversorgung vom 16.03.2007 mit Anlage 1-21	Unterl. 15 Bl. 1-14

## 2. Nebenbestimmungen

### 2.1

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, die Ausführungspläne rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern (hier insbesondere BS/Energy, Kabel Deutschland und Stadtentwässerung Braunschweig) abzustimmen und soweit technisch möglich, vorhandene Leitungen durch notwendige oder erforderliche Schutzmaßnahmen in ihrem Bestand zu sichern.

Insbesondere sind die Bedenken von BS/Energy zu Haubenkanal und Festpunkt im Bereich des Nahverkehrsbahnhofes und zu Haubenkanal, Baumstandorten und Lichtsignalanlage im Einmündungsbereich Kurt-Schumacher-Str./Berliner Platz, wie bereits schriftlich zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

### 2.2

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit während der Bauarbeiten die erforderlichen Maßnahmen mit der zuständigen Polizeidienststelle sowie der zuständigen unteren Verkehrsbehörde abzustimmen.

### 2.3

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, während der Bauarbeiten die für den Planbereich geltenden Immissionsgrenzwerte zuzüglich eines Zuschlages von 5 dB(A) grundsätzlich nicht zu überschreiten. Überschreitungen im Einzelfall hat der Bauträger dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig anzuzeigen. Geeignete Maßnahmen gem. § 22 Abs. 1 Nr. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind einvernehmlich mit dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig zu treffen.

### 2.4

Bei der Schaffung neuer Nutzungs- und Baurechte ist auf bestehende Rechte Rücksicht zu nehmen. Die Hinzurechnung von Betriebsanlagen öffentlicher Eisenbahnen ist nur ausnahmsweise mit Zustimmung des Eigentümers möglich.

Die Flächen des überplanten Nahverkehrsterminals verbleiben im Eigentum der DB Station & Service AG; im Rahmen der weiterführenden Planung ist eine vertragliche Regelung zu schließen.

### 2.5

Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern oder zu ergänzen.

### 3. Zusagen

Die Braunschweiger Verkehrs AG hat folgendes zugesagt:

#### 3.1

Die RSB- und Stadtbahngleise werden im Bereich der Gleiskreuzung am Nahverkehrsbahnhof durch Fahrsignalanlagen gesichert.

#### 3.2

Der Lichtraumbedarf in Kreuzungsbereichen mit dem Individualverkehr wird farblich hervorgehoben (wie z.B. durch aufgehellten Gussasphalt).

#### 3.3

Die beiden nicht senkrecht angelegten Überwege über die Gleisanlagen im Bereich der Kreuzung Otmerstr./Kurt-Schumacher-Str. werden über die Gleisanlagen signalisiert.

#### 3.4

Die Ausführungsunterlagen werden der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Technische Aufsichtsbehörde -, Göttinger Chaussee 76a, 30453 Hannover, rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung gem. § 60 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) vorgelegt.

#### 3.5

Beginn und Ende der Baumaßnahmen werden dem Wehrbereichskommando I angezeigt.

#### 3.6

Die Zuwegungen und Zufahrten zu den dahinter liegenden Bahnanlagen im Bereich des Nahverkehrsbahnhofes bei Bau-km 10.0 bleiben bestehen.

#### 3.7

Für die Inanspruchnahme des Grundstücks Flur 007 Flurstück 1/38 wird nach abschließender Festlegung der Schnittstelle zwischen dem nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO Strab) und dem nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) befahrenen Gleisabschnitt eine vertragliche Regelung in Form eines Gestattungsvertrages zwischen DB Netz und der BSVAG/Stadt Braunschweig geschlossen.

#### 3.8

Die DB Services Immobilien wird im weiteren Planungsverlauf rechtzeitig beteiligt.

#### 3.9

Alle Entwässerungsanlagen können nach Fertigstellung der RegioStadtBahn ohne Einschränkung betrieben, unterhalten und erneuert werden.

Bei den Leitungsverlegungen der Stadtentwässerung Braunschweig von der Kreuzung Berliner Platz bis zum Ausbauende östlich des John-F.-Kennedy-Platzes handelt es sich um RSB-Folgemeasures, die

sämtlich durch die Änderung der Gleistrassierung ausgelöst werden. Die Kostenträgerschaft ergibt sich aus den einschlägigen gesetzlichen Regelungen und vertraglichen Vereinbarungen.

### 3.10

Darüber hinaus werden von dem Maßnahmenträger im Rahmen der Gegenäußerung zu den Stellungnahmen und Einwendungen gemachte Zusagen 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.

## 4. Nachrichtliche Hinweise

### 4.1

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen zur Querungshilfe der Kurt-Schumacher-Str. auf Höhe Adolfstr. hat der Maßnahmenträger in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig und der Polizei die Querungshilfe umgeplant und entsprechende Deckblätter vorgelegt; es werden zwei Bahnkörperüberquerungsstellen mit einer Breite von je 3,5 m eingerichtet. Die Überquerungsstellen werden beidseitig der kreuzenden Adolfstr. hergestellt und mit einer Rot-Dunkel-Anlage signalisiert. Die Stadtbahn erhält ebenfalls ein Signal. Die an der Adolfstr. vorhandene Querung wird zurückgebaut.

### 4.2

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.

### 4.3

Für die im Verlauf der Ausbaustrecke erforderliche Bepflanzung und Begrünung wird ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde aufgestellt.

### 4.4

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

### 4.5

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

### 4.6

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind da-

her auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

#### 4.7

Die durch die Baumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen treffen die Verkehrsbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

#### 4.8

Aus Gründen des Datenschutzes ist der Name des privaten Einwenders in diesem Beschluss nicht aufgeführt; dem privaten Einwender wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der seine Einwendung behandelt wurde.

### 5. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung noch bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwanderheber sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen wird auf Ziffer 8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

## B Begründender Teil

### 6. Begründung und Verfahrensablauf

#### 6.1

Das Projektziel des Neubaus der RegioStadtBahn ist die qualitative und quantitative Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Großraum Braunschweig durch die direkte Verknüpfung der vorhandenen regionalen Eisenbahnstrecken mit den um- und neu zu bauenden Stadtbahnstrecken. Damit werden umsteigefreie Fahrten zwischen den Aufkommensschwerpunkten möglich.

Mit leichten RegioStadtBahn-Fahrzeugen, welche auf Normalspur fahren und sowohl auf elektrifizierten Innenstadtstrecken als auch auf nicht elektrifizierten Umlandstrecken verkehren werden, sollen den Einwohnern des Großraumes Braunschweig direkte, schnelle und zuverlässige Schienenverkehrsverbindungen zwischen den Zielen in der Region angeboten werden.

Die Fahrtenhäufigkeit sowie die Anordnung der vorhandenen und neuen Haltestellen und Stationen werden an den individuellen örtlichen und zeitlichen Aufkommensschwerpunkten ausgerichtet. Der barrierefreie Zugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wird mit baulichen/ technischen Maßnahmen realisiert. Die Streckenausrüstung und Fahrgastinformation werden modernen Nahverkehrsstandards angepasst.



Damit gewinnt das öffentliche Verkehrssystem der Region erheblich an Attraktivität und kann eine zeitgemäße, konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden.

Im Übrigen ist das Erfordernis für diesen Ausbau in der Unterlage 1 im Einzelnen begründet worden.

Ergänzend ist weiterhin anzuführen, dass eine straßenbahnrechtliche Planung ihre Rechtfertigung darin findet, 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 also nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftiger Weise geboten ist. Im Rahmen der nach bundeseinheitlichen Kriterien durchgeführten standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs wurde der volkswirtschaftliche Nutzen der RegioStadtBahn nachgewiesen. Der Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die beteiligten Gebietskörperschaften haben sich auf dieser Grundlage eindeutig für die RegioStadtBahn ausgesprochen, um der Bevölkerung eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr vorzuhalten sowie eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu gewährleisten. Mit dem Abschluss von Finanzierungsrahmenverträgen am 22.12.2005 wurden von den Gebietskörperschaften und dem Zweckverband Großraum Braunschweig die kommunalen Eigenanteile in Höhe von 100 % der nicht zuwendungsfähigen Kosten und 17,5 % der zuwendungsfähigen Kosten zugesagt. Die verbleibenden Anteile der zuwendungsfähigen Kosten werden mit 60 % aus einem Bundesprogramm und mit 22,5 % aus dem Förderprogramm des Landes Niedersachsen bezuschusst.

## 6.2

Für die Baumaßnahme hat die Braunschweiger Verkehrs-AG am 30.04.2007 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Das Planfeststellungsverfahren wurde am 08.05.2007 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortüblicher Bekanntmachung vom 22.05.2007 bis 21.06.2007 bei der Stadt Braunschweig 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.

Gem. § 29 Abs. 1a Nr. 5 PBefG wurde von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG abgesehen und den Einwanderhebern wurde unter Beifügung der Stellungnahme des Maßnahmenträgers zu ihren Einwendungen Gelegenheit gegeben, sich vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nochmals zu äußern.

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

## 7. 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.

### 8. Begründung der Zurückweisung von Einwendungen

Der Einwanderheber bemängelt die vorliegenden Gutachten zu Luft- und Körperschall, weist auf erhöhte Kurvengeräusche der Regionalstadtbahn sowie auf die Grenzwerte der TA-Lärm hin und befürchtet Erschütterungen und dadurch schädigende Auswirkungen für sein Wohnhaus am Kennedy-Platz.

Die Einwände waren zurückzuweisen.

Luftschallpegel aus dem Schienenverkehr sind nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036) zu ermitteln und zu beurteilen, nicht nach der TA-Lärm. In dieser Verordnung sind die Immissionsgrenzwerte und das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel Tag/Nacht festgelegt. Die Immissionsgrenzwerte für das reine Wohngebiet betragen laut 16. BImSchV 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsunterlagen wurden entsprechende Berechnungen und Beurteilungen vorgenommen. Das Gebäude Löwenwall wurde im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen nicht mit erfasst. Aufgrund des großen Abstandes des Gebäudes zur Gleisstrasse in der Kurt-Schumacher-Straße war das Auftreten erheblicher Belästigungen nicht zu erwarten. Wegen des nun erhobenen Einwandes wurde eine ergänzende Berechnung der Luftschallimmissionen durchgeführt. Dabei ergaben sich Beurteilungspegel von 45 dB(A) am Tag und 38 dB(A) in der Nacht aus dem zukünftigen Mischverkehr (Straßenbahn und RegioStadtBahn) am Gebäude Löwenwall. Damit werden an diesem Gebäude die Immissionsgrenzwerte deutlich unterschritten. Insofern sind, unabhängig davon, ob die Schallimmissionen des Schienenverkehrs zunehmen oder abnehmen, keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Es ist zwar richtig, dass in Gleisbögen erhöhte Schallpegel in Form von Kurvengeräuschen auftreten können. Bei der Immissionsprognose wird dies jedoch durch entsprechende Zuschläge in der Berechnung berücksichtigt. Insofern sind die erhöhten Pegel aus Kurvengeräuschanregung in den vorgenannten Beurteilungspegeln betreffend das Gebäude Löwenwall bereits enthalten. Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse werden neue RegioStadtbahnfahrzeuge keine erhöhte Lärmbelastigung in Gleisbögen verursachen.

Hinsichtlich der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen ist zunächst festzustellen, dass kein rechtlich festgelegtes Beurteilungs- und Berechnungsverfahren existiert. Die Beurteilung erfolgt nach derzeitiger Rechtslage in Anlehnung an die Festlegungen der 16. BImSchV nach einem allgemein anerkannten Prognoseverfahren. Für die Beurteilung der vom Schienenverkehr ausgehenden Erschütterungsimmissionen ist, wie im schwingungstechnischen Gutachten dargestellt, die Einhaltung der Immissionswerte der DIN 4150-2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) nachzuweisen. Die für die Beurteilung herangezogenen Anhalts- und Orientierungswerte werden im schwingungstechnischen Gutachten erläutert. Die durchgeführte Immissionsprognose basiert auf den Ergebnissen von Schwin-

gungsmessungen in zwei Gebäuden der Kurt-Schumacher-Straße. Diese Gebäude befinden sich in relativ geringem Abstand zur Gleistrasse. Aus der Immissionsprognose ergibt sich, dass die im Gutachten beschriebenen Anhalts- und Orientierungswerte eingehalten werden, so dass keine besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Für das Gebäude Löwenwall gilt daher, dass aufgrund des relativ großen Abstandes zur Gleistrasse Kurt-Schumacher-Straße keine Überschreitung üblicher Anhalts- und Orientierungswerte zu erwarten ist und dass nach bisheriger Erfahrung auszuschließen ist, dass Gebäudeschäden durch direkte Erschütterungseinwirkungen aus dem Straßen- und RegioStadtBahnverkehr am betreffenden Gebäude entstehen werden.

Die Anordnung einer schwingungsdämpfenden Schienenlagerung (z.B. System Ortec) ist hier in den Abschnitten Pa1/Pa2 nicht erforderlich, da die zulässigen Immissionswerte mit den üblichen Oberbau-systemen nicht überschritten werden.

Eine Beurteilung der Veränderung der Gleisanlage im Bereich John-F.-Kennedy-Platz auf die Immissionen des Gebäudes am Kennedy-Platz ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens, denn der Teilabschnitt Pa 2 endet unmittelbar westlich der Ottmerbrücke.

Die entsprechenden Angaben können zu gegebener Zeit dem für das noch durchzuführende Planfeststellungsverfahren im Pa 3 dann vorzulegenden Fachgutachten entnommen werden.

## 9. Hinweise

### 9.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Wolfenbüttel -, Adersheimer Str. 17, 38304 Wolfenbüttel während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadtverwaltung Braunschweig ausgelegt.

### 9.2

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft (§ 75 Abs. 4 VwVfG).

## 10. Kostenentscheidung

Die Braunschweiger Verkehrs-AG 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.

### C. Rechtsbehelfsbelehrung

Dieser Beschluss kann durch Klage vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, angefochten werden.

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.

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.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen des höheren Dienstes vertreten lassen.

Die Klage ist gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Im Auftrag

Dr. Wetzig