



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Sanierung und Umgestaltung der Gleisanlagen Wenden-
straße in Braunschweig**

Vorhabensträgerin: Braunschweiger Verkehrs-AG

07. Januar 2014

3326-30161-8/13 BSVAG



Niedersachsen

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Planfeststellungsverfahren für die

Sanierung und Umgestaltung der Gleisanlagen Wendenstraße in Braunschweig

1. Verfügender Teil

1.1 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 Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), 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 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749) der aus den unter Ziff. 1.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1.1 Planunterlagen

Übersichtslageplan i. M. 1:5000 vom 23.05.2013	Anl. 3
Bauwerksverzeichnis (Deckblatt) vom 02.10.2013	Anl. 5.1, Seite 1 – 9
Lageplan zum Bauwerksverzeichnis i.M. 1:500 (Deckblatt) vom 02.10.2013	Anl. 5.2, Plan 1
Regelquerschnitt i.M. 1:50 vom 23.05.2013	Anl. 6, Plan 1,4 – 7
Regelquerschnitt i.M. 1:50 (Deckblatt) vom 02.10.2013	Anl. 6, Plan 2, 3
Höhenplan i.M 1:500/50 vom 23.05.2013	Anl. 8, Plan 1 - 2
Landschaftspflegerischer Begleitplan –Maßnahmenkartei – vom 23.05.2013	Anl. 12.2, Bl. 50 – 60

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands-, Konflikt- und
Maßnahmenplan –i.M. 1:500 vom 23.05.2013 Anl. 12.3, Plan 1

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

1.1.2 Nicht planfestgestellte, nachrichtlich beigefügte Unterlagen

Folgende Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung:

Erläuterungsbericht vom 23.05.2013	Anl. 1, Bl. 1 – 15
Allgemeine ergänzende Regelungen zum Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Anlagen vom 23.05.2013	Anl. 5.1, Bl. 1 – 5
Leitungsbestandsplan i. M 1:250 vom 23.05.2013	Anl. 5.3, Plan 1 und 2
Lageplan i.M 1:500 (Deckblatt) vom 02.10.2013	Anl. 7, Plan 1
Baugrundunterlagen vom 23.05.2013	Anl. 9
Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten vom 23.05.2013	Anl. 11
Unterlage zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3 UVPG vom 23.05.2013	Anl. 12.1
Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (Deckblatt) vom 02.10 2013	Anl. 12.2, Blatt 1 -49

Diese Unterlagen sind mit dem Stempelaufdruck „Nicht festgestellt“ versehen.

1.2

Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Regio-Stadtbahn im Großraum Braunschweig,
Teilabschnitt Wendenstraße Pa 7 vom 12.01.2009 (Az. 3326-30161-RSB Pa 7) wird aufgehoben.

1.3 Nebenbestimmungen

1.3.1

Der Vorhabensträgerin 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.

1.3.2

Der Vorhabensträgerin wird aufgegeben, bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Technische Aufsichtsbehörde -, Göttinger Chaussee 76a, 30453 Hannover, die für die technische Detailplanung der Straßenbahnbetriebsanlagen erforderlichen Verfahren nach §§ 60 und 62 Bau- und Betriebsordnung, Straßenbahn (BOStrab) zu beantragen.

1.3.3

Die Vorhabensträgerin hat den Eigentümern der Gebäude Wendenstraße Nr. 35, 36, 38 und 38 b für die Etagen, an denen laut Schallgutachten die für den Prognosenullfall errechnete Gesamtlärmbelastung aus Schienen- und Straßenverkehr von über 70 dB(A) in der Tageszeit und über 60 dB(A) in der Nachtzeit durch den genehmigten Ausbau erhöht wird, auf Antrag die Kosten für den erforderlichen Schallschutz von schutzbedürftigen Räumen gemäß 16. BImSchV / 24. BImSchV zu erstatten.

1.3.4

Auflagenvorbehalt

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

1.4. 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.

1.5. Entscheidungen über Einwendungen

Einwendungen wurden in diesem Verfahren nicht erhoben.

1.6. Nachrichtliche Hinweise

1.6.1

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.

1.6.2

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-AG am 28.05.2013 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Die Planung betrifft die Wendenstraße im Braunschweiger Stadtgebiet zwischen dem Hagenmarkt und dem dreischieenigen Ausbauende in Höhe Wendentorwall. In diesem Abschnitt sollen die im Jahre 1983 errichteten sanierungsbedürftigen Gleisanlagen erneuert werden. Die Haltestelle Am Wendentor wird aufgegeben. Es gibt dort weder Wetterschutz noch eine separate Bahnsteigbeleuchtung. Die dort vorhandene Bahnsteigbordanlage ist nicht für Niederflurfahrzeuge geeignet. Zwischen Werder und Kaiserstraße ist die neue Haltestelle Kaiserstraße geplant. Diese wird in Parallellage niederflurgerecht zur barrierefreien Nutzung ausgebaut. Die Bahnsteige beider Fahrtrichtungen sollen parallel gegenüber angeordnet werden. Um den Eingriff in den nebenliegenden Straßenraum zu minimieren, ist es in diesem Bereich erforderlich, die Gleise stärker in Richtung der bestehenden Bebauung zu verziehen. Die Bahnsteige erhalten eine Nutzlänge von 45 m zzgl. Rampen. Zur Reduzierung der Schallimmissionen, sowie aus ökologischen und stadtgestalterischen Gründen wird im Abschnitt des besonderen Bahnkörpers zwischen Hagenmarkt und Wilhelmstraße ein Rasengleis festgestellt. Der straßenbündige Gleisabschnitt bleibt weitestgehend unverändert, der Gleisachsabstand wird teilweise aufgeweitet und in stadteinwärtiger Fahrtrichtung wird ein Stück besonderer Bahnkörper im Bereich der heutigen Haltestelle Am Wendentor angelegt. Der Fußgänger- und Radfahrerüberweg in Höhe der Einmündung Wilhelmstraße bleibt erhalten.

Die Dimensionierung der Verkehrsanlagen mit der Aufteilung der Bahnquerschnitte berücksichtigen die Regelungen der BOStrab i.V. mit den Trassierungsrichtlinien zur BOStrab und den in Braunschweig üblichen Abmessungen für Verkehrsanlagen. Der Gleisabstand wurde so festgesetzt, dass 2,30 m breite Stadtbahnen mit einer Spurweite von 1100 mm berücksichtigt sind und

gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt auch die Spurweite von 1435 mm für 2,65 m breite Fahrzeuge nachgerüstet werden kann.

2.2 Verfahrensablauf

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 28.05.2013 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 10.06.2013 bis 09.07.2013 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 wurde gem. § 29 Abs. 1a Nr. 5 PBefG abgesehen. Den Einwendern wurde hierzu am 20.09.2013 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 saniert werden müssen und durch die Verlegung der Haltestelle der Verkehrsablauf verbessert wird.

2.5 Aufhebung des RSB-Planfeststellungsbeschlusses Pa 7 vom 12.01.2009

Der Planbereich dieses Beschlusses deckt sich teilweise mit demjenigen des unter 1.2 genannten, durch entsprechende Baumaßnahmen nicht verwirklichten Planfeststellungsbeschlusses, dessen Gültigkeit demnächst abläuft. Zur Vermeidung von Widersprüchen und der Klarheit halber ist der genannte Beschluss vom 12.01.2009 aufzuheben.

2.6. Immissionen

2.6.1 Lärmimmissionen

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist u.a. bei der wesentlichen Änderung von Straßenbahnen, zu der Sanierung und Umgestaltung der Gleisanlage Wendenstraße 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 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:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	
57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	
59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	
64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts
Gewerbegebiete	
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 Wendenstraße ist laut Bebauungsplan ein Mischgebiet. Nach der den Planunterlagen beigelegten schalltechnischen Untersuchung des Büros I.B.U. vom 13.05.2013 werden die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte durch den Schienenverkehr an keinem Gebäude im Planabschnitt überschritten. Vielmehr sinken die Schallimmissionen an einer Vielzahl von Gebäuden durch die Verwendung eines Rasengleises. Diese Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen; die ermittelten Beurteilungspegel werden diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt.

An einigen, in der Schalluntersuchung ausgewiesenen Etagen der Gebäude Wendenstraße 35, 36, 38 und 38 b erhöht sich die Gesamtimmissionsbelastung (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 0,6 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 ist¹. 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 angesetzt². 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 Wendenstraße 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.

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

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

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 vorzusehen³. Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen Lärm dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen 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 1.3.3) werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 - Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997) u. a. 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 13.05.2013 kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Bebauung von einer teilweisen Zunahme der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % bei einer möglichen Überschreitung der Anhaltswerte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2 auszugehen ist. Hinsichtlich der Körperschallimmissionen ist davon auszugehen, dass teilweise eine Anhebung um größer 3 dB(A) bei Überschreiten der Orientierungswerte von 40 dB(A) erfolgt. Der Gutachter hält daher den Einbau einer elastischen Schienenlagerung für notwendig. Unter Verweis auf lfd. Nr. 1 des Bauwerksverzeichnisses (Anl. 5.1) sowie den zeichnerischen Darstellungen im Lageplan zum Bauwerksverzeichnis (Anl. 5.2) ist im gesamten Streckenbereich des Bauvorhabens eine elastische Schienenlagerung mit einer Schienenvertikalverformung von 1,2 – 1,5 mm unter maximaler Radsatzlast planfestgestellt. Hierdurch ist der Forderung 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. Da-

³ BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81

mit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

Die festgestellte Planung einschließlich des landschaftspflegerischen Begleitplans 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 Sanierung und Umgestaltung der Gleisanlagen in der Wendenstraße erfolgt im versiegelten Straßenraum. Durch die Maßnahme S1 werden erhaltenswerte Gehölzbestände geschützt. Durch die Maßnahme S2 wird der östliche Umflutgraben vor Beeinträchtigungen durch Schadstoffe während der Bauphase geschützt. Die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G3 (Baumscheiben, Rasengleis) sorgen für eine Verbesserung des Umfeldes, des Klimas und des Wasserhaushaltes.

Verbleibende naturschutzrechtliche Eingriffe werden gem. § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) durch die ebenfalls planfestgestellte Maßnahme A1 ausgeglichen. Für den planungsbedingten Verlust eines Baumes werden zwei Einzelbäumen neu gepflanzt.

Die Abwägung aller berührten Belange mit denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Berücksichtigung der vorgenannten Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ergibt, dass das öffentliche Interesse am Bau der Stadtbahn überwiegt. In Anbetracht der bereits beschriebenen Notwendigkeit der Gleissanierung und der Haltestellenverlegung haben im vorliegenden Fall die relativ gering betroffenen Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zurückzustehen.

2.8. Artenschutz

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Tatsachenlage beruht auf dem nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Ziffern 3.2 und 6.3.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans vom Oktober 2013). Diese Prüfung ist in sich schlüssig und ohne Widersprüche. Sie wird der Prüfung artenschutzrechtlicher Tatbestände in diesem Beschluss zugrunde gelegt.

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 – wie hier – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). 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 Vorhabens wird in geringem Umfang ein Baumstandort überbaut, der potenziell Lebensraumfunktionen für Vögel, Fledermäuse und zahlreiche Insekten hat.

Nach den Ergebnissen der Ortsbesichtigung und Potenzialabschätzung ergeben sich aus den Planungen keine erheblichen Beeinträchtigungen für Fledermäuse. Da im von Fällungen betroffenen Gehölzbestand keine Strukturen vorhanden sind, die als potenzielles Winterquartier geeignet sind kann gewährleistet werden, dass während einer Fällung im Zeitfenster der Avifauna-Bauzeitenregelung keine Fledermäuse erheblich beeinträchtigt werden. Ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG tritt nach Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht ein. Lediglich wegen der potenziellen Funktion des Areals als Jagdgebiet und Orientierungsstruktur für Fledermäuse erreicht dieser Bereich eine geringe bis mittlere Bedeutung. Diese Funktion wird durch das Bauvorhaben aber kaum beeinträchtigt, auf jeden Fall kommt es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Population potenziell vorkommender Fledermausarten.

Da der Eingriff in die Gehölze im Baufeld nur gering ausfällt und im Zuge der Kompensationsmaßnahmen ausreichend Ersatz im räumlichen Zusammenhang geschaffen wird, entstehen auch für die Avifauna keine erheblichen Beeinträchtigungen. Zudem haben alle potenziell vorkommenden Arten 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 unter Einbeziehung der genannten Maßnahmen keine Anhaltspunkte für den Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Für keine potenziell vorkommenden Arten kommt es zu unmittelbaren Individuenverlusten, erheblichen Stö-

rungen oder der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Spezielle artenschutzrechtlich begründete Maßnahmen, die über die nach der naturschutzrechtlichen Eingriffregelung erforderlichen Kompensationsmaßnahmen hinaus gehen, werden nicht erforderlich.

2.9 Gesamtabwägung

Die Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen ergibt, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, 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

Aus brandschutztechnischer Sicht müssen die Flächen der Gleistrasse und der Bereich der Haltestelle als Aufstellflächen für die Drehleiter dienen können und der zweite Rettungsweg mittels Drehleiter darf nicht gefährdet werden.

Die Vorhabensträgerin sagt im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung eine Abstimmung der Details der Aufstellfläche und Zuwegungen zu, so dass alle Anforderung der Feuerwehr erfüllt werden.

Der Hinweis auf das Vorkommen möglicher Kampfmittel im Baubereich wird von der Vorhabensträgerin berücksichtigt. Im Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Niedersachsen im Verfahren beteiligt wurde.

Die beanstandeten Ausführungen zum Kapitel Klima/Luft im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind von der Vorhabensträgerin angepasst worden. Auf das entsprechende Deckblatt wird insoweit verwiesen.

Der Hinweis, dass der Platz „Am Wendenwehr“ denkmalgeschützt sei, und dieser Platz nicht durch ein Rasengleis unterbrochen werden dürfe, wird von der Vorhabensträgerin berücksichtigt. Ein Rasengleis ist in diesem Bereich nicht vorgesehen. Ebenfalls werden die Anmerkungen zum südlichen baulichen Ende des Rasengleises berücksichtigt.

Die Denkmalschutzbehörde regt an, im Interesse des Denkmalschutzes Verbesserungen an den durch Maststandorte beeinträchtigten Baudenkmalen zu erreichen. Die Vorhabensträgerin sagt eine Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung zu.

2.10.1.2 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig

Die geforderte Abschaltung der Fahrdrähte während der Bauarbeiten sowie die Einstellung des Stadtbahnbetriebes während der Bauarbeiten werden von der Vorhabensträgerin zugesagt. Auf Ziff. 1.4 des Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

2.10.1.3

Laut Stellungnahme der technischen Aufsichtsbehörde (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dez. 31) ist für die technische Detailplanung der Straßenbahnbetriebsanlagen die Durchführung der Verfahren nach §§ 60 und 62 BOStrab zu beantragen. Die Vorhabensträgerin sagt dies zu. Auf Ziff. 1.3.2 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

2.10.1.4 BUND, Kreisgruppe Braunschweig

Der BUND fordert, dass die Braunschweiger Verkehrs-AG die Umgestaltung der Gleisanlage ausschließlich nach den gesetzlichen Regelungen durchführt.

Die Vorhabensträgerin entspricht dieser Forderung. Bei der Planung und Bauausführung werden die gesetzlichen Regelungen vollständig berücksichtigt. Die von der Verkehrs-AG gewählten Abmessungen entsprechen diesen Vorgaben, zudem werden spezielle spezifische Belange, die aus der Spurweite und der Verbreiterung der Dreischienigkeit resultieren, berücksichtigt. Ein Widerspruch zu geltenden gesetzlichen Vorschriften besteht nicht.

Soweit der BUND darauf hin weist, dass im Hinblick auf barrierefreie Haltestellen, alle Maße überprüft werden sollen, um die tatsächliche Barrierefreiheit zu erreichen, ist anzuführen, dass im Rahmen der Ausführungsplanung die Bordabstände auf das Fahrverhalten der Fahrzeuge detailliert bemessen werden, um Spaltmaße zu minimieren und Bordberührungen auszuschließen. In jedem Fall erfolgt eine Beteiligung und Abstimmung mit den Behindertenverbänden.

Der BUND fordert eine Verschiebung der Neuen Haltestelle Kaiserstraße um 22 Meter nach Norden und begründet die Forderung mit einer besseren Sichtbarkeit von der Kaiserstraße aus, mit gleichmäßigeren Haltestellenabständen zwischen Hagenmarkt und der Straße „Am Wendenwehr“/

Mühlenfordstraße und einen kürzeren Abstand zur nördlich einmündenden Wilhelmstraße.

Der Forderung war nicht nachzukommen.

Die Anordnung der neuen Haltestelle Kaiserstraße erfolgte unter folgender Prämisse:

- Die Anordnung der Bahnsteige soll in der Geraden erfolgen, damit Bogenzuschläge minimiert und die Bordabstände behindertengerecht ausgebildet werden können.
- Der stadtauswärtige Radverkehr soll bereits vor der Einmündung Kaiserstraße auf die Ostseite geführt werden, um die Konflikte zwischen ein- und ausbiegenden Fahrzeugen und Radfahrern im Zweirichtungsverkehr auf das Minimum zu reduzieren.

Die Vorhabensträgerin hat unter Berücksichtigung dieser Prämissen den Vorschlag zur Verlegung der Haltestelle geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass sich die Herstellung einer ausreichenden Aufstellfläche für einen Überweg auf der Nordseite der Einmündung der Kaiserstraße aus Platzgründen (Konflikt mit Baumstandort) als schwierig erweist, da durch den anschließenden Gleisbogen im Bahnsteigbereich größere Bordabstände erforderlich würden, die dem Ziel einer behindertengerechten Lösung entgegen stehen und der konfliktträchtige Zweirichtungsverkehr im Einmündungsbereich stärker wäre.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegen die vom BUND angeführten Vorteile nicht die sich ergebenden Nachteile, so dass die Verlegung der Haltestelle nicht weiter zu verfolgen war.

Soweit der BUND die Forderung stellt, Fundamentierung und Gleismittenabstand so zu gestalten, dass der Einbau einer dritten Schiene zur Einführung der Normalspur nachträglich erfolgen kann, ist festzustellen, dass die Planung die Verbreiterung der Gleisunterkonstruktion für die Aufnahme der Normalspur zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt. Die Trassenbreite im Planabschnitt ist so bemessen, dass Fahrzeugbreiten von 2,65 m grundsätzlich möglich sind. Vor dem Einsatz breiterer Fahrzeuge müssten lediglich in einigen Teilabschnitten derzeit vorhandene Fahrleitungsmasten in die Seitenräume versetzt werden. Ein Versetzen der intakten Masten ist derzeit jedoch nicht notwendig und war der Vorhabensträgerin insoweit auch nicht aufzuerlegen.

Die zudem geforderte Bevorrechtigung der Stadtbahn ist an allen Lichtsignalanlagen (LSA) vorgesehen. Die Programmierung der LSA-Steuerung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung nach den Vorgaben und in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig.

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 Bauwerksverzeichnis nicht berücksichtigt wurde und nicht verlegt werden könne. Auch vorhandene Regelquerschnitte im Bereich der Fernwärmetrasse seien insoweit nicht realisierbar.

Die Vorhabensträgerin hat ein Deckblatt zum Bauwerksverzeichnis vorgelegt, in dem die angesprochene Fernwärmeleitung nunmehr enthalten ist. Diese Unterlage ist planfestgestellt. Ebenfalls planfestgestellt sind Deckblätter zu den Regelquerschnitten im Bereich der Fernwärmeleitung. Dabei werden die vorhandenen Randbedingungen beachtet und die vorgesehene Oberbauform im Bereich der Kreuzung entsprechend angepasst. Auf Ziff. 1.4 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

2.10.2.2

Die Braunschweiger Netz GmbH weist auf betroffene Strom-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen, die Anlagen eines Betriebstelephons sowie verschiedene Lichtwellenleiterkabel hin. Diese Leitungen müssen teilweise neu verlegt und gesichert werden.

Die Vorhabensträgerin sichert den Schutz und die Sicherung der vorhandenen Leitungen und Kabelanlagen zu. Auf entsprechende Zusagen des Maßnahmenträgers in Ziff. 1.4 sowie die Hinweise in Ziff. 4.7 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.10.2.3

Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG (KDG) weist darauf hin, dass sich mehrere Telekommunikationsanlagen im Bereich der Baumaßnahme befinden und diese ggf. verlegt, angepasst und gesichert werden müssen.

Die Vorhabensträgerin sagt eine Berücksichtigung im Rahmen der Ausführungsplanung und eine frühzeitige Beteiligung zu. Auf die Zusage des Maßnahmenträgers (Ziff. 1.4) sowie die Hinweise in Ziff. 4.7 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.10.2.4

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

Die Vorhabensträgerin sagt eine Sicherung der Telekommunikationsleitungen zu. Die Kostentragungspflicht richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und den vertraglichen Regelungen.

Auf Ziff. 1.4 sowie den Hinweis in Ziff. 4.7 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

2.11 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.

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 Beschwerende 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 Beschwerende von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

4. Hinweise

4.1

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. Sie können außerdem auf der Internetseite der Stadt Braunschweig unter 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.

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

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 Stein-

konzentrationen 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 Auftrag


Dr. Wetzig

