

Baureferat
Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbeschluss

Ersatzneubau der Okerbrücke in Leiferde sowie der Brücke über den Kulkegraben

30. Juni 2021
0600 / PF 2021/01

GLIEDERUNG

ABSCHNITT A: FESTSTELLENDER TEIL

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

ABSCHNITT B: BEGRÜNDENDER TEIL

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

ABSCHNITT C: RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Fundstellen

Auf Antrag des Fachbereichs Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig vom 27. September 2019 erlässt das Baureferat der Stadt Braunschweig als Planfeststellungsbehörde gem. § 38 Abs. 5 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) den

Planfeststellungsbeschluss

für den Ersatzneubau der Okerbrücke in Leiferde sowie der Brücke über den Kulkegraben

A Feststellender Teil

1. Planfeststellung

Für das o. g. Bauvorhaben wird gemäß § 38 des Niedersächsisches Straßengesetz (Nds-StrG) in Verbindung mit den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) der aus folgenden Unterlagen bestehende Plan festgestellt:

Unterlagen der ursprünglichen Auslegung

- | | |
|---|-----------------|
| - Erläuterungsbericht vom 16. August 2019 | Unterlage 1 |
| - Übersichtskarte Maßstab 1:10.000 vom 20. September 2019, Plannummer 2.1 | Unterlage 2 |
| - Übersichtslageplan Maßstab 1:1.000 vom 20. September 2019, Plannummer 3.1 | Unterlage 3 |
| - Lageplan Maßstab 1:500 vom 20. September 2019 Plannummer 5.1 | Unterlage 5 |
| - Höhenplan Maßstab 1:500/50 (Längsschnitt) vom 20. September 2019 | Unterlage 6 |
| - Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßstab 1:500 Lageplan Maßnahmen vom 20. September 2019 Plannummer 9.1 | Unterlage 9.1 |
| - Lageplan Ausgleichsmaßnahme Maßstab 1:750 vom 14. August 2019 Plannummer 9.1.1 | Unterlage 9.1.1 |
| - Maßnahmeblätter V1-V4, S1, G1-G3, A1-A4 vom 14. August 2019 | Unterlage 9.2 |
| - Grunderwerbsplan Maßstab 1:500 vom 20. September 2019 Plannummer 10.1.1 | Unterlage 10.1 |
| - Grunderwerbsverzeichnis vom 20. September 2019 | Unterlage 10.2 |
| - Lageplan Regelungsverzeichnis vom 20. September 2019 Plannummer 11.1 | Unterlage 11.1 |

- Regelungsverzeichnis vom 20. September 2020 Unterlage 11.2
- Regelquerschnitte Maßstab 1:50 vom 20. September 2019
Ausbauquerschnitte 1-6 Plannummern 14.1.1-14.1.6 Unterlage 14.1
- Sonderquerschnitt Maßstab 1:50 vom 20. September 2019
Querprofile Versickerungsfläche Plannummer 14.2.1 Unterlage 14.2

Unterlagen der ergänzenden Auslegung

- Erläuterungsbericht vom 4. September 2020 Unterlage 1.a
- Lageplan Ausgleichsmaßnahme A4 Geitelder Graben
Maßstab 1:500 vom 4. September 2020
Plannummer 9.1.1a Unterlage 9.1.1a
- Maßnahmeblätter V1-V4, S1, G1-G3, A1-A4
vom 4. September 2020 Unterlage 9.2a

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

- Bauwerksskizze Maßstab 1:100 und 1:50,25,10
Plannummern 15.1.1_1 und 15.1.1_2 vom 20. September 2019
sowie Erläuterungsbericht zu Okerbrücke Leiferde
vom 14. August 2019 Unterlage 15.1
- Bauwerksskizze Maßstab 1:100,50,25 Plannummer 15.2.1
vom 20. September 2019 sowie Erläuterungsbericht
zur Kulkegrabenbrücke vom 14. August 2019 Unterlage 15.2
- Lageplan Leitungen Maßstab 1:500 vom 20. September 2019 Unterlage 16
- Schalltechnisches Gutachten vom 23. September 2019 Unterlage 17
- Unterlagen zur Wasserrechtlichen Planfeststellung zur
Aufweitung der Oker vom 20. September 2019 Unterlage 18.1
- Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den
Hochwasserablauf der Oker vom 20. September 2019 Unterlage 18.2
- Übersicht der Einleitungsstellen Unterlage 18.3
- Wasserrechtsantrag 1 – Einleitungsstelle West und Ost
vom 20. September 2019 nebst Wassertechnischen
Untersuchungen sowie Plannummern 18.4.4, 18.4.5, 18.4.6, 18.4.7 Unterlage 18.4
- Wasserrechtsantrag 2 – Erneuerung RW-Kanal Fischerbrücke
vom 20. September 2019 nebst Erläuterungsbericht,
Wassertechnische Untersuchungen sowie
Plannummern 18.5.3, 18.5.4, 18.5.5, 18.5.6, 18.5.7 Unterlage 18.5

- Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 13. August 2019
nebst Plannummer 19.1 Unterlage 19.1.
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 14. August 2019 Unterlage 19.2
- Gewässerökologischer Fachbeitrag zur
EU-Wasserrahmenrichtlinie vom 12. August 2019 Unterlage 19.3
- Bodenfunktionsbewertung vom 29. August 2019 Unterlage 19.4
- Umweltverträglichkeitsprüfung (Bericht)
vom 20. September 2019 Unterlage 19.5
- Allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung
des Umweltverträglichkeits-Berichtes vom 20. September 2019 Unterlage 19.5a
- Kartierbericht vom 28. November 2018 Unterlage 19.6
- Bodenuntersuchungen Unterlage 20
- Verkehrsuntersuchung aus Mai 2018 Unterlage 21

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

- Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 04. September 2020 Unterlage 19.1a
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 04. September 2020 Unterlage 19.2a
- Ergänzender Kartierbericht vom 26. August 2020 Unterlage 19.7
- Die Ergebnisse der Online-Konsultation sind nachrichtlich beigelegt

2. Nebenbestimmungen

2.1 Belange der Leitungsträger

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Ausführungspläne rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen. Sofern Leitungen zu verlegen sind, ist dies mit den betroffenen Unternehmen abzustimmen. Die Stellungnahmen und Leitungspläne der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 27. Februar 2020 und 01. Oktober 2020, der Stadt-entwässerung Braunschweig GmbH vom 12. Februar 2020, von der Vodafone GmbH vom 24. Februar 2020 und von BS|Netz vom 12. März 2020 und 11. November 2020 sind zu beachten.

2.2 Naturschutz

2.2.1

Das Entfernen der Gehölze darf nur in der Zeit zwischen dem 01.10. und 28.02. eines Jahres erfolgen. Quartierbäume von Fledermäusen, in denen sich Wochenstuben befinden, dürfen nicht vor dem 01.11. eines Jahres gefällt werden. Vor Fällung der Bäume hat daher eine Kontrolle der Höhlenbäume auf Quartiernutzung durch Fledermäuse zu erfolgen. Die Anregung des BUND, die gerodeten Gehölze nicht zu entsorgen, sondern an geeigneter Stelle als Benjeshecke zu verwenden und so Heckenbrütern Rückzugsmöglichkeiten zu bieten, ist möglichst umzusetzen. Sofern keine Möglichkeit zur Umsetzung besteht, ist dies nachvollziehbar zu dokumentieren.

2.2.2

Der Oberboden von allen Auftrags- und Abtragsflächen ist abzutragen, zwischenzulagern und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder einzubauen. Bodenaushub darf nur in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde deponiert werden.

2.2.3

Es ist eine bodenkundliche Baubegleitung durch fachlich dafür nachweislich geeignetes Personal bzw. einen entsprechend geeigneten externen Auftragnehmer sicherzustellen.

2.2.4

Ein Bodenschutzkonzept ist rechtzeitig vor Baubeginn zu erstellen und bei Bedarf mit zu betroffenen Stellen abzustimmen.

2.2.5

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

2.2.6

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen soll vor Ablauf des 2. Kalenderjahres nach Beginn der Bauarbeiten abgeschlossen sein. Die Umsetzung hat in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen. Sollte aus unabwendbaren Gründen der Zeithorizont von 2 Jahren nicht gehalten werden können, so ist dies frühzeitig anzuzeigen und plausibel zu begründen.

2.2.7

Sofern Neu- oder Nachsaaten zwingend erforderlich sind, ist Regiosaatgut für Feuchtwiesen für Braunschweig RH10060 bzw. die Mischung mit höherem Kräuteranteil Nr. 10070 zu verwenden. Die Stellungnahme des BUND vom 16. März 2020 bzw. vom 22. Dezember 2020 ist hierbei zu beachten.

2.2.8

Der Boden des Sohl- und Böschungsaushubs ist für die Entwässerung ca. eine Woche zwischenzulagern. Der Zeitraum ist so kurz wie möglich zu halten. Die Stellungnahme des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover, vom 16. März 2020 ist zu beachten.

2.2.9

Soweit erforderlich, sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ausreichend geeignete Nisthilfen für Fledermäuse und Vögel zu errichten.

2.2.10

Die Niedersächsischen Landesforsten haben in ihren Stellungnahmen vom 17. März 2020 bzw. vom 14. Dezember 2020 dargelegt, dass von den notwendigen Baumfällungen Flächen betroffen sind, die als Wald eingestuft werden. Daher ist bei den Ersatzpflanzungen zu berücksichtigen, dass der Verlust mindestens 1:1. ausgeglichen wird. Das Gutachten vom 16. April 2021 ist hierbei streng umzusetzen.

2.2.11

Die Bauausführung ist mit Bauzeitenregelung zum Amphibienschutz durchzuführen. Während der Wander- und Laichzeiten sind keine Bauarbeiten direkt am Gewässer (Kulkegraben, Geitelder Graben) durchzuführen. Eine Umsiedlung ist aufgrund des nachgewiesenen Arteninventars aus ungefährdeten und weit verbreiteten Arten nicht erforderlich.

2.3 Lärmschutz

2.3.1

Beim Abriss und beim Bau sind vorbehaltlich der technischen und wirtschaftlichen Darstellbarkeit Verfahren zu verwenden, die sicherstellen, dass die Lärmbelastung für die Anwohner auf das absolut unvermeidbare Minimum reduziert wird.

2.3.2

Im Ortsteil Stöckheim wird am Gebäude Leiferdestraße 17 der zulässige Grenzwert überschritten, da das Gebäude erweitert wurde und nunmehr die Immissionsorte dichter an der Straße liegen. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, diesen Sachverhalt zeitnah mit den betroffenen Eigentümern zu klären und ggf. Maßnahmen des passiven Schallschutzes in Abstimmung mit den Eigentümern umzusetzen und zu finanzieren.

2.4 Wasserrecht

2.4.1 Während der Baumaßnahme ist das anfallende Niederschlagswasser ordnungsgemäß abzuleiten.

2.4.2

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

2.4.3

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

2.4.4

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

2.4.5

Nach Rückbau der Behelfsbrücke ist der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Verdichtungen des Bodens und vergleichbare Auswirkungen sind durch geeignete Maßnahmen rückgängig zu machen bzw. auszugleichen. Die Nebenbestimmungen unter 2.2.3 und 2.2.4 sind zu beachten.

2.5 Planänderungen und -ergänzungen

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

2.6 Auflagenvorbehalt

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

2.7 Sonstiges

2.7.1

Beim Abriss und beim Bau sind vorbehaltlich der technischen und wirtschaftlichen Darstellbarkeit Verfahren zu verwenden, die sicherstellen, dass die Belastung durch Staub und vergleichbare Auswirkungen für die Anwohner auf das absolut unvermeidbare Minimum reduziert wird.

2.7.2

Im Vorfeld der Bauarbeiten sind an potentiell betroffenen Gebäuden Untersuchungen zu Vor Schäden vorzunehmen und gutachterlich zu dokumentieren.

2.7.3

Gemäß Stellungnahme der LGLN, Kampfmittelbeseitigungsdienst Hannover vom 4. März 2020 und 24. November 2020 besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel. Dies stützt sich auf den Umstand, dass derzeit vorliegende Luftbilder nicht vollständig ausgewertet wurden. Es wurde ausdrücklich keine eigenständige, vorhabenbezogene Luftbildauswertung und keine Sondierung durchgeführt. Der Vorhabenträgerin wird daher aufgegeben, rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme und bei Bedarf geeignete Sondierungsmaßnahmen z. B. in Gestalt von Flächen- und Tiefensondierung zu ergreifen.

Das LGLN macht darauf aufmerksam, dass die Bearbeitungszeit für Luftbildauswertungen zum Zeitpunkt der Stellungnahme im November 2020 ca. 20 Wochen beträgt. Eine ggf. notwendige Luftbildauswertung ist daher sehr frühzeitig zu beantragen.

2.7.4

Für die Bautätigkeit sind nur solche Flächen in Anspruch zu nehmen, die zwingend für die Arbeiten erforderlich sind. Es ist dazu durch geeignete Maßnahmen wie z. B. Schutzzäune, eine eindeutige Abgrenzung zwischen Baufeld und Nicht-Baufeld herzustellen. Außerhalb des abgegrenzten Baufeldes ist das Befahren oder Abstellen von Fahrzeugen und Gerätschaften sowie die Lagerung von Material oder eine anderweitige baubedingte Inanspruchnahme untersagt.

2.7.5

Vor Beginn der Baumaßnahme ist, sofern im Vorfeld der Planung noch nicht geschehen, eine Baugrunduntersuchung durchzuführen, die eine Gründungsbeurteilung enthalten soll. Die Vorgaben des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) sind zu beachten. Die Stellungnahme vom 16. März 2020 ist zu beachten.

2.7.6

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

2.7.7

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

2.7.8

Die Zusagen der Vorhabenträgerin (siehe auch Online-Konsultation) sind einzuhalten.

2.7.9

Bei Auffinden von archäologischen Funden oder Bodendenkmälern ist umgehend die zuständige Fachbehörde zu informieren und bedarfsweise sind die Bauarbeiten vorübergehend einzustellen.

2.7.10

Die angedachte Errichtung eines Pollers sowie eines Zaunabschnittes (siehe Einwendung 11.18) ist als Folgemaßnahme vorzunehmen und mit den zu beteiligenden eng abzustimmen.

2.7.11

Sofern sich der angestrebte Grunderwerb nicht realisieren lässt, gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auf, die Inanspruchnahme insbesondere der für die Versickerungsbecken benötigten Flächen bei Einverständnis des Eigentümers vorzugsweise auf dem Wege der Eintragung einer Dienstbarkeit zu realisieren, um so eine mögliche Enteignung zu vermeiden.

2.7.12

Das Grundstück Fischerbrücke 5 wird teilweise für eine temporäre Baustraße in Anspruch genommen. Diese soll gleichzeitig als Fuß- und Radweg genutzt werden. Zur Absicherung des Grundstückes soll der Zutritt für Unbefugte untersagt werden. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, dies in Abstimmung mit der Eigentümerin in geeigneter Weise sicherzustellen.

2.7.13

Um die Wohnqualität der unmittelbar von der Baustelle betroffenen Anwohner zu schützen, soll das Zerkleinern von Gestein und/oder Betonteilen in unmittelbarer Umgebung der Gebäude Fischerbrücke 5 und 6 unterbleiben, sofern dies technisch tatsächlich möglich ist.

3. Genehmigungen und Erlaubnisse

Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet in Rahmen der Konzentrationswirkung die wasserrechtliche Genehmigung der Unteren Wasserbehörde für die Aufweitung der Oker, Einleiten von Niederschlagswasser der Verkehrsflächen in ein Oberflächengewässer sowie die Erneuerung des Regenwasserkanals an der Straße Fischerbrücke.

Die zuständige Untere Wasserbehörde wurde eng in die Planungen und Abstimmungen einbezogen. Die Zustimmung zu den wasserrechtlichen Unterlagen und Anträgen (siehe Unterlagen 18 – 18.5) wurde im Rahmen der gesamtstädtischen Stellungnahme vom 13. März bzw. 27. November 2020 erteilt bzw. bestätigt.

Es erfolgt ferner die Genehmigung der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie zur Umwandlung betroffener Waldflächen. Die sich aus diesen Eingriffen ergebenden Beeinträchtigungen sind im Rahmen der in den Unterlagen 9.1, 9.1.1 und 9.2 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die unter Punkt 2 aufgegebenen Auflagen sind zwingend umzusetzen.

Auf das Gutachten zur Umwandlung der Waldflächen vom 16. April 2021 des Büros LaReg, das im Ergebnis der Stellungnahme des Niedersächsischen Landesforsten vom 17. März 2020 bzw. vom 14. Dezember 2020 beauftragt wurde, wird ausdrücklich Bezug genommen.

4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge nachfolgend aufgelisteter Einwender*innen sowie Bedenken und Anträge, die die aufgeführten Behörden und Stellen geäußert haben, werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusage der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Da für das Verfahren pandemiebedingt kein Erörterungstermin durchgeführt werden konnte, wird hinsichtlich der Zusagen der Vorhabenträgerin auf die nachrichtlich beigefügten Unterlagen der Onlinekonsultation verwiesen. Diese dokumentieren insoweit abschließend den Abstimmungsstand.

Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen im Einzelnen wird auf Ziffer 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Erste Auslegung / Einwendungen

1. Braunschweig vom 13. Februar 2020, eingegangen 17. Februar 2020
2. Braunschweig, 18. Februar .2020, eingegangen 20. Februar 2020
3. Braunschweig, 19. Februar 2020, eingegangen 21. Februar 2020
4. Braunschweig, 24. Februar 2020, eingegangen 27. Februar 2020
5. Braunschweig, 25. Februar 2020, eingegangen 25. Februar 2020
6. Braunschweig, 27. Februar 2020, eingegangen 02. März 2020
7. Braunschweig, 20. Februar 2020, eingegangen 28. Februar 2020
8. Braunschweig, 29. Februar 2020, eingegangen 02. März 2020
9. Braunschweig, 02. März 2020, eingegangen 02. März 2020
10. Braunschweig, 29. Februar 2020, eingegangen 02. März 2020
11. Braunschweig, 28. Februar 2020, eingegangen 03. März 2020
12. Braunschweig, 28. Februar 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
13. Braunschweig, 29. Februar 2020, eingegangen 03. März 2020
14. Braunschweig, 28. Februar 2020, eingegangen 03. März 2020
15. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
16. Braunschweig, 01. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
17. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 03. März 2020
18. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 03. März 2020
19. Braunschweig, 03. März 2020 .2020, eingegangen 03. März 2020
20. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
21. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet

Erste Auslegung / Stellungnahmen

1. NLStBV Hannover, 30. Januar 2020
2. Deutsche Telekom, Braunschweig, 27. Februar 2020
3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn, 04. Februar 2020
4. Handwerkskammer, Lüneburg, 11. Februar 2020
5. Stadtentwässerung Braunschweig, Braunschweig, 12. Februar 2020
6. EWE NETZ GmbH, Oldenburg, 12. Februar 2020
7. Heimatpfleger Hansjörg Schülgin, Braunschweig, 11. Februar 2020
8. Vodafone GmbH, Langenhagen, 24. Februar 2020
9. BS Verkehrs-GmbH, Braunschweig, 24. Februar 2020
10. IHK Braunschweig, Braunschweig, 25. Februar 2020
11. Herrn Rudolf Zehfuß, Heimatpfleger, Braunschweig, 11. Februar 2020
12. LGLN, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Hannover, 04. März 2020
13. Blinden- und Sehbehindertenverband Nds. e. V., Braunschweig, 04. März 2020
14. Nieders. Landvolk e. V., Braunschweig, 04. März 2020
15. Landwirtschaftskammer Nieders., Braunschweig, 10. März 2020
16. BS Netz, Braunschweig, 12. März 2020
17. Referat Stadtbild und Denkmalpflege, Braunschweig, 12. März 2020
18. ADFC Braunschweig, Braunschweig, 11. März 2020
19. Stadt Braunschweig, gesamtstädtische Stellungnahme, Braunschweig, 13. März 2020
20. Unterhaltungsverband Oker, Altenau, 05. März 2020
21. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover, 16. März 2020
22. BUND Kreisgruppe Braunschweig, 16. März 2020
23. Nieders. Landesforsten, Wolfenbüttel, 17. März 2020
24. Nieders. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, NLWKN, Braunschweig, 09. April 2020

Zweite Auslegung / Einwendungen

1. Braunschweig, 8. November 2020, eingegangen 10. November 2020 (wird zugelassen, da nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass der Einwurf fristgerecht am Rathaus erfolgte.)
2. Braunschweig, 4. November 2020, eingegangen 6. November 2020

Zweite Auslegung / Stellungnahmen

1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 25. September 2020
2. Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V. Regionalverein Südostniedersachsen, 28. September 2020
3. Deutsche Telekom Technik GmbH Technikniederlassung Nord, 01. Oktober 2020
4. Landwirtschaftskammer Niedersachsen 2. Oktober 2020
5. Stadt Braunschweig Referat Denkmalschutz 6. Oktober 2020
6. Handwerkskammer, Lüneburg, 02. November 2020
7. Deutsche Bahn AG DB Immobilien – Region Nord, 04. November 2020
8. BS|Netz GmbH, 11. November 2020
9. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) im GEOZENTRUM HANNOVER, 17. November 2020
10. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen 24. November 2020

11. Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr 66.11 Gesamtverkehrsplanung, gesamtstädtische Stellungnahme, 27. November 2020
12. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel 9. Dezember 2020
13. Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Wolfenbüttel, 14. Dezember 2020
14. ADFC Braunschweig, 14. Dezember 2020
15. Vodafone Kabel Deutschland GmbH, 17. Dezember 2020
16. BUND Kreisgruppe Braunschweig, 22. Dezember 2020

5. Nachrichtliche Hinweise

Die im Rahmen der Online-Konsultation erfolgten Zusicherungen und Absprachen sind bindend. Die vollständigen Unterlagen der Online-Konsultation sind als Anlagen beigefügt.

Ein Befahren des Behelfsbauwerkes während der Bauphase ist nur für Baustellenfahrzeuge zulässig. Zudem darf die Behelfsbrücke von Fußgängern sowie Radfahrern genutzt werden. Radfahrer dürfen die Behelfsbrücke jedoch nicht befahren, sondern müssen das Rad schieben. Die Anordnung der entsprechenden verkehrsregelnden Beschilderung obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde und ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in Verbindung mit den Niedersächsischen Ausführungsbestimmungen zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vorzunehmen. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist umzusetzen und die Ergebnisse der speziellen Artenschutzrechtlichen Prüfung sind zu beachten.

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

Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender*innen in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwender*innen wurde von der Planfeststellungsbehörde bereits im Zuge der Online-Konsultation die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendungen behandelt wurden.

B Begründender Teil

6. Verfahrensablauf und Begründung der Baumaßnahme

6.1

Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat der Fachbereich Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig am 27. September 2019 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt Braunschweig beantragt. Die Stadt Braunschweig nimmt als kreisfreie Stadt die Aufgabe der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Gemeinde- und Kreisstraßen als Aufgabe des übertragenen Wirkungsbereiches wahr.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 29. Januar 2020 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Braunschweiger Zeitung in der Zeit

vom 05. bis zum 18. Februar 2020 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Nachwirkungsfrist endete am 3. März 2020. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens musste der Kartierbericht ergänzt werden. Dadurch wurde eine ergänzende Auslegung notwendig. Die ergänzten Planungsunterlagen haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Braunschweiger Zeitung in der Zeit vom 25. September bis 26. Oktober 2020 ausgelegen. Die Nachwirkungsfrist endete am 9. November 2020.

In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie war zur Einsichtnahme in die Planunterlagen eine vorherige telefonische Terminabsprache erforderlich. Vorrangig wurde gebeten, die Unterlagen digital einzusehen

Eine Erörterung der Planunterlagen, der Einwendungen und behördlichen Stellungnahmen als Präsenztermin konnte pandemiebedingt nicht stattfinden. Daher wurde der Erörterungstermin auf Basis von § 5 Planungssicherstellungsgesetz durch eine Online-Konsultation ersetzt, die nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Braunschweiger Zeitung vom 25. Januar bis 19. Februar 2021 stattfand. Die Online-Konsultation erfolgte zugangsgeschützt über die Internetseite www.braunschweig.de/fischerbruecke. Die Zugangsdaten wurden allen Beteiligten schriftlich am 18. Januar 2021 bzw. am 20. Januar 2021 mitgeteilt. Beteiligte, die das Online-Format nicht nutzen wollten oder konnten, hatten die Möglichkeit, die Unterlagen per Post zu erhalten und auch auf dem Postweg zu antworten.

Fristgerecht vorgetragene Erwidern auf Einwendungen und Stellungnahmen wurden auch über den 19. Februar 2020 hinaus bearbeitet, beantwortet und abschließend ins Internet gestellt.

Die Verfahrens- und Formvorschriften wurden eingehalten.

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass im weiteren Text die Begrifflichkeit Okerbrücke Leiferde als Synonym für die Gesamtmaßnahme benutzt wird. Der räumliche Umfang der Gesamtmaßnahme ist aus dem Übersichtsplan (Unterlage 3) ersichtlich. Sofern einzelne Ausführungen, Verweise, Wertungen, Einschätzungen oder ähnliches sich explizit nur auf einen Teilaspekt der Gesamtmaßnahme beziehen, wird dies durch angepasste Formulierungen wie Bauwerk Okerbrücke oder Bauwerk Kulkegrabenbrücke kenntlich gemacht.

6.2

Darstellung der Baumaßnahme

Die vorhandene Brückenbauwerk Okerbrücke Leiferde im Zuge der beiden Straßen Fischerbrücke und Leiferdestraße (K 50) zwischen den Ortsteilen Leiferde und Stöckheim ist wegen grundlegender Sanierungsbedürftigkeit seit Juni 2016 für den Kraftfahrzeugverkehr voll gesperrt und nur noch für Fußgänger- und Radverkehr freigegeben. Da eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht möglich ist, muss die Brücke durch einen Neubau ersetzt werden. Gleichzeitig wird auch die Kulkegrabenbrücke durch einen Neubau ersetzt. Die Maßnahme beschränkt sich auf den Neubau der Okerbrücke Leiferde, den Neubau der Kulkegrabenbrücke Leiferde und die grundhafte Erneuerung der K50 Straßen Fischerbrücke und Leiferdestraße im Bereich der Brücken in annähernd gleicher Lage wie bisher.

Bauwerk Okerbrücke Leiferde

Bestand: Die Okerbrücke in Leiferde (Straße „Fischerbrücke“) stammt in der Grundkonstruktion aus dem Jahr 1945, sie wurde als Behelfsbrücke errichtet, um nach dem Krieg kurzfristig eine Querung der Oker herzustellen. Die Konstruktion entspricht dabei einer Behelfsbrücke mit einer begrenzten Nutzungsdauer, so besteht z. B. der Fahrbahnbelag aus Holzbohlen. Das vorhandene Bauwerk war für Fahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht konstruiert. Die lichte Fahrbahnbreite beträgt 3,20 m (einspuriger Verkehr), der auf der nördlichen Brückenseite verlaufende Gehweg hat eine Breite von 1,50 m. Die lichte Weite zwischen den Widerlagern beträgt ca. 21 m.

Neubau: Der Neubau wird leicht um das westliche Widerlager verschwenkt, so dass sich die neue Brücke ca. 10 m nördlich der Bestandsbrücke befindet. Der Neubau weist eine lichte Weite von 29,5 m und eine Breite zwischen den Geländern von 11 m auf.

Während der Bauphase wird nördlich des künftigen Standortes zudem eine Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer errichtet.

Bauwerk Kulkegrabenbrücke Leiferde

Bei der Kulkegrabenbrücke handelt es sich um eine Stahlbetonbrücke mit einem Alter von ca. 70 Jahren. Vor dem Hintergrund der geltenden Abschreibungsrichtlinien, die für Stahlbetonbrücken Nutzungsdauern von 90 Jahren vorsehen, ist die verbleibende Nutzungsdauer des Bestandsbauwerks absehbar. Aufgrund des Bauwerkszustandes ist mittelfristig eine Instandsetzung der Brückenoberseite notwendig. Darüber hinaus entspricht das Bauwerk nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik (z. B. zu geringe Geländerhöhe etc.), weshalb größere Anpassungen notwendig sind. Der Bestandsbau stammt aus dem Jahr 1950 und weist eine lichte Weite von 4,40 m auf, die Breite zwischen den Geländern beträgt 7,10 m.

Neubau: der Neubau wird in identischer Lage wie der Bestandsbau errichtet. Der Neubau weist eine lichte Weite von 7 m und eine Breite zwischen den Geländern von 12,25 m auf. Während der Bauphase wird zudem der Kulkegraben in direkter Nähe zum Bestandsbauwerk durch eine Verrohrung und eine darüber angeordnete Aufschüttung passierbar gemacht.

Verkehrsbedeutung der Okerbrücke und des Straßenzuges

Das Verkehrsaufkommen vor der Sperrung lag bei ca. 2.110 Kfz/24h (für LKW gesperrt) und wird für 2030 mit ca. 4.100 Kfz/24h darunter 60 LKW >3,5 t mit Berücksichtigung der aktuell geplanten oder in Realisierung befindlichen Gewerbe- und Wohngebiete (u. a. Baugebiet Stöckheim Süd) prognostiziert (Verkehrsuntersuchung 2018, WVI. S. Unterlage 21.1). Die Brücke stellt die einzige direkte Straßenverbindung der Ortsteile Leiferde und Stöckheim dar. Die unmittelbare Erreichbarkeit der in Stöckheim vorhandenen Nahversorgung, Ärzte und öffentlichen Einrichtungen für die Einwohner*innen des Ortsteils Leiferde wird mit der Brücke sichergestellt.

Für die Einwohner*innen des östlichen Ortsteils von Leiferde (zwischen Bahntrasse und Oker) ist die Brücke sehr wichtig, denn im Falle einer Instandsetzung oder eines Neubaus der Schenkendammbücke wäre dieser Ortsteil Braunschweigs für Kfz- Verkehr nur noch über Wolfenbüttel erreichbar.

Straßenkategorie

Die K50/Fischerbrücke kann mit einer nähräumigen Verbindungsfunktion der Kategorie einer angebauten Hauptverkehrsstraße (HS IV) zugeordnet werden.

Im weiteren Verlauf östlich des Kulkegrabens kann die Straße in die Kategorie VS, als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld der Bebauung, zugeordnet werden.

Straßenbauliche Beschreibung

Im Zuge der Brückenneubauten ergibt sich die Notwendigkeit und gleichzeitig die Möglichkeit, die vorhandene Kreisstraße entsprechend der aktuellen Richtlinien neu zu bauen und insbesondere für Radverkehr und Fußverkehr eine deutliche verbesserte, sicherere Verbindung zwischen dem Ort Leiferde und den Wanderwegen auf der Ostseite der Oker Richtung Norden sowie der Anbindung nach Stöckheim zu schaffen.

Der vorhandene Gehweg auf der Südseite der Straße Fischerbrücke ist ab Haus Nr. 4 nur durch eine Markierung auf der Fahrbahn vorhanden und bis Haus Nr. 5 mit Asphalt befestigt. Dies entspricht nicht dem Stand der Technik. Im Zuge des Umbaus wird hier eine Hochbordanlage angelegt und die unbefriedigende Entwässerungssituation behoben, indem die Regenwasserhaltungen vor den Bord in den Fahrbahnbereich verlegt wird. Die Querungshilfe dient zum einen als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme vor dem Ortseingang in Leiferde und zum anderen als Querungshilfe für Fußgänger.

Die Verbindung Leiferde/ Stöckheim wird für Fußgänger und Radfahrende während der Bauzeit aufrechterhalten, weshalb eine Behelfsbrücke gebaut wird.

Die Gesamtlänge des Ausbaus beträgt ca. 340 m und ist in Unterlage 3 näher ausgeführt.

Versickerungsflächen

Nord-Östlich der Okerbrücke werden zur Behandlung des abzuleitenden Oberflächenwassers zudem Versickerungsbecken gebaut. Diese werden so ausgestaltet, dass sie nach Abschluss der Baumaßnahmen auch wieder beweidet werden können.

Streckengestaltung

Die Trassierung in Lage und Höhe erfolgt im gesamten Planungsabschnitt nach Kriterien der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06), da der Abschnitt nur für 50 km/h freigegeben wird und so eine deutlich bessere Einbindung der Straße und der Bauwerke in die Umgebung möglich ist.

Der Querschnitt sieht in jeder Richtung einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m vor, die Fahrbahn wird innerhalb der Bebauung am Bestand orientiert und z.T. als Dachprofil hergestellt. Ab der Kulkegrabenbrücke erfolgt den Kurvenradien folgend eine Einseitneigung zur Kurveninnenseite.

Straßenbegleitend werden Gehwege hergestellt. Da es östlich der Okerbrücke nur nördlich der Straße weitere Anschlussmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger gibt, wird zwischen Kulkegrabenbrücke und Okerbrücke eine Querungshilfe vorgesehen. Von dieser Stelle kann auf einen südlichen Gehweg verzichtet werden, was auch der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens entgegenkommt.

6.3

Notwendigkeit der Baumaßnahme

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes erforderlich sein und - angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 38 in Verbindung mit § 42 NdsStrG) - dem Artikel 14 Absatz 3 des Grundgesetzes (GG) standhalten.

Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. 'Vernünftigerweise geboten' bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Baumaßnahme unausweichlich ist. Die Erforderlichkeit der Planung ergibt sich aus Folgendem:

Die Vorhabenträgerin hat für die Stadt Braunschweig die Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen (§ 9 Abs. 1 NStrG).

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin als Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 10 Abs. 2 NStrG). Aus diesem Grunde hat die Vorhabenträgerin für das Brückenbauwerk eine Überprüfung der bautechnischen Leistungsfähigkeit der betroffenen Brückenbauwerke auf Basis der geltenden Vorschriften durchgeführt.

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

Regelmäßige und größere Unterhaltungsmaßnahmen, zuletzt in den Jahren 2006/07 und 2013/14, hatten die Nutzungsdauer der Brücke so weit wie möglich verlängert. Untersuchungen im Rahmen einer im regelmäßigen Turnus durchgeführten Brückenhauptprüfung haben ergeben, dass die Brücke für die Belastungen aus dem Kfz-Verkehr nicht mehr standsicher ist.

Um zu prüfen, ob die Brücke trotz dieser Einschätzung dennoch für leichten Kfz-Verkehr freigegeben bleiben kann, wurden zusätzliche statische Nachrechnungen durchgeführt. Diese bestätigten jedoch das Ergebnis der Brückenprüfung. Daher musste die Brücke seit dem 10.06.2016 aus Sicherheitsgründen für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Fußgänger und Radfahrer können die Brücke weiterhin passieren.

Hauptgrund für die Sperrung für Kfz-Verkehr sind große Schäden am hölzernen Fahrbahnbelag sowie an den Aussteifungsverbänden der Längsträger. Eine wirtschaftliche und dauerhafte Instandsetzung der Brücke ist nicht möglich, da an allen Bauwerksteilen Schäden vorhanden sind.

Das Erfordernis, eines dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Ersatzneubaus der Okerbrücke Leiferde ist damit gemessen an den Festlegungen des § 9 Abs. 1 und § 10 (2) NStrG gegeben und in dem als Unterlage 1 beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen auch begründet worden. Durch seine Mitfeststellung als Unterlage 1 wird diese Begründung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Grundsätzliche Vorbehalte gegen die Notwendigkeit des Vorhabens liegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

6.4

Variantenprüfung

Im Folgenden werden die von der Vorhabenträgerin im Laufe ihrer Entscheidungsfindung erwogenen Varianten des Vorhabens, die sich insbesondere durch den Straßenverlauf und die Lage der Okerbrücke unterscheiden, dargestellt und bewertet.

6.4.1 Varianten A, B, C, D

Im Zuge des Planungsverfahrens wurden zunächst folgende Varianten geprüft (vgl. Übersicht Erläuterungsbericht S. 8):

Variante A

Diese Variante verläuft von Stöckheim kommend innerhalb der Ortslage auf der Bestandstrasse und somit durch reine Wohnstraßen mit zwei annähernd rechtwinkligen Kurven. Das neue Brückenbauwerk liegt weiter südlich als das bestehende. Dadurch verschwenkt die

weiterführende Straße nach Süden und bindet in Leiferde im Bereich der einseitigen Ortsrandbebauung an die K 77 (Burg) an.

Bei dieser Variante wird der Verkehr aus der Straße Fischerbrücke zum südlichen Ortsrand und die Straße Burg verlagert. Die Verkehrsmenge auf der Straße Burg erhöht sich um 58 % auf rd. 6.300 Kfz/d.

Durch die geradlinige Linienführung der neuen Straße wird diese Variante etwas mehr Durchgangsverkehr anziehen, die prognostizierte Verkehrsbelastung im Bereich der neuen Okerbrücke liegt bei ca. 3.100 Kfz/d.

Variante B

Diese Variante beginnt am Kreisverkehrsplatz südlich von Stöckheim. Sie verläuft am südlichen Rand des dort befindlichen Baugebietes, quert die Leiferdestraße und die Oker und bindet in Leiferde als Verlängerung des Schenkendamms (K 77) an den Bestand an.

Durch die Trassierung werden zwar die Verkehre weitestgehend aus den Siedlungsbereichen herausgehalten, allerdings entsteht so eine attraktive Ost-West-Querverbindung zwischen der A 395 und der A 39. Diese Verbindung dient dann im Wesentlichen dem Durchgangsverkehr, die Funktion als Stadtteilverbindung tritt in den Hintergrund. Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens. Danach ergäben sich für diese Straße Verkehrsbelastungen von 5.050 Kfz/d (davon rd. 130 Lkw) und somit nahezu eine Verdoppelung gegenüber dem Prognose-Nullfall.

Variante C

Diese Variante beginnt ebenfalls am Kreisverkehrsplatz südlich von Stöckheim und verläuft weitestgehend geradlinig bis nach Leiferde und bindet im Bereich der einseitigen Ortsrandbebauung an die K 77 (Burg) an.

Bei dieser Variante werden die Verkehre aus den nahe der Oker gelegenen Ortsteilen sowohl in Leiferde (Straße Fischerbrücke) als auch in Stöckheim (Leiferdestraße) heraus verlagert. Von Stöckheim über die Brücke Richtung Norden gerichtete Verkehrsströme führen jedoch weiterhin durch die Ortslage über den Straßenzug Burg - Hahnenkamp. Diese Trasse bleibt attraktiv als Querverbindung zwischen der A 39 und der A 395, allerdings nicht mehr in dem Maße, wie in Variante B.

Durch die südlich liegende Anbindung in Leiferde erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Straße Burg um 68 % auf 6.700 Kfz/d deutlich. Im Bereich der Brücke ist eine Verkehrsmenge von 3.850 Kfz/d (davon rd. 100 Lkw) und somit ein Zuwachs im Vergleich zum Nullfall um fast die Hälfte zu erwarten.

Variante D

Anstelle der abgängigen Brücke wird eine reine Rad- und Fußwegbrücke errichtet. Dies ist aufgrund anderer Konstruktionshöhen und Rampenneigungen und somit anderer Straßendammshöhen und -längen auch in aktueller Lage möglich. Somit dient die Leiferdestraße neben der Erschließung der Anlieger nur noch dem Rad- und Fußverkehr. Bedenken von Seiten der Feuerwehr als auch der Verkehrs-GmbH gibt es diesbezüglich keine. Insgesamt entlastet diese Variante die Ortslage von Leiferde und den südlichen Teil von Stöckheim spürbar vom Kfz-Verkehr. Die Verkehre der Brücke werden auf das umliegende Straßennetz verlagert, unter anderem auf die Autobahnen A 39 und A 395. Die Verkehrsbelastung auf der Brücke Berkenbuschstraße steigt um ca. 650 Kfz-Fahrten pro Tag, mithin ca. 10 %.

6.4.2 Verkehrliche Bedeutung der Okerbrücke

Aus der verkehrlichen Untersuchung von 2014/2015 ergibt sich, dass die Okerbrücke Leiferde im Hinblick auf ihre Funktion als innerbezirkliche Verbindung grundsätzlich nur eine untergeordnete Bedeutung einnimmt. Der Ortsverkehr von Stöckheim und Leiferde beträgt 2.640 KFZ (64 % der Gesamtbelastung). Davon entfallen 250 Kfz-Fahrten/Tag und damit

13 % aller Fahrten auf Fahrten, die Ziel und Quelle in Stöckheim bzw. Leiferde (Binnenverkehr) haben. Dazu kommen jedoch noch 51 % der Fahrten, die ihr Ziel oder ihre Quelle in einem der beiden Ortsteile haben (Quell- und Zielverkehr) 1.460 KFZ, somit 36 % sind ortsfremder Verkehr. Siehe dazu auch Unterlage 21, Seite 12.

Somit hatte diese Brückenverbindung bereits vor ihrer Sperrung einen überwiegend überbezirklichen und damit Verbindungscharakter. Durch die skizzierten Varianten A, B und C würde sich, je nach Lage der Trasse, diese Verbindungsfunktion noch weiter verstärken.

Insofern wäre durch eine dauerhafte Sperrung der Brücke für den innerbezirklichen motorisierten Verkehr ein sehr kleiner Personenkreis betroffen, der beispielsweise den Umweg über die Berkenbuschbrücke hinnehmen müsste. Im Gegenzug werden erhebliche Siedlungsgebiete von Verkehrslärm entlastet bzw. gar nicht erst verlärm. Insofern bietet die Sperrung für eine größere Zahl von Bewohnern beider Stadtteile des Stadtbezirkes deutlich mehr Vorteile als Nachteile.

6.4.3 Bewertung unter Umweltschutzaspekten

Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht belasten die Varianten B und C das geplante Neubaugebiet Stöckheim-Süd deutlich. Da dieses Gebiet bereits erheblich vom Verkehrslärm der Autobahn her als auch durch den westlich gelegenen landwirtschaftlichen Lagerhallenbetrieb großflächig lärmvorbelastet ist, ist eine weitere Belastung an der südlichen Gebietsgrenze als erheblich anzusehen.

Im Hinblick auf den Hochwasserschutz sind die Varianten A - C kritisch zu sehen, da sie das Überschwemmungsgebiet der Oker quer zur Abflussrichtung kreuzen, so dass davon auszugehen ist, dass alle Straßendämme den Hochwasserabfluss erheblich beeinträchtigen würden.

Im Landschaftsrahmenplan ist der Bereich nördlich der Leiferdestraße (Variante B) als Gebiet mit „hoher Bedeutung für den Tier- und Pflanzenartenschutz“ ausgewiesen, der südlich gelegene Teil (Varianten A und C) ist als „für den Artenschutz wertvolle Flächen“ dargestellt. Alle drei Varianten durchschneiden die Okeraue. Variante B und C queren zusätzlich Flächen, für die die Hamster-Thematik besonders berücksichtigt werden müsste. Insofern wäre die Variante D als umweltverträglichste Variante anzusehen.

6.4.4 Ausschluss der Variante D

Die Vorhabenträgerin hat entschieden, dass die Variante D nicht realisiert werden soll. Im ursprünglichen Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Braunschweig vom 9. August 2017 für die Nordtrasse wurde die Variantenauswahl wie folgt dargestellt:

Reine Fußgänger- und Radfahrerbrücke

Vor dem Hintergrund der erfassten und prognostizierten, vergleichsweise geringen Verkehre könnte auf eine Brücke für Kfz verzichtet werden. Anstelle dessen würde nur eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke in der Bestandstrasse realisiert werden. Dagegen sprechen jedoch die sozialen, wirtschaftlichen und verkehrsanbindenden Gesichtspunkte. Eine reine Fuß- und Radwegbrücke wurde daher nicht als Lösungsoption betrachtet.

Unter diesen Aspekten wurde daher, insbesondere um den ursprünglichen Verbindungscharakter zwischen den Ortsteilen wieder zu erlangen, der Bau einer reinen Fuß- und Radwegbrücke verworfen. Auch wenn damit einhergeht, dass deutlich stärkere Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich sind und zudem die Belastung aus Bauzeit und Betrieb für die be-

troffenen Anlieger deutlich höher ist. Der gesamtstädtische Nutzen einer für den Straßenverkehr nutzbaren Brücke wurde höher eingeschätzt als die daraus resultierenden Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass die Auswirkungen einer reinen Fuß- und Radfahrerbrücke, wie sie faktisch seit der Sperrung der Brücke im Juni 2016 vorliegt, am geringsten wären. Dabei wurden bei der Prüfung dieser Variante insbesondere Aspekte zu Umwelt- und Naturschutz, zum Ressourcenverbrauch, zum Hochwasserschutz und zum Immissionsschutz/Verkehrsbelastung betrachtet. Es ist offenkundig, dass bei dieser Variante für die meisten Prüfaspunkte eine klare Überlegenheit vorliegt, da die Eingriffe erkennbar gering sind. Zum Hochwasserschutz ist aus den Planungsunterlagen ersichtlich, dass sich durch die weiteren Planungsvarianten keine Nachteile zum Hochwasserschutz ergeben. Vielmehr werden die Neubauten so ausgeformt, dass keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Allerdings erkennt die Planfeststellungsbehörde auch, dass es Ziel der Planung ist, die seit 2016 unterbrochene individualverkehrliche Verbindung zwischen den Ortsteilen wiederherzustellen. Dabei wurde gewürdigt, dass der aktuelle Zustand aus der Sperrung der Okerbrücke resultiert und dass vor der Sperrung ca. 2.100 Fahrzeuge täglich die Brücke passiert haben. Insofern ist der aktuelle Zustand nicht repräsentativ hinsichtlich Verkehrsbelastung und daraus resultierenden Immissionen. Neben den bereits angeführten Aspekten wie soziale oder wirtschaftliche Bedeutung ist dabei auch der Aspekt der Daseinsvorsorge zu berücksichtigen, da insbesondere die Anwohner Leiferdes die infrastrukturellen Einrichtungen in Stöckheim nur über den Umweg über die Berkenbuschbrücke erreichen können. Dies wurde in der vorgelagerten politischen Diskussion deutlich. Auch die im Zuge des Verfahrens erfolgte Abstimmung mit der Bürgerinitiative zeigt, dass im Grundsatz eine für den Verkehr nutzbare Brücke gewünscht wird. Insofern ist der Ausschluss der Planungsvariante D aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachzuvollziehen und nicht zu beanstanden.

Die Option einer reinen Fußgänger- und Radfahrerbrücke wurde somit zulässigerweise verworfen.

6.4.5 Varianten „Nordtrasse/Südtrasse“

Da die Varianten A, B und C umfassende Eingriffe in bisher unversiegelte und naturgeprägte Bereiche erfordert hätten, hat die Vorhabenträgerin diese verworfen und im Folgenden zwei dem derzeitigen Straßenverlauf räumlich naheliegenden Trassen, eine Nord- und eine Südtrasse, weiter untersucht.

Beide Trassen ermöglichen bei einer lichten Durchflussbreite der Brücke von ca. 38 m den Hochwasserabfluss, was Grundvoraussetzung für einen Neubau und das einzuleitende Planfeststellungsverfahren ist. Die Höhenlage der Trasse und der Okerbrücke wurden so geplant, dass ab einem gewissen Hochwasserpegel, wie auch derzeit im Bestand, der zuführende Straßenzug überströmt und bei einem 100-jährigen Bemessungshochwasser (HQ 100) die Brücke angeströmt wird. Dies ist notwendig, um bei Hochwasser die Überflutungsflächen nicht weiter als aktuell im Bestand auszudehnen.

Okerbrücke Leiferde: Nordtrasse (vgl. Erläuterungsbericht S. 12)

Die Nordtrasse liegt in einem lichten Abstand von ca. 40 m zum Bestandsbauwerk. Die Trasse hat auf der freien Strecke von Stöckheim bis zum westlichen Brückenende der Okerbrücke eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wodurch sich größere Kurvenradien der neuen Trasse ergeben. Im Bestand ist die Leiferdestraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgeschildert. Diese Variante hat eine bessere Übersichtlichkeit für die Verkehrsteilnehmer/innen. Aufgrund der Fahrgeschwindigkeit von > 50 km/h müssen auf der Brücke Schutzplanken montiert werden.

Bei einer lichten Weite der Brücke zwischen den Geländern von 12,50 m ergibt sich auf der Nordseite ein Geh- und Radweg für beide Richtungen mit einer Nutzbreite von 3,00 m. Auf der Südseite ist nur ein Wartungsweg von 0,75 m angeordnet. Da diese Trasse unter diesen Ansätzen laut Aussage des Fördermittelgebers förderfähig ist, wurde für diese Variante die Aufnahme ins Mehrjahresprogramm beantragt. Förderfähig ist die Nordtrasse, weil auf der Brücke und der freien Strecke mindestens 70 km/h zugelassen sind und keine Traglastbeschränkung ausgeschildert ist. Bei der Nordtrasse sind mehr Grundstücksflächen anzukaufen als bei der Südtrasse. Aufgrund des größeren Eingriffs in die Natur sind im Vergleich zur Südtrasse umfänglichere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich, wovon bei dieser Variante schon durch den Rückbau der Bestandstrasse einiges ausgeglichen werden kann. Ein wichtiger Faktor für die Nordtrasse ist, dass fast während der gesamten Bauzeit die Bestandsbrücke als Behelfsbrücke für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen zur Verfügung steht.

Okerbrücke Leiferde: Südtrasse (vgl. Erläuterungsbericht S. 14)

Die Südtrasse ist im Wesentlichen auf der Bestandstrasse mit deutlich engeren Radien als die Nordtrasse geplant, weshalb die Strecke für den Kfz-Verkehr unübersichtlich ist. Im Bereich der Okerbrücke ist die Trasse leicht in nördlicher Richtung verzogen. Die Südtrasse ist auf 50 km/h ausgelegt. Damit sind keine Schutzplanken auf der Okerbrücke erforderlich und der Überbauquerschnitt ist im Vergleich zur Nordtrasse etwas schmaler. Bei einer lichten Breite der Brücke zwischen den Geländern von 11,00 m ergibt sich auf der Nordseite ein Geh- und Radweg für beide Richtungen mit einer Nutzbreite von 3,00 m zzgl. eines Sicherheitsstreifens von 0,50 m. Auf der Südseite ist nur ein Wartungsweg von 0,50 m angeordnet. Diese Trasse war laut Aussage des Fördermittelgebers nicht als Neubau förderfähig. Es wurde jedoch in Aussicht gestellt, auf der Grundlage eines Fiktiventwurfes, eventuell anteilige Kosten zu fördern. Eine Förderung in annähernd ähnlicher Größenordnung wie bei der Nordtrasse ist in jedem Fall ausgeschlossen. Die Gesamtprojektkosten für die Südtrasse sind geringer als bei der Nordtrasse, da die Okerbrücke eine etwas geringere Überbaubreite hat und etwas weniger Retentionsraumausgleich sowie geringere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Flora und Fauna erforderlich werden. Unter Ansatz einer evtl. möglichen Förderung von 0,5 Mio. € verbleibt ein Eigenanteil der Stadt Braunschweig von 3,7 Mio. €. Im Vergleich zur Nordtrasse ist Grunderwerb in geringerem Umfang notwendig.

Im Ergebnis zöge die Nordtrasse somit die größeren Eingriffe in Natur und Landschaft nach sich.

Trotz des erkennbar größeren Eingriffs in Natur und Landschaft sowie der höheren zulässigen Geschwindigkeit hat die Vorhabenträgerin zunächst auf Basis dieser Abwägung am 09. August 2017 im Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Braunschweig beschlossen, die Planungen für die Nordtrasse weiterzuverfolgen.

Im Januar 2018 wurde ein Scoping-Termin durchgeführt, in dem die betroffenen Träger öffentlicher Belange und Grundstückseigentümer eingeladen wurden. Viele Teilnehmer, vor allem der BUND, direkte Anlieger in Leiferde und die Heimatpfleger sprachen sich gegen die beschlossene Nordtrasse aus. Auch die Polizei hat sich unter Aspekten zu erwartender hoher Geschwindigkeiten bis in die Ortslage hinein, gegen die Nordtrasse ausgesprochen.

Die Vorhabenträgerin hat diese Bedenken und Anregungen aufgenommen und im Ergebnis die bisherigen Planungen verworfen (Beschluss der Planungs- und Umweltausschusses vom 30. Januar 2019).

6.4.6 Varianten A1z, A1e, A4, C.3.2b

Die Vorhabenträgerin hat angesichts der nicht mehr weiter verfolgten Nordtrasse verschiedene Varianten untersucht (vier Trassenlagen im Grundriss mit unterschiedlich hohen, langen, symmetrischen und asymmetrischen Brücken, vgl. Übersicht in landschaftspflegerischem Begleitplan S. 7). Hintergrund für die Anzahl der alternativen Trassen war insbesondere der Hochwasserabfluss, welcher in dieser Örtlichkeit mit neuem Bauwerk und neuer Trasse unter Ansatz der heutigen Regeln und der aktuellen statischen Ansätze nur schwer nachzuweisen ist. Für den Planfeststellungsbeschluss ist der Nachweis des neutralen oder besseren Hochwasserabflusses im Vergleich zum Bestand erforderlich.

Im UVP-Bericht vom 20. September 2018 wurden folgende Varianten ausführlich untersucht:

- Variante A1z – Süd, zweispurig, Tempolimit 50 km/h
- Variante A1e – Süd, einspurig, Tempolimit 50 km/h
- Variante A4 - Süd, zweispurig, Tempolimit 70 km/h
- Variante C.3.2b –Nord, zweispurig, Tempolimit 70 km/h

Der UVP-Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass den Varianten A1 aufgrund der Schutzgut-abwägung der Vorzug zu geben ist. Da die Variante A1 sehr nah am bisherigen Trassenverlauf orientiert ist, reduziert sich der Flächenbedarf und damit auch das Eingriffspotential. Durch die mit Tempo 50 km/h niedrigere Höchstgeschwindigkeit reduzieren sich zudem die Lärm- und Luftbelastungen.

6.5 Planrechtfertigung

Die Vorhabenträgerin hat für die Variante A1z den Antrag auf Planfeststellung gestellt. Damit kam die Vorhabenträgerin den Wünschen der Bürgerinitiative, der Grundstückseigentümer und der Heimatpfleger nach einer kleineren Brücke in annähernd gleicher Trasse wie im Bestand nach, die zudem den Vorteil bietet, dass weniger Grunderwerb vorgenommen werden muss. Durch eine niedrigere Lage im Gelände ist die Brücke deutlich zurückhaltender als die ursprünglich geplante Nordtrasse. Die Geschwindigkeit auf der Okerbrücke wird auf max. 50 km/h begrenzt. Freigegeben wird die Brücke für alle laut StVO zulässigen Fahrzeuge, mithin auch für schwere LKWs.

Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass eine andere als die gewählte Variante sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde. Insbesondere drängt es sich nicht auf, dass die Variante A1e wegen ihrer einspurigen Ausgestaltung der Okerbrücke die bessere Variante wäre:

Innerhalb der Variante A1 hat die Auswahl der Anzahl der Fahrspuren nur einen sehr geringen Einfluss auf die Schutzgüter. Daher sind hier weitere Auswahlkriterien heranzuziehen. Für die Entscheidung zugunsten der Variante A1e sprechen zunächst etwas geringere Baukosten sowie ein geringerer Flächenbedarf. Allerdings ist eine einspurige Brücke nach aktuellem Regelwerk (Ziffer 5.2 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen) grundsätzlich nur dann zulässig, wenn sie mit einer Ampelanlage flankiert ist. Eine Signalsteuerung ist demnach in der Regel dann erforderlich, wenn die Engstelle länger als etwa 50 m oder die Verkehrsbelastung in beiden Fahrtrichtungen zusammen größer als etwa 500 Kfz/h ist. Ausgehend von der lichten Weite des Bauwerks Okerbrücke von 29,5 m ist davon auszugehen, dass das Kriterium hinsichtlich der Engstellenlänge erfüllt und die Lichtsignalanlage notwendig ist.

Dies führt zu höheren Betriebs- und Wartungskosten, zudem ist eine Belastung der Anlieger durch haltende und anfahrende Fahrzeuge wahrscheinlich. Die prognostizierten um 600

Fahrzeuge täglich geringere Verkehrsbelastung wirkt sich lediglich vor Ort aus, da es sich hier um Fahrten handelt, die trotzdem durchgeführt werden und sich somit an anderer Stelle im Stadtgebiet niederschlagen.

Da die einspurige Variante mit Rücksicht auf die Nutzbarkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr zudem eine Fahrbahnbreite von 4,50 m aufweisen muss, fällt der Eingriff in das Landschaftsbild nur unwesentlich geringer aus als das bei der zweispurigen Variante der Fall ist.

Für die zweispurige Variante sprechen neben dem Umstand, dass die Anwohner nicht durch Emissionen der wartenden Fahrzeuge beeinträchtigt werden und dass keine Betriebskosten für die Signalanlage entstehen, verkehrliche Aspekte, da hiermit dem wieder zu erlangenden Verbindungscharakter der Strecke deutlich stärker Rechnung getragen wird.

Darüber hinaus sprechen abschließend auch wirtschaftliche Aspekte für die Variante A1z, da nur diese förderfähig ist und zwar im Umfang von 60 % der förderfähigen Kosten. Zur Orientierung werden hier die ursprünglich geplanten Baukosten als Berechnungsgrundlage herangezogen; diese belaufen sich auf 4,3 Mio. €. Daraus resultiert eine Fördersumme von rd. 2,58 Mio. €.

Auf Grundlage des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG) vom 27. März 2014 sind gem. § 2 nur Vorhaben förderfähig, die den Bau oder Ausbau von verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen zum Ziel haben. Diese Voraussetzungen erfüllt die einspurige Ausbauvariante der Brücke nicht.

Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit spricht gerade in Zeiten angespannter Finanzen für die förderfähige Variante, da sie sich in der Gesamtbilanz der sonstigen Beurteilungskriterien nur unwesentlich schlechter darstellt als die einspurige Variante. Dabei ist festzustellen, dass die einspurige Variante auch nur eine Einsparung von 95 m² Brückenfläche böte, die übrigen Baukosten für Gründung, Widerlage etc. indes nahezu identisch wären.

6.6 Finanzierung

Die Finanzierung der Baumaßnahme ist gesichert.

7. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hängt von der Art des Bauvorhabens ab und wird in der Anlage I des NUVPG dargelegt.

Allgemein wird unterschieden zwischen grundsätzlich UVP-pflichtigen Vorhaben und Vorhaben mit Vorprüfung, in der abgeschätzt wird, ob für ein konkretes Vorhaben eine UVP notwendig ist.

Gemäß Anlage 1 Nr. 5 NUVPG ist für den „Bau einer (...) Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße (...)“ eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Auf eine derartige Vorprüfung kann verzichtet werden, „wenn der Vorhabenträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt und die zuständige Behörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet. Für diese Neuvorhaben besteht die UVP-Pflicht. Die Entscheidung der zuständigen Behörde ist nicht anfechtbar.“ (§ 7 (3) UVPG).

Aufgrund der Betroffenheit von naturschutzfachlich besonders wertvollen Strukturen der Okerau, wie beispielsweise Vorkommen der Schwarzpappel sowie nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NAGBNatSchG geschützten Biotoptypen, und eines Überschwemmungsgebietes i.S.d. § 76 WHG kann davon ausgegangen werden, dass es im Rahmen des Bauvorhabens zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen kommen kann.

Daher hat sich die Vorhabenträgerin entschieden, auf eine Vorprüfung zu verzichten und eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Diese Entscheidung wurde im Rahmen des offiziellen Scopingtermins am 11. Januar 2018 mitgeteilt und im entsprechenden Protokoll festgehalten. -Die Vorhabenträgerin hat daher mit Datum vom 27. September 2019 zeitgleich mit dem Antrag auf Planfeststellung eine UVP vorgelegt.

Die Notwendigkeit einer Vorprüfung wurde geklärt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es zweckmäßig, auf die Vorprüfung zu verzichten, weil eine eigene überschlägige Vorprüfung ergeben hatte, dass die Kriterien erfüllt sind. Die Planfeststellungsbehörde hat daher mit Stellungnahme vom 15. Januar 2020 festgestellt, dass eine UVP durchzuführen war. Die Veröffentlichung des UVP-Berichts erfolgte im Rahmen der Veröffentlichung der Planfeststellungsunterlagen am 29. Januar 2020.

7.1 Zusammenfassende Darstellung

Die zusammenfassende Darstellung stellt die Umweltauswirkungen dar und ist Grundlage für deren Bewertung. Im Folgenden werden auf der Grundlage des UVP-Berichts, der eingegangenen Stellungnahmen und Äußerungen aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung und sonstiger Erkenntnisse alle entscheidungserheblichen Angaben dargelegt, die für die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erforderlich sind.

Die zu berücksichtigenden Schutzgüter sind gemäß § 2 Abs. 1 UVPG:

1. „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Darstellung bezieht sich auf die Variante A1z. Die weiteren vom Vorhabenträger in Betracht gezogenen und im UVP-Bericht untersuchten Varianten A4 und C.3.2b beeinträchtigen umweltbezogene Belange wegen ihres Verlaufs abseits vom derzeitigen Bestand weitaus mehr und sind daher nicht Gegenstand des Antrags auf Planfeststellung (zu A1e siehe unten):

Variante A1 besitzt aufgrund des bestandsnahen Trassenverlaufs, aus dem weniger Neuversiegelungen resultieren, und der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit das geringste schutzgutbezogene Beeinträchtigungsrisko und wird daher, bezogen auf die Belange von Natur und Umwelt, als eindeutige Vorzugsvariante angesehen.

Innerhalb der Variante A1 wurden die Varianten A1e (einstreifige) und A1z (zweistreifige) Ausführung untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Variante A1e hinsichtlich ihres Beeinträchtigungspotenzials günstiger zu bewerten ist als die Variante A1z:

Die Inanspruchnahme der Gesamtfläche ist bei der Variante A1e wegen der Einstreifigkeit und somit nur Fahrbahnbreite von 4,50 m statt 7,00 m geringer als bei der Variante A1z (vgl. UVP-Bericht S. 71 Tabelle 17: A1e 4.873 m², A1z 4.968 m², die Flächenangaben haben sich aufgrund der Konkretisierungen der Planungen geringfügig geändert). Das Beeinträchti-

gungsrisiko für Biotope und Tiere und - in zu vernachlässigendem Maß - für Grundwasserneubildung ist dementsprechend etwas geringer. Aufgrund der Breite der Brücke (gemessen zwischen den Außenkanten) bei Variante A1e (9,5 m) gegenüber der Variante A1z (11,5 m) kommt es zu einer Verschattung der Oker von ca. 111 m² gegenüber ca. 144 m² bei Variante A1z. Die Variante A1e bedarf allerdings wegen ihrer nur einstreifigen Ausgestaltung einer Lichtsignalanlage beiderseits der Brücke. Dies führt zeitweise zur Bildung wartender Fahrzeugschlangen und dementsprechenden Geräuschimmissionen und nachteiligen Auswirkungen auf die Luftreinheit. Wegen der Wartezeiten an der Lichtsignalanlage kann bei Variante A1e ein geringfügig geringerer Durchgangsverkehr prognostiziert werden, der sich minimal auf die Beeinträchtigung der Anwohner auswirkt. Die durch die Variante A1e ausgelösten Beeinträchtigungen sind insgesamt als unwesentlich geringer anzusehen als diejenige der Variante A1z.

Die Vorhabenträgerin hat sich für die Realisierung der Variante A1z entschieden (siehe Punkt 6.4 Variantenauswahl). Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wird daher auch nur diese noch näher untersucht. Da zwischen der Erstellung des UVP-Berichts (2018) und des LPB und der saP (2019, Überarbeitung 2020) etwas Zeit liegt, in der sich Planungen auch noch konkretisiert haben, sind die Werte nicht vollständig deckungsgleich. Dies wurde auch in den Einwendungen und Stellungnahmen thematisiert.

7.1.1 Umweltauswirkungen des Vorhabens (A1z)

Nachteilige Auswirkungen erfahren Natur und Umwelt sowohl durch den Bau als auch durch den späteren Betrieb der Brücken bzw. durch die Brücken an sich. Im Folgenden werden die Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter dargestellt.

Schutzgut Mensch

Nach Inbetriebnahme kann es insbesondere für Anlieger zu Lärmbelastungen und Belästigungen durch Abgase kommen. Eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen ist wahrscheinlich.

Während der Bauzeit werden Anlieger, aber auch Spaziergänger etc., die sich im Umfeld der Baustelle aufhalten, insbesondere durch Lärm, Erschütterungen und Staubentwicklung u. ä. beeinträchtigt. Durch geeignete Bauverfahren sowie streng geregelte Arbeitszeiten auf der Baustelle sollen diese Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden.

Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Im Jahr 2017/2018 wurden Erfassungen zu den Artengruppen der Brutvögel, Fledermäuse, Reptilien, Libellen und Fischen sowie eine Biotoptypenkartierung nach dem Kartierungsschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen (Drachenfels 2016) durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich auf ein ca. 10 ha großes Gebiet. Ergänzend wurden 2020 Kartierungen von Brutvögeln und Amphibien am Kulkegraben und Geitelder Graben, ca. 1,5 km nördlich der Okerbrücke, durchgeführt. Es wurden die im Folgenden genannten Vorkommen dokumentiert (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan S. 17 f).

Vögel

Okerbrücke Leiferde (etwa 250 m breites Untersuchungsgebiet) und Kulkegraben:
Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Bluthänfling (bg), Buchfink, Dorngrasmücke, Eisvogel (V,sg), Feldlerche (bg), Feldsperling (V), Gartengrasmücke (V), Gebirgsstelze, Girlitz (V), Goldammer (V), Graugans, Grauschnäpper(bg), Grünfink, Grünspecht (sg), Hausrotschwanz, Haussperling (V), Heckenbraunelle, Kleiber, Kohlmeise, Kuckuck (bg), Mauersegler, Mäuse-

bussard (sg), Mehlschwalbe (V), Mönchsgrasmücke, Nachtigall (V), Rabenkrähe, Rauchschwalbe (bg), Ringeltaube, Rotkehlchen, Rotmilan (bg), Singdrossel, Star (bg), Stieglitz (V), Stockente, Teichhuhn (sg), Turmfalke (V,sg), Zaunkönig, Zilpzalp.

Davon sind sieben Arten in Niedersachsen in ihrem Bestand gefährdet (siehe oben Kennzeichnung bg), zehn weitere Arten stehen auf der Vorwarnliste (Kennzeichnung V). Alle Arten sind gesetzlich besonders geschützt, sechs Arten sind gem. § 7 BNatSchG, Anhang A der EG-V 338/97 streng geschützt (Kennzeichnung sg).

Geitelder Graben:

Amsel, Blaukehlchen (sg), Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Elster, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke (V), Heckenbraunelle, Kohlmeise, Kuckuck (bg), Mäusebussard (sg), Mönchsgrasmücke, Nachtigall (V), Rabenkrähe, Ringeltaube, Singdrossel, Star (bg), Stieglitz (V), Türkentaube, Wacholderdrossel, Zilpzalp.

Davon sind zwei Arten in ihrem Bestand gefährdet (bg), drei weitere Arten stehen auf der Vorwarnliste (V). Alle Arten sind gesetzlich besonders geschützt, zwei Arten sind gesetzlich streng geschützt (sg).

Fledermäuse:

Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus
Neben diesen 4 Arten wurden ferner die Breitflügelfledermaus sowie die Wasserfledermaus als Einzelnachweis erbracht. Alle Fledermausarten sind gesetzlich streng geschützt.

Reptilien

Es wurden keine Reptilien und nur wenige geeignete Lebensraumstrukturen nachgewiesen.

Libellen

Gebänderte Prachtlibelle, Gemeine Keiljungfer (V), Große Pechlibelle, Grüne Flussjungfer (sg, bg). Alle sind gesetzlich besonders geschützt, eine Art ist zudem streng geschützt (sg). Eine Art ist in ihrem Bestand gefährdet (bg), eine Art steht auf der Vorwarnliste (V).

Fische

Aal (gesetzlich besonders geschützt, sg), (Bach-)Forelle (bg), Bachschmerle (pg), Blaubandbärbling, Döbel, Flussbarsch, Gründling, Hecht (bg), Kaulbarsch, Rotaugen, Plötze.
Eine Art ist in ihrem Bestand stark gefährdet (sg), zwei Arten sind in ihrem Bestand gefährdet (bg), eine weitere Art potenziell gefährdet (pg).

Amphibien (Kulkegraben)

Teichmolch, Teichfrosch (beide gesetzlich besonders geschützt, aber ungefährdet und weit verbreitet)

Weitere potenzielle Vorkommen

Potenziell möglich, aber nicht nachgewiesen, ist das Vorkommen von Biber und Fischotter, die das Maßnahmengbiet vermutlich als Wanderkorridor nutzen.

Im Plangebiet wurden an mehreren Gehölzen Höhlen und Spalten vorgefunden, die als Sommer- oder Winterquartier für Fledermäuse geeignet sind. Ferner ist nicht auszuschließen, dass die Okerbrücke als Tagquartier dient. Diese Baumhöhlen könnten auch von Höhlenbrütern genutzt werden.

Pflanzen/Biotope

Ausweislich des „Kartierungsschlüssels für Biotoptypen in Niedersachsen“ (Drachenfels 2016) befinden sich im Umfeld des Brückenneubaus folgende Biotope (Einzelheiten zu Pflanzen siehe LBP S. 12):

Okerufer: (Erlen-)Weiden- Bachuferwald (WWB), Erlen- und Eschen-Galeriewald (WEG), Südwesten, an Siedlungsgebiet Leiferde: lichter Weiden-Auwald der Flussufer (WWA), Ortsausgang Leiferde: naturnahes Feldgehölz (HN)
Südlich davon: halbruderales Gras- und Staudenflur mit naturnahem Sukzessionsgehölz (UHM/BRS)
Östlich der Oker: Strauchbaumhecke (HFM)
Südlich davon: Allee/Baumreihe (HBA) aus Obstbäumen
Südöstlich der Brücke: Streuobstbestand (GIF/HOJ)
Entlang Straße: Einzelbäume (HBE) und Einzelsträucher (BE)
Geitelder Graben: Einzelbäume (HBE)
Oker: naturnaher Tieflandfluss mit Feinsubstrat (FFF)
Kulkegraben/Geitelder Graben: Nährstoffreicher Graben (FGR)
Beidseitig der Oker: Intensivgrünland (GIA), sonstiges feuchtes Intensivgrünland (GIF)
Nahbereich der Straße und zwischen Feldgehölz und Auwald, Nordufer des Geitelder Grabens: halbruderales Gras- und Staudenflur (UHF/UHM)
Östlich der Oker: basenarmer Lehacker (AL)
Ortsgebiet Leiferde: Siedlungsgehölz (HSE), Trittrassen (GRT).

Die Biotope WWA und FFF sind von besonderer Bedeutung, die Biotope WWA, WWB und WEG sind nach § 30 BNatSchG geschützt.

Als gesetzlich besonders geschützte Pflanze wurde die Sumpf-Schwertlilie aufgefunden im Bereich des Kulkegrabens ca. 30 m nördlich entfernt von dem Neubau der Kulkegrabenbrücke.

Folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen des Brückenneubaus ergeben sich bezogen auf das Schutzgut (vgl. S. 52 LBP):

Biotope werden dauerhaft und temporär beansprucht. Insgesamt 8.045 m² werden dauerhaft für den Neubau der Okerbrücke, der Kulkegrabenbrücke und der Verkehrsanlage in Anspruch genommen. Weitere 308 m² werden für die bauzeitliche Behelfsverbindung für Fußgänger und Radfahrer genutzt.

Durch Neuversiegelung gehen 1.635 m² Biotope verloren (Versiegelung bislang unversiegelter Biotope für Fahrbahn, Gehwege etc.). Durch Überbauung gehen 3.581 m² Biotope verloren (Inanspruchnahme unversiegelter Biotope für Bankette, Böschungen, Versickerungsflächen etc.). Davon entfallen 1.105 m² auf flächige Gehölzbestände, die als Habitatstrukturen für Vögel und Fledermäuse verloren gehen.

Zudem müssen insgesamt 4 Einzelbäume gerodet werden (1 Hybridpappel an der Okerbrücke Leiferde, 3 Bäume am Geitelder Graben (2 Weiden, 1 Erle)).

Durch die Beseitigung der Vegetation kommt es zur Beeinträchtigung von Biotopen und indirekt durch die Veränderung der Standortbedingungen zu einer Verschiebung des Arteninventars. Dies kann zu einem Wechsel des Biotoptyps und zu einer Veränderung der Tiervorkommen führen.

Die Entfernung von Gehölzflächen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens durch die Niedersächsischen Landesforsten nachträglich als Wald eingestuft wurden, wurde hinsichtlich ihrer Auswirkungen und ihres Kompensationsbedarfes bewertet. Im Ergebnis beziffert der Bericht vom 16. April 2021 den Kompensationsbedarf für eine Ersatzaufforstung auf 1.104 m², der im gleichen forstlichen Wuchsgebiet zu leisten ist. (siehe Nebenbestimmung 2.2.10).

Die Entfernung von Gehölzen führt zu einem Verlust von potentiellen Brutplätzen für Vögel und Fledermäuse und kann sich auf die von Fledermäusen genutzten Leitstrukturen auswirken, die der Orientierung im Nahrungshabitat dienen.

Libellen und Fische werden durch die Biotopveränderung und die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Gewässerkörper zur Anpassung der Böschungsbereiche beeinträchtigt.

Nach Inbetriebnahme der Brücke erhöht sich das Kollisionsrisiko für Vögel und Fledermäuse mit Fahrzeugen. Durch die Erhöhung der Verkehrsintensität und die Emissionen kann es zu stärkeren Beeinträchtigungen der Vogelarten kommen. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen kann die K 50 zu einem unüberwindbaren Hindernis für Tiere werden.

Durch die Anlage einer Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer während der Bauzeit werden Biotope in Anspruch genommen und, sofern sie nicht dauerhaft für die Straßenplanung beansprucht werden, nach Abschluss der Baumaßnahme in ihren Ausgangszustand zurückversetzt. Auf 88 m² sind Gehölzbestände betroffen, die sich nur bedingt bis schwer regenerieren lassen (Regenerationszeit > 25 Jahre), so dass von einer Veränderung der Biopotausprägung auszugehen ist. Ferner wird in nicht quantifizierbarem Umfang Wurzelwerk durch Tiefbaumaßnahmen oder ähnliches beeinträchtigt. Durch die Baumaßnahme erfolgt zudem eine Störung der Fauna an sich und insbesondere eine Störung der vorgenannten Tierarten.

Schutzgut Fläche/Boden

Durch die Planung werden 1.635 m² neuversiegelt (Versiegelung bisher unversiegelter Biotope für Fahrbahn, Gehweg etc.) und 3.581 m² dauerhaft überplant (Inanspruchnahme unversiegelter Biotope für Bankette, Böschungen, Versickerungsflächen etc.) (LBP S. 52)

Durch die Baumaßnahme kann es durch Baustellenfahrzeuge zu einer Beeinträchtigung kommen, da zum einen der Oberboden befahren und so verdichtet wird und zum anderen Schäden durch Undichtigkeiten etc. nicht auszuschließen sind. Zudem gibt es Auswirkungen durch die notwendige Behelfsbrücke und den Umstand, dass Flächen zeitweilig als Lagerfläche und Abstellraum für Fahrzeuge und Material etc. genutzt werden müssen.

Nach der Inbetriebnahme werden die umliegenden Flächen durch den zunehmenden Straßenverkehr belastet, zum Beispiel durch Abgase oder Abrieb von Reifen.

Schutzgut Wasser

Anlagenbedingt erfolgt durch die Versiegelung von 1.635 m² Fläche eine dauerhafte Reduktion der Grundwasserneubildungsrate. Dauerhaft werden zudem 297 m² Gewässerfläche überbrückt und entsprechend neu oder anders als bislang beschattet.

Aufgrund der flächenmäßig nur geringen Ausdehnung wird jedoch nicht mit einem Einfluss auf den Grundwasserstand gerechnet. Die Beschattung dieser eher geringen Fläche lässt keine Auswirkungen auf das Gewässer erwarten.

Zudem geht im Umfang von 650 m³ Retentionsraum verloren.

Nach Inbetriebnahme der Anlagen erhöht sich die Belastung insbesondere der Gewässer Oker und Kulkegraben durch die Auswirkungen des Straßenverkehrs wie Reifenabrieb und Abgase.

Durch die Baumaßnahme kann es zu Beeinträchtigungen der Wasserqualität durch Leckagen und allgemeine Tropfverluste an den Baustellenfahrzeugen kommen. Durch die Versiegelung von temporär benötigten Flächen kommt es zudem zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Auf einer Fläche von 50 m² wird während der Bauzeit eine temporäre Überbrückung erstellt.

Der Einbau einer Ersatzschwelle für den Rückbau der im Bereich der alten Brücke vorhandenen Sohlschwelle beeinträchtigt die Wasserführung der Oker nicht erkennbar.

Schutzgut Klima und Luftqualität

Anlagenbedingt erfolgt zu Lasten einer Fläche im Umfang von 2.740 m² (1.635 m² durch Neuversiegelung und 1.105 m² lufthygienisch wirksame Gehölzfläche sowie ein Einzelbaum an der Okerbrücke und drei weiteren am Geitelder Graben dauerhaft der Verlust der klimatischen Ausgleichsfunktion durch Versiegelungen bzw. Überbauungen. Aufgrund der Nähe zu anderen, unbeeinträchtigten Gehölz- und Grünflächen, wird jedoch davon ausgegangen, dass es zu keinen Verschlechterungen makroklimatischer Funktionen des Gebietes kommen wird.

Nach Inbetriebnahme der Brücke steigen die verkehrsbedingten Immissionen an, was zu einer Belastung der Luft führt. Die maßgeblichen Werte werden nicht überschritten, so dass keine Wahrscheinlichkeit gesehen wird, dass es zu ernsthaften Auswirkungen kommt, siehe dazu auch Punkt 11 h).

Baubedingt kommt es zu Beeinträchtigungen durch Staubbildung bei Abbrucharbeiten, generell Lärm sowie Abgase von Baustellenfahrzeugen. Zudem wird die klimatisch/lufthygienische Ausgleichsfunktion durch bauzeitliche Versiegelungen reduziert.

Schutzgut Landschafts- und Ortsbild

Durch die größere Dimensionierung der Bauwerke als jetzt im Bestand sowie den Verlust von 1.105 m² Gehölzfläche kommt es anlagenbedingt zu einem Eingriff in das Landschaftsbild an sich sowie in die Sichtachsen innerhalb des Gebiets.

Betriebsbedingt ist durch den optisch wahrzunehmenden Verkehr mit einer Beeinträchtigung zu rechnen.

Durch den Baustellenverkehr und den Baustellenbetrieb an sich kommt es baubedingt zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch temporär, so dass erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen sind.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Während der Bauphase kann es zu Konflikten hinsichtlich bislang nicht bekannter archäologischer Funde oder Bodendenkmäler kommen.

Wechselwirkungen

Die Beseitigung der Vegetation wirkt sich auf den Boden, die Tiere und die Landschaft, auf das Ortsbild und das Klima aus. Es kann zu Veränderungen der Biotope kommen, was eine Veränderung der dort angesiedelten Arten nach sich ziehen kann.

7.1.2 Merkmale von Vorhaben und Standort, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

Die neue Brücke liegt nur ca. 10 m nördlich des bisherigen Standorts. Durch die Auswahl dieser Variante (siehe Nr. 6.4) wird die Anlage einer neuen Straßentrasse in bisher unbebauter Landschaft mit entsprechend neuer Versiegelung vermieden und es werden gegenüber den anderen Varianten die Eingriffe in die Umwelt und eine Beeinträchtigung der Schutzgüter erheblich vermindert.

Mit dem Neubau der Brücke geht ein Rückbau der bisherigen Brücke einher. Hierdurch wird eine Verkehrsfläche von 235 m² entsiegelt und 48 m² Gewässerfläche nicht mehr beschattet.

Der neue Brückenbau wird so gestaltet, dass – anders als bei der bisherigen Brücke – kleinere Tiere diese auf einem Uferstreifen unterqueren können. Hierdurch wird eine Verbindung der Populationen beiderseits der Straße ermöglicht.

Der Niederschlagswasserabfluss von der Fahrbahn erfolgt im Bereich des neuen Brückenbauwerks anders als bisher in zwei Versickerungsflächen beiderseits der Oker und wirkt sich positiv auf Flora, Fauna und Grundwasserbildung aus. Gleichzeitig wird eine Belastung der Oker mit verkehrsbedingten Einträgen (Reifenabrieb) vermieden. Als Wechselwirkung kann es bei der Ableitung des Straßen-Niederschlagswassers in Versickerungsmulden zur Vermeidung eines Schadstoffeintrags in die Oker zu einer Schadstoffbelastung des Bodens kommen.

7.1.3 Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

Schutzgut Mensch

Sollten immissionsschutzrechtliche Grenzwerte überschritten werden, werden passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) durchgeführt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf innerorts 30 km/h und auf dem Bauwerk Okerbrücke auf 50 km/h und die Verkehrsinsel bewirken eine Reduzierung der KFZ-Geschwindigkeit und damit der Immissionen.

Eine zügige Baustellenabwicklung verringert die während der Bauphase eintretenden Beeinträchtigungen.

Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Störung von Vögeln und Fledermäusen ist insbesondere hinsichtlich des Brutgeschäfts kritisch zu sehen, so dass Rodungsarbeiten und der Abbruch der Brücken nur außerhalb der Brut- und Setzzeit erfolgen dürfen.

Das Entfernen der Gehölze darf nur in der Zeit zwischen dem 01.10. und 28.02. eines Jahres erfolgen. Die zu fällenden Bäume sind vor der Fällung auf bewohnende Vogelarten zu untersuchen, die Höhlenbäume sind auf Quartiernutzung durch Fledermäuse zu untersuchen. Die Bauausführung ist mit Bauzeitenregelung zum Amphibienschutz durchzuführen. Während der Wander- und Laichzeiten sind keine Bauarbeiten direkt am Gewässer (Kulkegraben, Gefelder Graben) durchzuführen. Eine Umsiedlung ist aufgrund des nachgewiesenen Arteninventars aus ungefährdeten und weit verbreiteten Arten nicht erforderlich.

Eine ökologische Baubegleitung muss erfolgen. Bei an das Baufeld angrenzenden naturschutzfachlich besonders wertvollen Strukturen ist ein Biotopschutzzaun während der Bauzeit zu errichten.

Temporäre Arbeitsflächen sind vorrangig auf befestigten Flächen oder landwirtschaftlichen Nutzflächen einzurichten.

Schutzgut Fläche/Boden

Um Bodenschäden einzuschränken ist ein Bau in den Sommermonaten anzustreben, da dann die Empfindlichkeit der Böden gegenüber Verdichtungen aufgrund geringem Wassergehalts geringer ist. Der Oberboden ist von allen Auftrags- und Abtragsflächen zu entfernen und separat zwischenzulagern. Temporäre Arbeitsflächen sind zu beschränken und vorrangig auf befestigten Flächen oder landwirtschaftlichen Nutzflächen einzurichten. Nach Abschluss der Arbeiten müssen alle Flächen fachkundig wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden, Verdichtungen werden durch Tieflockerung beseitigt. Es erfolgt eine Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen. Das Warten und Betanken von Fahrzeugen darf nicht auf den zu schützenden Flächen erfolgen.

Schutzgut Wasser

Der Verlust des Retentionsraums kann durch einen Ausgleich am Geitelder Graben nördlich des Festplatzes Rünigen vollständig kompensiert werden.

Schutzgut Landschaft/Ortsbild

Nach Abschluss der Arbeiten müssen alle Flächen fachkundig wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden. Die Böschungen der Straße und die Versickerungsmulden werden nach Abschluss der Bauarbeiten eingesät und begrünt.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bei Auffinden von archäologischen Funden oder Bodendenkmälern ist umgehend die zuständige Fachbehörde zu informieren und bedarfsweise sind die Bauarbeiten vorübergehend einzustellen.

7.1.4 Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft

Die Eingriffsbilanzierung erfolgt auf der Grundlage der „Arbeitshilfe zur Vorbereitung und Umsetzung der Eingriffsregelung“ des Osnabrücker Kompensationsmodells (LK Osnabrück 2016)

Die beiden Ersatzbauwerke über die Oker und den Kulkegraben in Leiferde bringen zusammenfassend folgende Eingriffe mit sich (Siehe Tabelle 1 der Unterlage 19.1 a, Zusammenfassende Darstellung der im Untersuchungsgebiet erfassten Biotopentypen, ihrer Kürzel und ihrer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild gemäß Drachenfels (2017).

- Anlage- und baubedingte Verluste von Biotopen mit mindestens allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) und Einzelbäumen durch Versiegelung und Flächenbeanspruchung
- Anlage- und baubedingte Verluste von Biotopen mit besonderer Bedeutung (Wertstufe V) bzw. mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) durch die Flächenbeanspruchung und Versiegelung
- Verlust von Einzel- und Höhlenbäumen
- Verlust von Siedlungsgehölzen
- Neuversiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt

Trotz der unter 7.1.3 genannten Vermeidungsmaßnahmen können Beeinträchtigungen nicht vollständig vermieden werden. Aus den Maßnahmenblättern (Unterlagen 9.2 und 9.2a) ergeben sich die vorzunehmenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wieder landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Der erforderliche Ausgleich ist gleichsam erreicht, wenn alle erheblichen Beeinträchtigungen mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden können. Sie stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigung. Dafür müssen sie nicht zwangsläufig an Ort und Stelle des Eingriffs ausgeführt werden, aber in dem Raum, der von dem Eingriff in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist fast immer ein größeres Gebiet als die überbaute Grundfläche.

Die Beeinträchtigungen können durch folgende Maßnahmen ausgeglichen werden:

- **Entsiegelung**
Kleinere Teilflächen, die durch den Neubau der Strecke nicht mehr als Verkehrsfläche benötigt werden, werden inklusive aller Tragschichten vollständig entfernt. Die entsiegelten Flächen werden als Bankett oder Dammböschung begrünt oder zu (Erlen-)Weiden-Bachuferwald rekultiviert
- **Ausgleichsmaßnahme: Pflanzung von Gehölzen**
Zur landschaftsbildgerechten Gestaltung werden auf den Böschungen der Versickerungsfläche und des Okerufers Bäume gepflanzt.
Bäume im als Wald klassifizierten Areal werden mindestens im Verhältnis 1:1 neu gepflanzt. Der genaue Kompensationsbedarf wird in einem Gutachten im Rahmen einer Waldumwandlung ermittelt, dieser wird auf 1.104 m² Ersatzaufforstung beziffert, der im gleichen forstlichen Wuchsgebiet zu leisten ist.
- **Ausgleichsmaßnahme: Entwicklung von mesophilem Grünland mit eingestreuten temporären Stillgewässern**
Die Fläche auf östlicher Okerseite, die an den flussbegleitenden Gehweg angrenzt, soll zusammen mit der geplanten Versickerungsfläche zur Ausgleichsfläche entwickelt werden.
- **Ausgleichsmaßnahme: Entwicklung eines Schilf-Landröhrichts**
Der Ausgleich des Verlustes von 650 m³ Retentionsraum soll in etwa 1,5 km Entfernung zum Vorhabengebiet am Geitelder Graben erfolgen. Zudem wird eine ökologische Aufwertung des Geitelder Grabens durch die Gestaltung der zusätzlich neu angelegten Mulde am Graben mit der Initialisierung eines Röhrichts durchgeführt.

Der konkrete Umfang der Maßnahmen ist dem Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlagen 19.1 und 19.1a zu entnehmen

Aufgrund der vorstehend aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen bleiben insoweit keine Beeinträchtigungen zurück. Der Landschaftspflegerische Begleitplan, Unterlagen 19.1 und 19.1a, enthält daher keine Ersatzmaßnahmen.

7.2 Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge

Die vorstehende Betrachtung aller betroffenen Schutzgüter zeigt, dass die Auswirkungen der Baumaßnahmen vielgestaltig und zum Teil auch erheblich sind:

Der Eingriff in die z. T. alten Gehölze, insbesondere die in den Einwendungen kritisierte notwendige Fällung von alten Eichen und einer Kopfesche sowie den daraus resultierenden Folgewirkungen stellt sich als nachhaltig dar, da eine kurzzeitige Regeneration nicht erfolgen kann. Da sie potenzielle Brutgebiete für Vögel und potenzielle Quartiere und Orientierungspunkte für Fledermäuse darstellen, ergeben sich insoweit Beeinträchtigungen. Alle betroffenen Bäume sind im naturschutzrechtlichen Sinn nicht besonders geschützt.

Allerdings ist der betroffene Bereich von seiner Ausdehnung her relativ gering, so dass die betroffenen Tiere auf die Umgebung ausweichen können, in der hinreichend Gehölze und Lebensräume vorhanden sind. Die räumliche Funktionalität bleibt gewahrt. Angesichts der zum Schutz und zum Ausgleich festgelegten Maßnahmen ist der Beeinträchtigung eine hinnehmbare Erheblichkeit beizumessen. Der Verlust der z.T. alten Gehölze ist in der Eingriffsbilanzierung als verloren gehender flächiger Gehölzbestand integriert und wird über die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Dem hohen Wert des Gehölzbestandes wird über einen erhöhten Kompensationsbedarf Rechnung getragen. Der Verlust ihrer Waldeigenschaft wird im Zuge der Ersatzaufforstung berücksichtigt.

Durch die notwendigen Eingriffe in Gehölzflächen werden gleich mehrere Schutzgüter wie Mensch und insbesondere Arten und Lebensgemeinschaften und auch Klima betroffen. Im Ergebnis der Abwägung der Langzeitfolgen und unter Berücksichtigung der bereits festgelegten Ausgleichsmaßnahmen erscheinen die Eingriffe jedoch tolerabel, da keine dauerhaften nachteiligen Folgen zu erwarten sind.

Unter klimatischen Aspekten ist der Verlust der vom Vorhaben betroffenen Gehölzflächen als erheblich und nachhaltig anzusehen. Jedoch wird hier davon ausgegangen, dass die Auswirkungen aufgrund der lokal stark begrenzten Ausdehnung nicht zu einer Verschlechterung führen wird. Insofern hat der Eingriff in das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften keine dauerhaften Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luftqualität.

Das gilt auch für weitere Eingriffe wie z. B. in Boden und Wasser. Auch wurde in den diesem Beschluss zugrundeliegenden Unterlagen plausibel dargestellt, dass es zwar zum Teil erhebliche Eingriffe gibt, diese aber in der Bilanz aller Maßnahmen kompensiert werden. Besonders die Eingriffe zum Thema Boden sind überwiegend temporärer Natur oder in der Gesamtheit nicht so erheblich, so dass mit keiner dauerhaften Beeinträchtigung zu rechnen ist. Zum Schutzgut Wasser ist zudem anzumerken, dass durch den Bau der Versickerungsbekken sogar - im Vergleich der Situation vor der Sperrung des Bauwerks Okerbrücke - eine Verbesserung der Oberflächenwassersituation erzielt wird.

Die o. g. Gesichtspunkte gelten auch für die Auswirkungen der Erneuerung der Kulkegrabenbrücke. Deren Vergrößerung erzeugt Auswirkungen auf die Umwelt, die aufgrund der betroffenen Fläche und der Ausgleichsmaßnahmen hinnehmbar sind.

Aufgrund der über Jahre hinweg unterbliebenen Nutzung der Okerbrücke und Straße für KFZ-Verkehr kann die Freigabe für KFZ Störungen der inzwischen dort angesiedelten Tiere und eine Zerschneidungswirkung der Lebensräume beiderseits der Straße sowie eine Unterbrechung von Flugrouten von Fledermäusen hervorrufen. Diese Auswirkungen sind in ihrer Bedeutung angesichts der vorgefundenen Arten und Lebensräume jedoch nicht erheblich,

zumal durch den Neubau der Brücke eine Unterquerung der Straße an dieser Stelle möglich wird.

Die Eingriffe in die Schutzgüter Landschafts- und Ortsbild sowie Kultur- und sonstige Sachgüter stehen eng in Zusammenhang mit den Eingriffen in Boden sowie Arten und Lebensgemeinschaften. Die Eingriffe sind insgesamt tolerabel und daher hinzunehmen. Soweit sich durch den Verkehr auf der Brücke Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben, beruht dies zum einen originär auf der Eigenschaft der Brücke als Verkehrsanlage und der damit einhergehenden Benutzung, zum anderen beschränkt sich die Beeinträchtigung nur auf den jeweiligen Zeitpunkt des Passierens der Bauwerke. Insoweit besteht zudem eine Vorbelastung. Durch die mehrjährige Unterbrechung der Straßennutzung durch KFZ kann die Auswirkung der Wiederinbetriebnahme zwar stärker wahrgenommen werden, die Unterbrechung stellt allerdings keine so erhebliche Zäsur dar, dass das Orts- und Landschaftsbild als von diesem Zustand geprägt anzusehen ist.

8. Naturschutz

8.1

Im Zuge der Umsetzung des Vorhabens werden bestehende Freiflächen überplant, wodurch es zu Beeinträchtigungen wildlebender Pflanzen und Tiere kommen kann. Daher wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (s. Unterlage 19.2 und 19.2a) durchgeführt, um den Belangen besonders geschützter und bestimmter anderer Tier- und Pflanzenarten gerecht zu werden (§ 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)).

Untersuchte Artengruppen sind Fledermäuse, europäische Brutvögel, Reptilien, Libellen, Fische und Amphibien. Eine Beeinträchtigung des gesetzlich besonders geschützten Sumpfschwertlilien-Vorkommens ist ausgeschlossen angesichts der Entfernung zum Eingriffsort (insbesondere Kulkegraben).

In der Artenschutzprüfung wurden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG hinsichtlich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt sowie die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 BNatSchG geprüft.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass sich das Vorhaben im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts bewegt. Der vorliegende Plan verstößt nicht gegen Verbote im Sinne von § 39 Abs. 5 und 6 und § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrundeliegende Tatsachenlage beruht auf der nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Einschätzung (Unterlage 19.2 und 19.2a), die in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist.

Im Plangebiet wurden an mehreren Gehölzen Höhlen und Spalten vorgefunden, die als Sommer- oder Winterquartier für Fledermäuse geeignet sind. Ferner ist nicht auszuschließen, dass die Okerbrücke als Tagquartier dient. Diese Baumhöhlen könnten auch von Höhlenbrütern genutzt werden.

Gemäß Artenschutzkonzept der Stadt Braunschweig werden innerhalb des Stadtgebietes eine Vielzahl an unterschiedlichen Tier- und Pflanzenarten angenommen. Zu den konkret im Plangebiet dokumentierten Vorkommen siehe Punkt 7.1.1.

Zu den Einzelheiten der folgenden Ausführungen wird auf die Unterlage 19.2 und 19.2a verwiesen.

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

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

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

Die Einzelbäume und Baumhöhlen innerhalb des Plangebietes wurden untersucht. Es wurden Asthöhlen und Spalten entdeckt, die als Sommer- und Winterquartier für Fledermäuse in Frage kämen.

Durch die Maßnahme ist zudem nicht auszuschließen, dass sich sowohl während als auch nach der Bauphase das Risiko von Kollisionen mit Fahrzeugen für die wild lebenden Tiere erhöht.

Durch die unter Ziffern 2.2.1 und 2.2.9 des Beschlusses erfolgten Nebenbestimmungen sollen Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG im Hinblick auf vorkommende Fledermausarten und auch auf die unter Ziffer 8.4. aufgeführten potentiell vorkommenden Vogelarten vermieden werden.

8.2.2 Störungsverbot

Eine Verletzung des Verbotes aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (Beunruhigung infolge von Lärm und Bewegung), liegt ebenfalls nicht vor. Das Störungsverbot erfasst wild lebende streng geschützte Arten und die europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Gegen das Verbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird nicht verstoßen, da keine erhebliche Störung vorliegt. Eine Störung wäre erheblich, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechterte (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG). Innerhalb der Bauphase kann es jedoch zu temporären Beeinträchtigungen wie Lärmemissionen, Erschütterungen sowie zu Bewegungen (visuelle Wirkungen) durch Baufahrzeuge, Maschinen und Betriebspersonal kommen. Aufgrund der seit Juni 2016 fehlenden Vorbelastungen im Plangebiet ist eine Störwirkung nicht auszuschließen.

8.2.3 Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

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

Im Plangebiet wurden die unter Punkt 7.1.1 dargestellten Tierarten nachgewiesen.

Insbesondere die aufgeführten Vogelarten weisen jedoch eine hohe Flexibilität hinsichtlich ihrer Lebensraumauswahl auf. In den angrenzenden Bereichen stehen in ausreichendem Umfang geeignete Hecken, Siedlungsgehölze, Einzelgehölze, Baumgruppen und Baumreihen sowie kleinere Waldbereiche zur Verfügung. Für den Schutz der Fledermausarten werden wie bereits ausgeführt Nisthilfen angebracht. Funktionserhaltende Maßnahmen, die über die bereits beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinausgehen, sind daher nicht erforderlich.

8.3 Zusammenfassung

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

9. Immissionsschutz

9.1 Vorbetrachtung

Im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens wurde geprüft, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (BlmSchV) vorliegt. Anschließend wurde geprüft, ob in der Umgebung des relevanten Straßenabschnitts aufgrund der 16. Verkehrslärmschutzverordnung Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach entstehen. Es werden hierfür jeweils die Beurteilungspegel an den Fassaden der maßgeblich betroffenen Bestandsgebäude rechnerisch ermittelt und ggf. die Gebäude mit Anspruch auf baulichen „passiven“ Schallschutz dem Grunde nach identifiziert und dokumentiert. Zur Ermittlung der Schallemissionen stellte der Auftraggeber die Verkehrsmengen für die Prognose 2030 sowie für den Planfall 2030 zur Verfügung.

9.2 Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens

An den schutzbedürftigen Nutzungen entlang der rund 1.400 m langen Kreisstraße 50 beidseits der neu geplanten Brücke über die Oker wurden die verkehrsbedingten Geräuschimmissionen nach dem Regelwerk der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV) berechnet.

Dabei wurde die Verkehrsbelastung für die Prognose (Nullfall) und den Planfall für den Planungshorizont 2030 zugrunde gelegt und geprüft, ob eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BlmSchV vorliegt. Es wurde festgestellt, dass eine wesentliche Änderung der Lärmsituation, die gemäß der 16. BlmSchV bei Pegelerhöhungen ab 2,1 dB(A) anzunehmen ist, an allen Immissionsorten entlang des untersuchten Straßenabschnitts auftritt. Konkret liegen Erhöhungen von 3-5 dB(A) vor. Die für die anliegenden Gebiete maßgeblichen Grenzwerte werden jedoch auf Basis des Schallschutzgutachtens eingehalten. Allerdings hat die Planfeststellungshörde recherchiert, dass an einem in jüngerer Vergangenheit erweiterten Gebäude (Leiferdestraße 17) die Grenzwerte ganz knapp um 1 dB(A) überschritten werden, da das Gebäude nunmehr dichter an die Straße reicht und somit die schallschutztechnisch maßgeblichen Abstände geringer sind. Der Vorhabenträgerin wird daher aufgegeben, diesen Sachverhalt in enger Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern abschließend zu klären und ggf. Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Die geringfügige Überschreitung ist vor dem genannten Hintergrund hinnehmbar.

An den nahegelegenen Immissionsorten an Gebäuden, auf den dazugehörigen Außenwohnbereichen sowie in den Kleingärten und im Neubaugebiet (Bebauungsplan STb83) treten allerdings keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV auf. Ein Anspruch auf die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen besteht somit nicht.

Im Zuge des weiteren Planungsfortschrittes wird aus Gründen der Verkehrssicherheit seitens der Straßenverkehrsbehörde in Stöckheim auf dem Streckenabschnitt der Leiferdestraße ab dem Orteingang eine streckenbezogene Anordnung für Tempo 30 vorgenommen. Diese straßenverkehrsrechtlich noch anstehende Maßnahme wurde bereits bei der Erstellung des Schallschutzgutachtens berücksichtigt.

9.3 Auswirkungen während der Bauphase

Die Bautätigkeit für das Vorhaben erstreckt sich nach der aktuellen Prognose über einen Zeitraum von ca. 16 Monaten.

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

Aufgrund der räumlichen Distanz der Okerbrücke zur nächstgelegenen Wohnbebauung sind keine erheblichen Auswirkungen auf die unmittelbaren Anwohner*innen zu erwarten. Aufgrund der deutlich größeren räumlichen Nähe der Brücke über den Kulkegraben zur nächstgelegenen Wohnbebauung ist hier eine Beeinträchtigung nicht auszuschließen. In der Einwendung mit der laufenden Nummer 14 wurde dies auch thematisiert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich daher eng mit dem Fachbereich Umwelt der Stadt Braunschweig abgestimmt. Auf Grundlage der von dort erstellten Stellungnahme vom 22. April 2021 sind die Nebenbestimmungen 2.3 und 2.7.1 zu sehen und zwingend umzusetzen.

9.4 Luftreinheit

Im Rahmen der Planungen wurde kein eigenständiges Gutachten zur Untersuchung möglicher Auswirkungen der Gesamtmaßnahme auf die Luftreinheit beauftragt. Um eine Aussage zu dieser Frage treffen zu können, hat die Planfeststellungsbehörde daher die untere Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig um Auskunft gebeten.

Von dort wurde mitgeteilt, dass für die Beurteilung der Luftqualität in Deutschland die 39. BImSchV maßgebend ist. Diese Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz setzt die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa in nationales Recht um. Die 39. BImSchV legt Grenz- und Zielwerte für verschiedene Stoffe fest.

Im Rahmen der Luftqualitätsüberwachung des Landes Niedersachsen werden Luftschadstoffe mittels Messstationen an viel befahrenen Straßen, die eine hohe Schadstoffbelastung erwarten lassen (Hot Spots), gemessen. In Braunschweig misst eine Messstation am Altwiekering (ca. 29.000 Kfz/Tag) die verkehrsbedingten Luftschadstoffe. Für 2020 wurden dort für den Schadstoff NO₂ ein Mittelwert von 26 µg/m³ ermittelt. Der Grenzwert liegt aktuell bei 40 µg/m³.

Zum Vorhaben Neubau Okerbrücke ist daher festzustellen, dass bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 4.100 Kfz/Tag nicht mit einer Überschreitung von Grenzwerten zu rechnen ist.

10. Abwägungsergebnis

An dem von der Vorhabenträgerin beantragten Ersatzbau der Oker- und Kulkegrabenbrücke mit der begleitenden Straßenausgestaltung besteht ein erhebliches öffentliches Interesse:

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Alternative 'Nulllösung', somit der Verzicht auf die Erneuerung der Okerbrücke Leiferde bzw. die künftige Nutzung ausschließlich als Brücke für den Fußgänger- und Radverkehr, als ungeeignet einzustufen ist, da eine wichtige Verkehrsbeziehung zwischen den Ortsteilen dauerhaft entfallen würde.

Die Okerbrücke Leiferde ist seit Juni 2016 für den Kraftverkehr gesperrt. Eine direkte Verbindung von Leiferde nach Stöckheim ist seither nicht mehr gegeben. Das Ziel der Planung ist daher die Wiederherstellung der wichtigen Verkehrsverbindung zwischen den Ortsteilen. Durch den Neubau der Okerbrücke wird nicht nur die unterbrochene Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen wiederhergestellt, die K 50 kann vielmehr auch ihre seit 1997 bestehende Funktion als Kreisstraße wiedererlangen. Damit wird auch erreicht, dass bisherige Umleitungsverkehre über die Rüniger Berkenbuschstraße wieder auf die Okerbrücke Leiferde zurückverlagert werden und es so zu einer Entlastung des Umfeldes der Berkenbuschbrücke kommt.

Durch die zweispurige Okerbrücke wird die Leichtigkeit des Verkehrs sichergestellt, da es nicht zu wartenden Fahrzeugen vor der Lichtsignalanlage kommt, wodurch sich Stausituationen ergeben könnten.

Da im Zuge der Gesamtmaßnahme auch die Kulkegrabenbrücke erneuert wird, wird vermieden, dass es mittelfristig innerhalb der nächsten 15-20 Jahre zu einer erneuten umfangreichen Baumaßnahme in unmittelbarer Nähe kommt. Durch die Bündelung der Maßnahmen werden nicht nur finanzielle Ressourcen schonend eingesetzt, es erfolgt vielmehr auch ein Nutzen für die unmittelbar betroffenen Anwohner*innen, da es in absehbarer Zeit nicht zu einer weiteren umfangreichen Baumaßnahme kommen muss.

Gerade in Zeiten angespannter öffentlicher Finanzen ist der Erhalt kommunaler Infrastruktur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der der Gesamtheit der städtischen Bevölkerung zu Gute kommt. Durch die Freigabe der Brückenbauwerke für alle gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung zugelassenen Fahrzeuge wird sichergestellt, dass auch Lastkraftverkehr die Verbindung nutzen kann und so Gewerbebetriebe direkte Zufahrtmöglichkeiten haben.

Durch die Entscheidung für die förderfähige zweispurige Brückenvariante wird sichergestellt, dass bei einer rd. 60 %-Förderquote der zuwendungsfähigen Gesamtkosten die städtischen Haushaltsmittel sparsam eingesetzt und so die Braunschweiger*innen nicht übermäßig mit den Baukosten belastet werden. Da die einspurige Variante hinsichtlich der Baukosten nur unwesentlich niedrigere Folgen hat, aber keine Fördermöglichkeit böte, ist hier die zweispurige Variante auch unter Kostenaspekten vorteilhafter.

Dem öffentlichen Interesse entspricht auch die geplante Geh- und Radwegführung. Sie stellt unter Sicherheitsaspekten einen größtmöglichen Kompromiss zwischen verschiedenen Positionen dar, die sich in den Einwendungen und Stellungnahmen auch widerspiegeln. Durch die Entscheidung für einen kombinierten Gehweg/Radfahrer frei, haben die Radfahrenden die freie Wahl, ob sie die Fahrbahn oder den freigegebenen Gehweg nutzen möchten. Diese Wahl kann daher individuell abhängig vom jeweiligen Sicherheitsbedürfnis getroffen werden. Durch die Planung wird zudem sichergestellt, dass ein ggf. später erfolgender Radwegausbau der Strecke zwischen Stöckheim und Leiferde problemlos an die dann bestehende Brückenbausituation angeschlossen werden kann. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die weitere Verkehrsplanung nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Daher kann auch nicht gefordert werden, dass die Sicherheitssituation für Radfahrende auf dem Streckenabschnitt zwischen Leiferde und Stöckheim in dieser Planung berücksichtigt werden muss.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt jedoch, dass sich die zunehmenden Verkehrsmengen sicherlich auch auf die Situation von Radfahrenden auf diesem Streckenabschnitt auswirken werden. Allerdings wird hierzu festgestellt, dass die Strecke bereits vor der Sperrung im Jahr 2016 von täglich rd. 2.100 Fahrzeugen passiert wurde. Bei den nunmehr prognostizierten rd. 4.100 handelt es sich zwar um eine annähernde Verdoppelung der Verkehrsmenge, sie ist allerdings laut Gutachten nicht nur der Ausführung der Brücke, sondern vielmehr auch der allgemeinen Verkehrszunahme geschuldet. Es ist nachvollziehbar, dass Radfahrende sich

ggf. dennoch durch diese Zunahme gefährdet sehen. Sofern dies zutrifft, ist jedoch anzunehmen, dass sicherheitsorientierte Radfahrende sich eher für die Nutzung des die Oker flankierenden Freizeitweges entscheiden und nicht den direkten Weg über die K 50 wählen. Zudem wird festgestellt, dass eine ähnliche Radwegsituation auch an anderen Kreisstraßen im Stadtgebiet Braunschweigs vorliegt.

Im Zuge der Gesamtmaßnahme wurde der bereits heute bestehende Bootsanleger überplant und wird an anderer Stelle neu errichtet. In diesem Kontext wird auch die Parkplatzsituation angepasst und so eine komfortablere Situation für die Nutzer*innen geschaffen. Dadurch erhöht sich insgesamt der Freizeitwert.

Durch die Ausgestaltung des Böschungsbereiches der Okerbrücke mit Bermen wird ein wichtiger Beitrag zum Naturschutz geleistet, da es insbesondere Kleintieren künftig gefahrlos möglich ist, die Brücke unterseits zu passieren.

Diesen Vorteilen der Gesamtmaßnahme stehen die im Folgenden genannten Beeinträchtigungen anderer Belange gegenüber, die im Ergebnis jedoch – auch in ihrer Gesamtheit – kein so erhebliches Gewicht aufweisen, dass sie schwerer wiegen würden als die o. g. Vorteile und die Abwägung zu ihren Gunsten ausfiele.

Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt dabei die UVP. Die UVP kommt zu dem Ergebnis, dass teilweise erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen und vollständig ausgeglichen werden. Diese sind aber in ihrer Gesamtbewertung im Hinblick auf eine wirkungsvolle Umweltvorsorge hinnehmbar.

Es entstehen nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild, weil Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen und Flächen dauerhaft bzw. temporär für die Maßnahme in Anspruch genommen werden. Diese Eingriffe können aber durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen und ersetzt werden. Durch die Verwirklichung des Vorhabens erfolgen bei einer Betrachtung der konkreten Situation in der Umgebung des Vorhabens keine wesentlichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen dieser schutzwürdigen Belange, da nur verhältnismäßig geringer bisher unversiegelter Raum und Bewuchs in Anspruch genommen wird und dieser in unmittelbarer Nähe der bereits vorhandenen Bauwerke liegt. Dabei wird dem Grundsatz des sparsamen Flächenverbrauches Rechnung getragen; die Vorhabenträgerin hat nachgewiesen, dass der Ersatzneubau nur in dem Maße zusätzliche Flächen in Anspruch nimmt, welche für eine Umsetzung der Maßnahme nach den geltenden Regeln der Technik unbedingt notwendig ist. Dazu gehört auch, dass sich die Position der Okerbrücke nur minimal verändert, um den Streckenverlauf zu optimieren und Radien einhalten zu können. Nicht mehr als solche benötigte bisherige Verkehrsflächen werden entsiegelt und renaturiert.

Durch die in den Planungsunterlagen beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Berücksichtigung der Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung sowie des Landschaftspflegerischen Begleitplans werden langfristige negative Auswirkungen wirkungsvoll vermieden. In diesem Zusammenhang wird zudem auf die Ziffern 2.2, 2.3 und 2.4 hingewiesen.

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

Es ist festzuhalten, dass es durch notwendige Regenerationszeiten der in Anspruch genommenen Flächen zumindest zeitweilig zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation kommen wird. Dies ist jedoch tolerabel, da die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen so ausgelegt sind, dass die zeitlichen Auswirkungen möglichst kurzgehalten werden. Flankiert wird dies zudem durch die Nebenbestimmung unter Punkt. 2.2.6. Die Entfernung einzelner größerer Bäume als zwingende Folge der Gesamtmaßnahme wird hingenommen.

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

Möglicherweise entstehende Nachteile für den Hochwasserschutz sind nicht zu erwarten. Dies trifft auch auf die Aufweitung des Brückenbauwerkes Kulkegrabenbrücke von 5 auf 7 Meter Durchflussbreite zu. Unter Beachtung der Abstimmungsergebnisse mit der Unteren Wasserbehörde sind daher keine Nachteile zu erkennen.

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

Im Planungsgebiet ist seit der Sperrung keine Lärmvorbelastung für die Anwohner durch Verkehrslärm vorhanden. Durch die neue Okerbrücke wird wieder Durchgangsverkehr ermöglicht, zudem wird die Brücke auch für Fahrzeuge über 3,5 t nutzbar sein. Dies stellt einen erheblichen Unterschied zum status quo sowie der Situation vor der Sperrung dar, da die alte Brücke nur für Fahrzeuge bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht freigegeben war. Dieser Umstand wurde jedoch im schallschutztechnischen Gutachten gewürdigt. Dort wird ausgeführt, dass durch die prognostizierten Verkehrsmengen - Planfall 2030 - keine Zunahmen schädlicher Immissionen in einem Maße zu erwarten sind, die Schutzmaßnahmen erforderlich machen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Realisierung des Neubaus der Okerbrücke Leiferde ist somit nicht vorhanden. Der Anstieg des Verkehrslärms von 3-5 dB(A) ist für die Betroffenen hinzunehmen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ihre Grundstücke durch die Lage an der Kreisstraße bereits vorbelastet waren und mit einer Verkehrszunahme als Folge der städtebaulichen Entwicklung zu rechnen ist. Dabei kann nicht der Zustand während der Sperrung der Okerbrücke für den KFZ-Verkehr als Ausgangspunkt zugrunde gelegt werden, denn hierbei handelte es sich nur um einen übergangsweisen Zustand, der den Schwierigkeiten der neuen Brückenplanung geschuldet war. Hinsichtlich des Gebäudes Leiferdestraße 17, bei dem nach erfolgter Erweiterung eine Überschreitung der Grenzwerte von 1 dB(A) eintreten wird, wird den Belangen der Eigentümer Rechnung getragen, indem mit Nebenbestimmung Nr. 2.3.2 der Vorhabenträgerin aufgegeben wird, ggf. Schallschutzmaßnahmen zu veranlassen. Die Überschreitung wird hingenommen.

Während der Bauphase lassen sich Baustellenlärm und Erschütterungen nicht gänzlich vermeiden. Für die Dauer der Bauphase auftretende Immissionen sind hinzunehmen und nicht vermeidbar, da sie zur Realisierung des Bauvorhabens erforderlich sind. Durch geeignete Bauverfahren sowie zeitliche Begrenzungen der Bautätigkeit auf übliche Arbeitszeiten außerhalb von Wochenenden und Abendzeiten lassen sich die Auswirkungen auf die Anwohner auf ein absolut unvermeidbares Mindestmaß reduzieren. In begründeten Ausnahmefällen, die ein Anfahren der Baustelle z. B. durch einen genehmigungspflichtigen Schwerlasttransport in den Abend- oder Nachtstunden erforderlich macht, sind abweichende Arbeitszeiten ausnahmsweise zulässig.

Für alle Maßnahmen sind die jeweils maßgeblichen Regelwerke und die anerkannten Regeln der Technik zwingend einzuhalten und umzusetzen. Im Ergebnis sind diese Beeinträchtigungen hinzunehmen.

Es werden für die Maßnahme Flächen sowohl temporär als auch dauerhaft in Anspruch genommen, die sich in Privatbesitz befinden. Dadurch erfolgt ein Eingriff in die Eigentumsrechte.

Für die temporäre Inanspruchnahme werden Absprachen mit den Grundstückseigentümern getroffen, die die Auswirkungen auf die Wohnqualität bzw. den Zustand des Grundstücks minimieren. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Flächen in ihren vorherigen Zustand zurückversetzt. Ziel ist es, dass aus dieser zeitweiligen Nutzung keine dauerhaften Nachteile für die Betroffenen entstehen.

Für die dauerhaft benötigten Flächen muss das Eigentum auf die Stadt Braunschweig übergehen. Hier soll möglichst der Grunderwerb auf dem Wege des Kaufes erfolgen. Es wird angestrebt, diese benötigten Flächen im Umfang so gering wie möglich zu halten. Der Umfang der insgesamt benötigten Flächen ergibt sich aus Unterlage 10.1 Grunderwerbsplan. Darin sind sowohl die temporär als auch die dauerhaft benötigten Flächen ersichtlich. Der notwendige Grunderwerb ist ferner in Unterlage 10.2 Grunderwerbsverzeichnis näher ausgeführt. Darin sind auch die Grundstücksgrößen sowie die davon jeweils benötigten Flächenanteile aufgeführt. Schwerpunktmäßig werden Flächen mit der Qualifizierung Acker/Grünland bzw. Wald/Gehölz in Anspruch genommen.

Die Flächeninanspruchnahme ist insgesamt vertretbar, es erfolgen keine Inanspruchnahmen in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden. Auf den als Wohnbaufläche klassifizierten Flächen werden nur jeweils marginale Anteile benötigt (80 m² bei einer Gesamtfläche von 1.313 m² und 35 m² bei einer Gesamtfläche von 1.442 m²). Zudem liegen die Flächen jeweils im Grenzbereich der Grundstücke und sind von ihrer Ausdehnung eher längs entlang der Grundstücksfläche ausgerichtet. Der Flächenverlust ist für die Eigentümer bzw. Nutzer nicht derart gravierend, dass ihre Belange der Realisierung des Vorhabens entgegenstehen würden.

Im Fall des Flurstücks Flur 1, Flurstück 85/1, das als Weidefläche genutzt wird, werden annähernd 50 % der Fläche für die Anlage eines Versickerungsbeckens benötigt. Dieses soll so gestaltet sein, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen auch eine Beweidung wieder möglich ist. Die verhältnismäßig einschneidende flächenmäßige Inanspruchnahme dieses Flurstückes beruht allerdings auf dem Zuschnitt der Flurstücke. Die nördlich des Flurstückes gelegenen Flächen befinden sich in identischem Eigentum und werden in gleicher Weise genutzt. Diese werden nicht angetastet. Bei einer Gesamtbetrachtung des Grundeigentums, das einheitlich als Weidefläche genutzt wird, ergibt sich eine Inanspruchnahme von knapp 20 %. Die Inanspruchnahme des Eigentums in diesem Umfang ist gerechtfertigt angesichts des Umstands, dass das Versickerungsbecken zum Zweck der richtlinienkonformen Versickerung in diesem Bereich hergestellt werden muss und es den Eigentümer nicht in einer Weise beeinträchtigt, die für ihn unzumutbar wäre. Sofern sich der angestrebte Grunderwerb nicht realisieren lässt, gibt die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin auf, die Inanspruchnahme der für die Versickerungsbecken benötigten Flächen bei Einverständnis des jeweiligen Eigentümers auf dem Wege der Eintragung einer Dienstbarkeit zu realisieren.

Beeinträchtigungen weiterer Belange ergeben sich, weil während der Bauphase die Okerbrücke und Kulkegrabenbrücke nicht nutzbar sind. Da die Okerbrücke jedoch bereits seit 2016 nicht mehr für den KFZ-Verkehr freigegeben ist und Umfahrungsmöglichkeiten bestehen, fällt die weitere Sperrung durch die Bauzeit für diese Nutzergruppe nicht maßgeblich ins Gewicht und ist hinnehmbar. Eine Beeinträchtigung erfolgt jedoch für Fußgänger und Radfahrer, da diese die Okerbrücke Leiferde bislang uneingeschränkt nutzen können. Deren Belange sind jedoch nur geringfügig berührt, weil die Fußgänger und Radfahrer den temporären Ersatzbau nutzen können.

Aufgrund der vorstehend dargestellten Planungsüberlegungen und -ziele sowie nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens sprechen überwiegende Gründe für die Umsetzung des Vorhabens. Die Planfeststellungsbehörde kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange notwendig und verhältnismäßig ist.

Es berücksichtigt die im Nds. Straßengesetz und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

11. Einwendungen und behördliche Stellungnahmen

Erste Auslegung / Einwendungen

1. Braunschweig vom 13. Februar 2020, eingegangen 17. Februar 2020
2. Braunschweig, 18. Februar 2020, eingegangen 20. Februar 2020
3. Braunschweig, 19. Februar 2020, eingegangen 21. Februar 2020
4. Braunschweig, 24. Februar 2020, eingegangen 27. Februar 2020
5. Braunschweig, 25. Februar 2020, eingegangen 25. Februar 2020
6. Braunschweig, 27. Februar 2020, eingegangen 02. März 2020
7. Braunschweig, 20. Februar 2020, eingegangen 28. Februar 2020
8. Braunschweig, 29. Februar 2020, eingegangen 02. März 2020
9. Braunschweig, 02. März 2020, eingegangen 02. März 2020
10. Braunschweig, 29. Februar 2020, eingegangen 02. März 2020
11. Braunschweig, 28. Februar 2020, eingegangen 03. März 2020
12. Braunschweig, 28. Februar 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
13. Braunschweig, 29. Februar 2020, eingegangen 03. März 2020
14. Braunschweig, 28. Februar 2020, eingegangen 03. März 2020
15. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
16. Braunschweig, 01. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
17. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 03. März 2020
18. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 03. März 2020
19. Braunschweig, 03. März 2020 2020, eingegangen 03. März 2020
20. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet
21. Braunschweig, 03. März 2020, eingegangen 04. März 2020 verfristet

Erste Auslegung / Stellungnahmen

1. NLStBV Hannover, 30. Januar 2020
2. Deutsche Telekom, Braunschweig, 27. Februar 2020
3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn, 04. Februar 2020
4. Handwerkskammer, Lüneburg, 11. Februar 2020
5. Stadtentwässerung Braunschweig, Braunschweig, 12. Februar 2020
6. EWE NETZ GmbH, Oldenburg, 12. Februar 2020
7. Heimatpfleger Hansjörg Schülin, Braunschweig, 11. Februar 2020
8. Vodafone GmbH, Langenhagen, 24. Februar 2020
9. BS Verkehrs-GmbH, Braunschweig, 24. Februar 2020
10. IHK Braunschweig, Braunschweig, 25. Februar 2020
11. Herrn Rudolf Zehfuß, Heimatpfleger, Braunschweig, 11. Februar 2020
12. LGLN, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Hannover, 04. März 2020
13. Blinden- und Sehbehindertenverband Nds. e. V., Braunschweig, 04. März 2020

14. Nieders. Landvolk e. V., Braunschweig, 04. März 2020
15. Landwirtschaftskammer Nieders., Braunschweig, 10. März 2020
16. BS Netz, Braunschweig, 12. März 2020
17. Referat Stadtbild und Denkmalpflege, Braunschweig, 12. März 2020
18. ADFC Braunschweig, Braunschweig, 11. März 2020
19. Stadt Braunschweig, gesamtstädtische Stellungnahme, Braunschweig, 13. März 2020
20. Unterhaltungsverband Oker, Altenau, 05. März 2020
21. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover, 16. März 2020
22. BUND Kreisgruppe Braunschweig, 16. März 2020
23. Nieders. Landesforsten, Wolfenbüttel, 17. März 2020
24. Nieders. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, NLWKN, Braunschweig, 09. April 2020

Zweite Auslegung / Einwendungen

1. Braunschweig, 8. November 2020, eingegangen 10. November 2020 (wird zugelassen, da nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass der Einwurf fristgerecht am Rathaus erfolgte.)
2. Braunschweig, 4. November 2020, eingegangen 6. November 2020

Zweite Auslegung / Stellungnahmen

1. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 25. September 2020
2. Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V. Regionalverein Südostniedersachsen, 28. September 2020
3. Deutsche Telekom Technik GmbH Technikniederlassung Nord, 01. Oktober 2020
4. Landwirtschaftskammer Niedersachsen 2. Oktober 2020
5. Stadt Braunschweig Referat Denkmalschutz 6. Oktober 2020
6. Handwerkskammer, Lüneburg, 02. November 2020
7. Deutsche Bahn AG DB Immobilien – Region Nord, 04. November 2020
8. BS|Netz GmbH, 11. November 2020
9. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) im GEOZENTRUM HANNOVER, 17. November 2020
10. Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen 25. November 2020
11. Stadt Braunschweig Fachbereich Tiefbau und Verkehr 66.11 Gesamtverkehrsplanung, gesamtstädtische Stellungnahme, 27. November 2020
12. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel 9. Dezember 2020
13. Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Wolfenbüttel, 14. Dezember 2020
14. ADFC Braunschweig, 14. Dezember 2020
15. Vodafone Kabel Deutschland GmbH, 17. Dezember 2020
16. BUND Kreisgruppe Braunschweig, 22. Dezember 2020

Die vorgenannten Einwendungen und Stellungnahmen thematisieren schwerpunktmäßig die folgenden Aspekte des Verfahrens:

- a) Gehwegausbau
- b) Gehweg- und Straßenbeleuchtung
- c) Querungshilfe
- d) Variantenwahl
- e) Verkehrsmengen
- f) LKW-Beschränkung
- g) Lärmschutz
- h) Luftreinheit
- i) Natur- und Umweltschutz
- j) Denkmalschutz
- k) Radverkehrssicherheit
- l) Hochwasserschutz
- m) Mögliche Gebäudeschäden

Im Folgenden erfolgt daher eine Bewertung der jeweiligen Aspekte, auf die dann jeweils bei den betreffenden Einwendungen und Stellungnahmen verwiesen wird.

Darüberhinausgehende, individuelle Inhalte von Einwendungen und Stellungnahmen werden jedoch einzeln bei der entsprechenden laufenden Gliederungsnummer gewürdigt.

a) Gehwegausbau

Aufgrund rechtlicher Vorgaben sind unabhängig von der Größe einer Ortschaft an angebauten Straßen Gehwege überall erforderlich (s. Ziffer 6.1.6.1 Straßenbegleitende Gehwege in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen).

Der vorhandene Gehweg auf der Südseite der Straße Fischerbrücke ab Haus 4 ist derzeit nur durch eine Markierung auf der Fahrbahn vorhanden und bis zum Haus 5 mit Asphalt befestigt. Diese Anlage entspricht demnach nicht dem Stand der Technik. Deshalb wird ein Gehweg mit Hochbord angelegt und in diesem Zug zudem die unbefriedigende Entwässerungssituation (Entwässerungsrinne direkt vor Fassade Haus 5) behoben, indem die Regenwasserhaltungen vor dem Bord in den Fahrbahnbereich verlegt werden.

Die sich durch den 2 m breiten Gehweg ergebenden größeren Abstände zum Gebäude sind auch für die Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr vorteilhaft. Der Gehweg auf der Südseite wird bis zur Mittelinsel verlängert, um auch für Fußgänger eine sichere Querungsstelle anzubieten. Damit folgt die Planung gleichfalls den Vorgaben der Ziffer 6.1.6.1 der RASSt, wonach einseitig angebaute Straßen in der Regel nur einseitig Anlagen für den Längsverkehr benöti-

gen, es sei denn, dass die nicht angebaute Seite aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger besitzt, dann sind Möglichkeiten zur Querung in die Planung einzubeziehen. Dies wird im Rahmen der Gesamtmaßnahme als gegeben angesehen.

Ferner wurde hier auch die die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) berücksichtigt.

b) Gehweg- und Straßenbeleuchtung

Die Beleuchtung dient der sozialen Sicherheit und wurde seitens der Politik/Bevölkerung auch gewünscht.

Darüber hinaus sind gemäß Ziffer 7.1 Beleuchtung der RASSt aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angebaute Stadtstraßen mit einer angemessenen Beleuchtung auszustatten. Dabei ist hinsichtlich der Gütemerkmale der Beleuchtung wie Fahrbahnleuchtdichte bzw. Beleuchtungsstärke auch auf die Frequentierung der Straße abzuheben. Mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von 4.100 Fahrzeugen und 60 LKW täglich ist der zu betrachtende Straßenabschnitt als gering belastete Hauptverkehrsstraße einzustufen. Daher sind hier neben den technisch-funktionalen auch gestalterische Aspekte zu berücksichtigen.

Das angestrebte Beleuchtungskonzept wird zudem - wie im Bestand auch - nur auf der nördlichen Fahrbahnseite umgesetzt.

Eine zusätzliche Mastleuchte wird zudem im Bereich des Anschlusses der Zufahrt zu den Stellplätzen bzw. des Anschlusses des Weges an der Oker neu aufgestellt.

c) Querungshilfe

Der Insel kommen zwei unterschiedliche Funktionen zu, nämlich als verkehrsberuhigende Maßnahme und als Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.

Zum einen dient sie als Verkehrsberuhigungsmaßnahme im Sinne der Ziffer 6.2.2.1 der RASSt für die Fahrzeuge aus Richtung Stöckheim direkt vor dem Ortseingang bzw. vor der Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h. Durch den Einbau der Insel an dieser Stelle werden erkennbar die größten Effekte im Hinblick auf die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit erreicht.

Zusätzlich dient die Insel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer aus Richtung Leiferde, die von der Fahrbahn auf den Gehweg/„Radfahrer frei“ wechseln können und kommt damit den Regelungen der Ziffer 6.1.6.1 bzw. Ziffer 6.2.2.1 der RASSt nach.

Im Ergebnis wird daher festgestellt, dass die Insel als Verkehrsberuhigungsmaßnahme vor dem Ortseingang am effektivsten ist. Darüber hinaus sind die Sichtverhältnisse an dieser Stelle deutlich besser als in der Ortslage.

Eine Querungshilfe an anderer Stelle, wie z. B. auf der Höhe der Häuser 3, 4 oder 5 ist gemäß Richtlinien (RASSt-06, Punkt 6.1.8.1 und Bild 77) nicht erforderlich und im Bereich mit zulässiger Geschwindigkeit 30km/h entbehrlich. Zudem wäre eine solche Anlage dort aufgrund der vorhandenen Straßenbreite nicht geometrisch zu bauen.

Kostenaspekte, die generell gegen den Einbau einer Querunginsel sprechen könnten, können zurückgestellt werden, da die anteiligen Baukosten für die Querungshilfe in Relation zu den Gesamtkosten der Maßnahme gering ausfallen. Der praktische Nutzen durch eine spürbar erhöhte Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer wiegt zudem deutlich höher als mögliche Kostenersparnisse.

Für die Ausgestaltung der Querungshilfe wurde ferner die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) berücksichtigt.

d) Variantenwahl

Unter Punkt 6.4 und Punkt 6.5 dieses Beschlusses wird die Variantenwahl ausführlich dargestellt und begründet. Im Ergebnis der dort getätigten Ausführungen wird die Variante A1z als die Vorzugsvariante angesehen.

e) Verkehrsmengen

Hinsichtlich ihrer Funktion als Kreisstraße wird die K 50 durch den Neubau der Okerbrücke wieder in den Zustand vor der Brückensperrung zurückversetzt. Das bedingt auch, dass Kraftfahrzeugverkehr wieder möglich ist. Vor der Sperrung wurde die Okerbrücke täglich von 2.100 Kraftfahrzeugen genutzt. Eine Nutzung für Fahrzeuge über 3,5 t war nicht möglich.

Lediglich die Menge von prognostizierten 60 LKW täglich ist somit auf den Neubau zurückzuführen. Die übrigen zusätzlichen Verkehrsmengen ergeben sich aus der allgemeinen Steigerung des Verkehrs.

Die Berechnungen zum zukünftig zu erwartenden Verkehr auf der geplanten Okerbrücke wurden mit dem Verkehrsmodell Braunschweig vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose 2030 vorgenommen und sind im zugrundliegenden Verkehrsgutachten (siehe Unterlage 21) nachvollziehbar dargelegt.

Die Verkehrszunahmen auf der geplanten Okerbrücke gegenüber dem Ist-Zustand vor der Sperrung resultieren demnach aus Strukturveränderungen im Bereich Stöckheim, Rünigen und Leiferde zum Beispiel durch neue Wohngebiete und Gewerbeansiedlungen sowie aus Routenverlagerungen. Die Routenverlagerungen betreffen dabei im wesentlichen Verkehr aus Stöckheim, der zum Teil über die Brücke Berkenbuschstraße erfolgte.

Dadurch steigt allein der Verkehr auf der Okerbrücke von und nach bzw. zwischen den drei genannten Ortsteilen um rund 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag an.

Die übrige Verkehrszunahme von rund 1.500 Kfz-Fahrten pro Tag resultiert aus Verkehrsverlagerungen auf die neue Okerbrücke.

Insgesamt wird jedoch nur von 4.100 KFZ und 60 LKW täglich ausgegangen. Für die Berechnungen des Schallschutzgutachtens wurde jedoch mit einer etwas höheren Verkehrsmenge, nämlich 4.600 KFZ gerechnet, um einen Sicherheitspuffer zu haben.

Den größten Anteil daran hat der Verkehr von Stöckheim nach Rünigen sowie von Stöckheim zur A39 nach Süden, der heute zum Teil über die Brücke Berkenbuschstraße abgewickelt wird.

Jedoch kann es bei erheblichen Störungen im Bereich des Autobahnkreuzes Braunschweig-Süd aus Fahrtrichtung Süden zu Ausweichverkehren in Richtung Braunschweig über Leiferde und die Okerbrücke kommen. Dies ist lediglich bei langen Staus von Süden verbunden mit hohen Wartezeiten zu erwarten, da eine Umwegfahrt über Leiferde und Stöckheim ebenfalls deutlich längere Fahrtzeiten in Richtung Braunschweig erfordert.

Die von der Verkehrserhöhung ausgehenden Immissionen und daraus resultierenden Beeinträchtigungen für Anwohner*innen und Umwelt wiegen nicht schwer. Die Zahl der KFZ liegt für eine Kreisstraße in einem angemessenen Rahmen und die Verkehrszunahme ist zum Teil auf städtebauliche Entwicklungen zurückzuführen, die im Allgemeininteresse liegen. Die o. g. Ausweichverkehre finden nur temporär statt und sind in der Umgebung von Autobahnen

nicht vermeidbar. Anhaltspunkte für regelmäßig zu erwartende Ausweichverkehre bestehen nicht.

Die Beeinträchtigungen durch die Erhöhung des Verkehrs treten zurück gegenüber den Vorteilen, die der Brückenneubau bewirkt.

f) LKW-Beschränkung

Bei der K50 handelt es sich um eine öffentliche Straße, die für alle Fahrzeuge zugelassen ist. Sie ist eine Hauptverkehrsstraße und als diese zu bewerten. Eine Limitierung des Gewichtes für durchfahrende LKW wurde nicht umgesetzt, da die Befahrbarkeit des Bereiches durch LKWs mit Maximalgewicht nach StVO ein Förderkriterium des Landes Niedersachsen ist und die Förderung erhebliche finanzielle Vorteile bewirkt. Der unbeschränkte LKW-Verkehr wird angesichts der unten beschriebenen Gesichtspunkte in Kauf genommen.

Eine Gewichtsbeschränkung wäre zwar durch entsprechende Beschilderung umsetzbar, jedoch technisch nicht zu überwachen. Im Ergebnis wäre es daher sehr wahrscheinlich, dass LKW, die unter das Durchfahrtsverbot fallen, dennoch die Brücke nutzen, da die Einhaltung des Verbotes nur personalintensiv zu überwachen wäre.

Bautechnisch ist die Begrenzung zudem nicht zu begründen, da die Brücke statisch ausreichend für LKW mit Maximalgewicht ausgelegt ist. Das Bestandsbauwerk aus dem Jahr 1945 wies bauartbedingt und mit einer Fahrbahnbreite von nur 3,20 m eine Gewichtsbeschränkung von 3,5 t auf. Dies entspricht jedoch nicht den heutigen Regeln der Technik für einen Neubau. Die maßgeblichen Vorgaben für Ausbaustandard ergeben sich dabei aus der RAST 06.

Mit Abriss und Neubau der Brücke entfällt ein möglicherweise bestehender Bestandsschutz und die Planung hat nach aktuellem Regelwerk zu erfolgen. Ziel der Planung ist dabei eine wirtschaftliche Lösung mit Freigabe des Kfz-Verkehrs.

Eine Beschränkung des Verkehrs und somit auch des zulässigen Gesamtgewichts ist auf Basis von § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) möglich. Demnach ist die Straßenverkehrsbehörde ermächtigt, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Diese Gründe liegen hier jedoch nicht vor. Der Neubau lässt hinsichtlich der Tragfähigkeit und des Zustandes der Fahrbahn eine Nutzung durch LKW-Verkehr zu. Auch hinsichtlich des weiteren Straßenverlaufs liegen die o. g. Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 S. 1 StVO bei einer Benutzung durch LKW nicht vor. Das Straßennetz in Stöckheim und in Leiferde kann den zu erwartenden LKW-Verkehr aufnehmen und abwickeln. Indes ist es nur schwer vorstellbar, dass in einem der beiden Ortsteile LKW, die wegen einer Durchfahrtsbegrenzung für LKW die Brücke nicht passieren dürfen, dann noch wenden können. Dies würde zu weit größeren Beeinträchtigungen insbesondere des Verkehrsflusses führen.

Ferner ist die Straßenverkehrsbehörde zu Beschränkungen ermächtigt, wenn sie dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen dienen (§ 45 (1) Nr. 3 StVO) oder dem Schutz von Gewässern und Heilquellen (§ 45 (1) Nr. 4 StVO). Selbst wenn man davon ausginge, dass LKW mit höherem Gewicht mehr Lärm und Abgase erzeugen als weniger schwere Fahrzeuge und sich dies in einem Maße auf die Anlieger oder die Oker auswirken würde, dass deren Schutz geboten wäre, würde ein entsprechendes Durchfahrtsverbot aber voraussetzen, dass es geeignet ist, die Lärm- und Abgasauswirkungen zu verringern. Da – wie unter Punkt 9.4 ausgeführt – die Luftbelastung deutlich unter zulässigen Grenzwerten bleibt, wäre eine LKW-Beschränkung aus diesem Grund nicht rechtsicher möglich. Gleiches gilt für den Aspekt des Lärmschutzes, der im Schallschutzgutachten behandelt ist.

Da im Verlauf der Straße Fischerbrücke bereits heute Tempo 30 gilt und im Bereich des Brückenneubaus Tempo 50, wird festgestellt, dass zwar keine Gewichtsbeschränkung ausgesprochen werden kann, jedoch durch die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten eine sinnvolle Beschränkung der Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftreinheit erfolgt.

Siehe hierzu auch 11 g) und 11 h).

Mit dem Neubau entfällt die Grundlage einer Beschränkung, die bislang im Bestand aufgrund der baulichen Gegebenheiten möglich waren.

Die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Brücke für LKW-Verkehr kommt zudem auch den Einwohnern der beiden Stadtteile zu Gute, da sie selber Lieferfahrten nutzen können bzw. so besser erreichbar sind.

g) Lärmschutz

Im Schallschutzgutachten (siehe Unterlage 17) ist nachvollziehbar dargelegt, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden. Daraus resultiert auch, dass mit einer Ausnahme keine Ansprüche auf Lärmschutz erhoben werden können. Zur Ausnahme siehe Punkt 9.2 dieses Beschlusses.

Dem Interesse der Anwohner, von einer Lärmzunahme verschont zu bleiben, wird wegen der Einhaltung der Grenzwerte und dem Umstand, dass die Lage ihrer Grundstücke an oder in der Nähe einer Kreisstraße kein schutzwürdiges Vertrauen auf einen dauerhaften Erhalt der Immissionssituation begründen kann, ein geringes Gewicht beigemessen. Dies steht zurück gegenüber dem öffentlichen Interesse an einer den städtebaulichen Belangen entsprechenden Nutzung der Brücke und Straße.

Ein schutzwürdiges Vertrauen an dem Beibehalt der Situation während der Brückensperrung besteht nicht, da die grundsätzliche Wiederherrichtung der Brücke außer Frage stand.

h) Luftreinheit

Siehe auch Punkt 9.4 Luftreinheit

Im Rahmen der Planungen wurde kein eigenständiges Gutachten zur Untersuchung möglicher Auswirkungen der Gesamtmaßnahme auf die Luftreinheit beauftragt. Um eine Aussage zu dieser Frage treffen zu können, hat die Planfeststellungsbehörde daher die untere Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig um Auskunft gebeten. Zum Vorhaben Neubau Okerbrücke wurde mitgeteilt, dass bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 4.100 Kfz/Tag nicht mit einer Überschreitung von Grenzwerten zu rechnen ist.

Ein möglicher zeitweise auftretender Anstieg der Luftschadstoffe ist hinnehmbar.

i) Natur- und Umweltschutz

In den Unterlagen, die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegen, wurden die zu erwartenden Auswirkungen detailliert nachgewiesen und dargestellt. Insbesondere ist hier auf den UVP-Bericht, den landschaftspflegerischen Begleitplan und das Gutachten gemäß Wasserrahmenrichtlinie hinzuweisen.

Es ist zutreffend, dass es zu Eingriffen in Natur und Landschaft kommen wird. Diese werden insbesondere im Rahmen der UVP dargestellt und unter Punkt 7 dieses Beschlusses abgewogen. Beeinträchtigungen werden soweit möglich vermieden oder reduziert. Für nicht ver-

meidbare Beeinträchtigungen wurden Kompensationsmaßnahmen entwickelt, die dem Ausgleich dieser Beeinträchtigungen dienen sollen. Dabei wurde auch der Biotop- und Artenschutz berücksichtigt.

Im Ergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Beeinträchtigung der Belange von Natur und Landschaft als hinnehmbar angesehen werden angesichts der Vorteile, die durch den Neubau der Brücke entstehen.

j) Denkmalschutz

Die Liste der Kulturdenkmale im Stadtbezirk Stöckheim/Leiferde umfasst die St. Christophoruskirche und einige denkmalgeschützte Wohngebäude. Sowohl die Kirche (Fischerbrücke 1) als auch eines der Gebäude (Fischerbrücke 4) befinden sich an der K 50. Ferner denkmalgeschützt sind der Obelisk auf dem Friedhof, die Hofanlage Thiedebach und der Trappesche Hof, die jedoch beide nicht an der K 50 gelegen sind.

Die Gebäude an der K 50 werden durch das Vorhaben hinsichtlich Bauarbeiten an den Brückenbauwerken mit wenigen Ausnahmen nicht unmittelbar betroffen. An den Gebäuden Fischerbrücke 5 und 6 ist jedoch mit einer Beeinträchtigung zumindest im Kontext Staubentwicklung und Lärm zu rechnen, bei Haus Nummer 6 auch hinsichtlich Erschütterungen durch Bauarbeiten. Zudem hat in den bereits erfolgten Abstimmungen die für Denkmalschutz zuständige Behörde in Braunschweig keine Einwände gegen das geplante Vorhaben erhoben.

k) Radverkehr

Die Vorhabenträgerin hat im direkten Austausch mit der Planfeststellungsbehörde plausibel dargelegt, dass den Planungen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zugrunde liegen und dadurch sichergestellt wird, dass Radfahrer im Verkehrskonzept entsprechend der unterschiedlichen Interessen innerhalb dieser Gruppe bestmöglich berücksichtigt wurden.

Dass Radfahrende in Richtung Stöckheim die Seiten wechseln müssen, ist hinzunehmen. Ein Radweg beiderseits der Brückenfahrbahn würde eine Ausweitung des Bauwerks erfordern, was die Naturschutzbelange beeinträchtigen würde. Die Belange der betroffenen zahlenmäßig überschaubaren Radfahrer werden nicht schwer beeinträchtigt; insbesondere sind sie durch die Seitenwechsel bei ordnungsgemäßem Verhalten keiner Gefahr ausgesetzt.

Die vorgelegte Planung stellt einen größtmöglichen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen, die auf der einen Seite einen annähernd idealtypischen Radverkehrausbau und auf der anderen Seite annähernd den Verzicht auf die Berücksichtigung der Belange von Radfahrenden fordern, dar. Die Planfeststellungsbehörde erkennt damit an, dass es nicht möglich ist, eine Kompromisslösung zu finden, die alle Beteiligten weitestgehend zufriedenstellt. Dabei ist in der Planung jedoch zu erkennen, dass insgesamt die Belange des Radverkehrs schwerpunktmäßig berücksichtigt wurden.

Es wird ausdrücklich keine Benutzungspflicht des Radweges angeordnet. Vielmehr ist er lediglich zur Benutzung freigegeben. Grundsätzlich können Radfahrende somit auch weiterhin auf der Fahrbahn fahren. Eine Benutzungspflicht ist aufgrund der nicht ausreichenden Breite des Gehweges auf der Nordseite der Leiferdestraße östlich der Okerbrücke nicht möglich.

Die Verkehrsführung der Radfahrer im Planungsbereich wurde mit allen relevanten Planungsstellen insbesondere dem Radverkehrsbeauftragten und der Verkehrsbehörde der Stadt Braunschweig abgestimmt.

l) Hochwasserschutz

Die Vergrößerung der Brücke über den Kulkegraben ist für das Vorhaben wichtig, um bei großen Hochwasserereignissen der Oker, die bereits flächig die Vorländer fluten, einen vergrößerten Abflussquerschnitt zur Querung der Kreisstraße zu schaffen. Die Vergrößerung zieht keine Veränderung der Situation am Eutschenwinkel nach sich – weder erfolgt eine Verbesserung noch eine Verschlechterung, siehe dazu zur Beurteilung der Gesamtsituation auch Unterlage 18.2, Seite 4, Punkt 2.4 Ergebnisse.

m) Mögliche Gebäudeschäden

Um bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen zu erkennen, wird rechtzeitig vor Baubeginn eine Beweissicherung an den Gebäuden in unmittelbarer Nähe des Baufeldes durchgeführt. Zusätzlich ist eine lärm- und erschütterungsarme Bauweise vorgesehen.

Insgesamt wird zudem festgestellt, dass die prognostizierten Verkehrsmengen, die durchaus typisch für eine dörflich geprägte Hauptverkehrsstraße sind, keine Gebäudeschäden erwarten lassen.

Ein Gutachten über Erschütterungs- und Schwingungsimmissionen wird für die Straßenbaumaßnahmen nicht erstellt. Dies ist in der Regel nur z. B. bei Straßenbahnprojekten üblich.

n) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Es wurde vorgetragen, dass sich Verkehrsteilnehmer*innen mehrheitlich nicht streng an die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Dazu ist anzumerken, dass bei der Erstellung von Gutachten jedoch nur von den zulässigen Geschwindigkeiten ausgegangen werden kann. Die Vorhabenträgerin hat weder Anreize für eine Missachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung geschaffen noch sind ihr besondere Umstände bekannt, die eine solche in maßgeblichem Umfang erwarten lassen.

Es ist zu unterstellen, dass sich am Verkehr Teilnehmende an die jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzungen halten. Flankierend ist es jedoch zum Beispiel möglich, besonders in der ersten Zeit nach der Öffnung der Verbindung durch Tempotafeln und/oder verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Verkehrsteilnehmer*innen für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu sensibilisieren.

Im Bereich zwischen Kulkegraben und Okerbrücke ist eine Mittelinsel als Querungshilfe geplant. Die Insel dient auch als Verkehrsberuhigungsmaßnahme für die Fahrzeuge aus Richtung Stöckheim direkt vor dem Ortseingang bzw. vor der Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h. Durch den Einbau der Insel an dieser Stelle werden die größten Effekte erreicht.

Ab der Brücke über den Kulkegraben ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt und nicht wie im Bestand erst innerhalb der Ortslage. Daraus ergibt sich eine Verbesserung in Bezug auf Verkehrssicherheit und Lärmbelastung.

11.1

11.1.1 Fußwegausbau

Die Einwendung wendet sich gegen den Fußweg auf der Südseite der Straße zur Fischerbrücke in der geplanten Länge. Der Fußweg sei nur bis zum letzten Gebäude auf der Straßenseite erforderlich. Der weitere Ausbau bedeute eine unnötige Bodenversiegelung und sei aus Umwelt- und Klimagründen abzulehnen. Durch luft- und wasserdicht abgedeckten Boden komme es zu einer mangelnden Regenwasserversickerung, der Gasaustausch zwischen Boden und Atmosphäre werde gedrosselt, fruchtbarer Boden gehe verloren und sei

kein Ort mehr für Pflanzen und Insekten. Das Umweltbundesamt weise ausdrücklich darauf hin, dass Bodenversiegelung nur auf das allernotwendigste Maß zum Schutz von Klima und Umwelt zu beschränken sei. Durch einen kürzeren Fußweg würde die Maßnahme auch kostengünstiger werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Notwendigkeit des Gehwegausbaus siehe 11 a).

11.1.2 Querungshilfe

Die Einwendung wendet sich gegen die Querungshilfe an der geplanten Stelle. Die Querungshilfe soll an das Ende des verkürzten Fußweges versetzt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Notwendigkeit der Querungshilfe siehe 11 c).

Im Ergebnis wird daher festgestellt, dass die Insel als Verkehrsberuhigungsmaßnahme vor dem Ortseingang am effektivsten ist.

11.1.3 Behelfsbrücke

Die Einwendung wendet sich gegen die Abholzung von Bäumen für die Behelfsbrücke. Eine Behelfsbrücke während der Bauzeit sei absolut erforderlich. Sie ist aus Umwelt- und Klimagründen so zu legen, dass keine Bäume abgeholzt werden und die vorhandene Pflanzenwelt möglichst wenig dauerhaft zerstört werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Behelfsüberführung stellt eine wichtige Verbindung zwischen Leiferde und Stöckheim für die Fußgänger und Radfahrer sowie für die Baufahrzeuge über den Kulkegraben während der Bauzeit dar und ist insofern notwendig.

Es ist zutreffend, dass Bäume gefällt werden müssen, zu den Auswirkungen siehe auch Punkt 7.1 dieses Beschlusses. Allerdings ist dies nicht dem Bau des Behelfsübergangs, sondern den Straßenarbeiten geschuldet. Diese Beeinträchtigung der Gehölzfläche ist zudem in der Eingriffsbilanzierung durch eine Aufwertung des Wertfaktors der betroffenen Fläche berücksichtigt und fließt so in den Kompensationsbedarf der Maßnahme mit ein. Dadurch wird sichergestellt, dass die Eingriffe z. B. durch Ersatzpflanzungen kompensiert werden.

Die Behelfsbrücke (Verrohrung des Kulkegrabens) liegt zudem direkt neben der abzureißenden Kulkegrabenbrücke. Hier besteht der geringste Eingriff, da Straßenzuführungen entsprechend bereits vorhanden sind und genutzt werden können. Für die Beschickung und Gründungsarbeiten der Okerbrücke müssen die Fahrzeuge von beiden Seiten an die Oker herantreiben können.

Der Verlust der Bäume wird hingenommen, um Radfahrenden und Fußgänger*innen die Überquerung des Kulkegrabens und damit die Wegeverbindung zwischen Stöckheim und Leiferde zu ermöglichen.

11.2

11.2.1 Anzahl Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

Die Einwendung richtet sich gegen die zahlenmäßig nicht benannte Anzahl der die Brücke nutzenden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Daher erfolgte eine eigene Berechnung. Bei der Verkehrszählung wurde eine Belastung der Brücke von 1.950 Kfz/d festgestellt. Lediglich etwa 13 % und damit 250 Fahrten führen unmittelbar von Stöckheim nach Leiferde oder umgekehrt. Radfahrer und Fußgänger wurden nicht genannt. Bei lediglich 250 Kfz/d kann man davon ausgehen, dass max. 20 % Radfahrer*innen und 10 % Fußgänger*innen pro Tag zwischen den Ortsteilen unterwegs sind. Das wären 50 Radfahrer*innen und 25 Fußgänger*innen und damit nach Auffassung der Einwendung eine sehr überschaubare Zahl.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Da die Aufkommen zum Fußgänger- und Radverkehr sehr individuell von den örtlichen Gegebenheiten abhängen, ist es nicht möglich; aus dem Verkehrsaufkommen an Kraftfahrzeugen auf die Anzahl potentieller Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schließen. Insofern sind die hier angeführten Zahlen nicht belastbar.

11.2.2. Führung Radverkehr

Die Einwendung richtet sich gegen die Führung des Radverkehrs. Es wird beschrieben, dass Radfahrende in Richtung Stöckheim im Bestand auf der Straße fahren. Sie werden dann über die Querungshilfe auf die linke Seite in Zweirichtungsverkehr auf den kombinierten Geh- und Radweg geführt. Nach der Brücke müssen sie wieder auf die rechte Seite wechseln, um dem Straßenverlauf wie ausgeschildert zu folgen. Das würde nach der o. g. Annahme 25 Radfahrende treffen. Durch den mehrfachen Seitenwechsel ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs nicht gegeben.

Der Radverkehr aus Richtung Stöckheim fährt auf der K 50 und soll dann auf den kombinierten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr weiterfahren bis zum Ende des Ausbaus. Dann fährt der wieder auf der Straße. Auf dem kombinierten Geh- und Radweg ist mit Konflikten und Gefahren zu rechnen. Auch hier ist die Sicherheit und Leichtigkeit nicht gegeben.

Die Querungshilfe braucht er nicht.

Für Radfahrer aus Richtung Stöckheim ist die Querungshilfe überflüssig. Die Querungshilfe wäre also nur für ca. 25 Radfahrer pro Tag da. Der Radverkehr in Richtung Stöckheim wird zum größten Teil auf die Straße geführt, bis zur Querungshilfe. Nur ein kleiner Anteil entfällt auf den Geh- und Radweg. Der Aufwand für die Querungshilfe steht in keinem akzeptablen Verhältnis zum Nutzen. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde wohl nicht hinreichend beachtet. Eine Notwendigkeit zum Bau der Querungshilfe mit den Folgebauten ist nicht erkennbar.

6.4 Vermeidungsmaßnahmen genießen im Rahmen der Eingriffsregelung höchste Priorität. Eine Minimierung durch flächenhafte Beschränkung des Eingriffs auf das verkehrstechnisch unbedingt erforderliche Maß erfolgt bereits aus finanziellen Überlegungen. Die Vermeidungsmaßnahme, die Querungshilfe mit den Folgebauten nicht zu bauen, sollte ergriffen werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe 11 k).

Zur Querungshilfe siehe Punkt 11 c).

Kostenaspekte, die generell gegen den Einbau einer Querungsinsel sprechen könnten, wurden nachvollziehbar entkräftet, da die anteiligen Baukosten für die Querungshilfe in Relation zu den Gesamtkosten der Maßnahme gering ausfallen. Der praktische Nutzen durch ein spürbares Mehr an Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wiegt zudem deutlich höher als mögliche Kostenersparnisse.

11.2.3 Künftiger Ausbau nach Stöckheim

Die Einwendung richtet sich gegen den Umstand, dass der kombinierte Geh- und Radweg bis zum Anschluss an den vorhandenen Radweg Richtung Stöckheim östlich der Okerbrücke geführt wird. Der Ausbau des Geh- und Radweges endet kurz hinter dem Bootsanleger.

Nach der Ausbaustrecke beginnt der alte Zustand.

Es wird angemerkt, dass es keinen Radweg in Richtung Stöckheim gibt und vermutlich der Wilhelm-Bornstedt-Weg gemeint ist. Man kann diesen jedoch nicht als Radweg bezeichnen. Er ist schmal und eher eine Fahrradrouten. Im Zweirichtungsverkehr wird der Weg von Fußgängern (viele mit Hunden) und Radfahrern benutzt. Die gemeinsame Nutzung und der schmale Weg führen zu Konflikten und Gefahrensituationen. Der Weg erfüllt auch nicht die Anforderungen an einen kombinierten Geh- und Radweg. Eine Beschilderung ist nicht vorhanden. Er sollte daher zum Befahren nicht angeboten werden.

Wer schnell, sicher und flüssig nach Stöckheim und zurückwill, wählt die Straße. So wie es der Fahrradstadtplan vorgibt. Er führt den Radfahrer auf die K 50. Der Zwischenwegweiser für den Radfahrer führt ihn auch auf die K 50 und nicht auf den „Radweg“.

Im Leitfaden Radverkehr der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr steht: Seit 1997 dürfen Radwege nur noch als Benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes tatsächlich zwingend erforderlich ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Radfahrer bzw. die Radfahrerin fährt auch zukünftig auf der Fahrbahn. Es wird ausdrücklich keine Benutzungspflicht angeordnet.

Für eine zukünftige Verlängerung nach Stöckheim im Zuge des ggf. späteren Ausbaus dieses Straßenabschnittes ist im Planungsabschnitt ein 3,50 m breiter Gehweg/„Radfahrer frei“ berücksichtigt.

Der derzeitige Anschluss an den Wilhelm-Bornstedt-Weg, der ausdrücklich kein Radweg sondern vielmehr ein Freizeitweg ist, wird im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme gekappt und ersatzweise an anderer Stelle neu geschaffen. Dabei wird aber keine Änderung hinsichtlich der Benutzungspflicht oder der Rechtsqualität des Weges vorgenommen. Es wird vielmehr lediglich eine der derzeitigen Nutzbarkeit ähnliche Zuwegung wiederhergestellt.

11.2.4 Führung Fußgänger

Die Einwendung wendet sich gegen die künftige Führung des Fußgängerverkehrs. Der nördliche Gehweg wird für die Verbindung nach Stöckheim und zurück genutzt. Der von Stöckheim kommende Fußweg befindet sich schon auf der nördlichen Seite. Ein Seitenwechsel ist also nicht erforderlich. Der südliche Gehweg wird ausschließlich von den südlich an der Straße liegenden Anliegern genutzt. Die Weiterführung ab der Zufahrt zu Haus-Nr. 5 ist überflüssig.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 a).

11.2.5 Querungshilfe

Die Einwendung wendet sich gegen den Bau der geplanten Querungshilfe. Die Querungshilfe ist weder für Fußgänger noch für Radfahrer notwendig. Fußgänger aus Stöckheim werden sie nicht nutzen, da auf der südlichen Seite keine Ziele für die Allgemeinheit liegen. Die Kirche und das Gemeindezentrum liegen am nördlichen Gehweg. Radfahrer bleiben und sollen wie dargestellt auf der Straße bleiben. Die Querungshilfe ist eher eine Gefahrenquelle als eine Hilfe. Sie ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge überfahrbar. Auch das vermittelt keine Sicherheit. Die Straße ist im Ausbau 7 m breit und daher von Radfahrern gut zu befahren. Im Bestand ist sie nur 6 m breit. Der Radfahrer muss im Bestand auf der schmalen Fahrbahn fahren. Im breiteren Ausbau soll er aber die Straßenseite wechseln, um auf den kombinierten Geh- und Radweg mit Gegenverkehr zu fahren. Das ergibt keinen vernünftigen Sinn. Die Querungshilfe mit den Folgebauten erzeugt nicht notwendige Kosten, verbraucht viel Fläche und ist keine Hilfe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe dazu 11.2.2 und 11.2.4

11.3

11.3.1 Überdimensionierung Brückenquerschnitt

Die Einwendung richtet sich gegen die als überdimensioniert empfundene Planung des Brückenquerschnittes. Die Fahrbahn auf der Brücke hat gemäß Planungsunterlage eine Breite von 2 x 3,50 m. In der Ortsdurchfahrt Leiferde hat die Fahrbahn eine Breite von 2 x 3,00 m, die Fahrbahnbreite der Kreisstraße von Leiferde nach Stöckheim hat eine Breite von 5,50 m. Bei einer Entwurfsgeschwindigkeit von 70km/h auf der Brücke ist eine Fahrbahnbreite von 2 x 3,25 m ausreichend (evtl. sogar nur 2 x 3,00 m). Die anschließenden Straßen weisen einen geringeren Straßenquerschnitt auf. Landschaftsversiegelung und Kosten können so eingespart werden. Die eingesparten Kosten können für einen Ausbau des Fuß-Radweges zwischen Leiferde und Stöckheim verwendet werden.

Der Einwender hat per Mail vom 3. Februar 2021 mitgeteilt, dass er seine Einwendung auf Basis untenstehender Stellungnahme als erledigt ansieht.

Eine Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich der Kulkegrabenbrücke bis zum Anschluss an Bestand östlich der Okerbrücke ist aufgrund der engen Radien erforderlich. Um die Breite auf ein Minimum zu begrenzen wurden Schleppkurvenuntersuchungen durchgeführt. Beim Ausbau werden die erforderlichen Breiten auch in den Anschlussbereichen für eine spätere Straßenplanung berücksichtigt.

Die Entwurfsgeschwindigkeit auf der Brücke beträgt 50 km/h.

Eine Überdimensionierung liegt nicht vor, es wurden die notwendigen Breiten nach aktuellem Regelwerk und aufgrund der Kurvenverbreiterung angesetzt.

11.3.2 Ausbau südlicher Fußweg in Leiferde:

Die Einwendung richtet sich gegen den Ausbau des südlichen Fußwegs der Ausbaustrecke, diese wird als ebenfalls überdimensioniert empfunden. Es ist nicht erforderlich den Fußweg bis hinter die Kulkegrabenbrücke zu führen. Es reicht vollkommen aus, den Fußweg nur bis

zum Haus-Nr. 5 zu führen. Im Anschluss an die Bebauung kann dann der Fußgängerüberweg angeordnet werden. Dies bedingt Kostenersparnis, Versiegelungersparnis und Verminderung von Grundstückskäufen.

Der Einwender hat per Mail vom 3. Februar 2021 mitgeteilt, dass er seine Einwendung auf Basis untenstehender Stellungnahme als erledigt ansieht.

Unabhängig der Größe einer Ortschaft sind an angebauten Straßen Gehwege erforderlich. Der vorhandene Gehweg auf der Südseite der Straße Fischerbrücke ab Haus 4 ist nur durch eine Markierung auf der Fahrbahn vorhanden und bis zum Haus 5 mit Asphalt befestigt. Diese Anlage entspricht nicht dem Stand der Technik. Deshalb wird ein Gehweg mit Hochbord angelegt und in diesem Zug die unbefriedigende Entwässerungssituation (Entwässerungsrinne direkt vor Fassade Haus 5) behoben, indem die Regenwasserhaltungen vor den Bord in den Fahrbahnbereich verlegt werden. Die größeren Abstände zum Gebäude sind auch für die Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr vorteilhaft. Der Gehweg auf der Südseite wird bis zur Mittelinsel verlängert, um auch für Fußgänger eine sichere Querungsstelle anzubieten.

11.3.3 Provisorische Zuwegung und Fußgängerbrücke während der Bauzeit:

Die Einwendung richtet sich gegen die geplante Wegführung und Brückenordnung. Diese sollte örtlich so angepasst werden, dass auf eine Fällung von Bäumen verzichtet werden kann. Brücke und Zuwegung sollten auch für Radler freigegeben werden.

Der Einwender hat per Mail vom 3. Februar 2021 mitgeteilt, dass er seine Einwendung auf Basis untenstehender Stellungnahme als erledigt ansieht.

Die Behelfsüberführung (Verrohrung) stellt eine wichtige Verbindung zwischen Leiferde und Stöckheim für die Fußgänger und Radfahrer sowie für die Baufahrzeuge über den Kulkegraben während der Bauzeit dar.

Für den Bau der Behelfsüberführung werden etwa 100 m² Gehölzfläche beansprucht. Die Beeinträchtigung der Gehölzfläche ist in der Eingriffsbilanzierung durch eine Abminderung des Wertfaktors der betroffenen Fläche berücksichtigt und fließt in den Kompensationsbedarf mit ein.

Zudem hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargestellt, dass es aufgrund der Bebauung und des Baumbestandes insgesamt leider keine bessere Lösung gibt.

Die Provisorische Brücke (Behelfsbrücke für Fußgänger) über die Oker ist mit einer Breite von 2,50 m auch für Radfahrer vorgesehen. Bedingt durch die zur Verfügung stehende Breite der Brücke (2,50 m) ist jedoch das Absteigen erforderlich. Räder müssen somit zwar geschoben werden, aber es ist ein Passieren möglich.

11.4 Vergrößerung des Wasserdurchflusses

Die Einwendung richtet sich dagegen, dass den Planunterlagen zu entnehmen ist, dass im Rahmen der Brückenerneuerung für die Okerbrücke auch das Brückenbauwerk über den Kulkegraben erneuert wird. Dabei soll der Wasserdurchfluss vergrößert werden.

Es wird dabei jedoch nicht berücksichtigt, dass sich ca. 50 m nördlich eine Überführung im Eutschenwinkel über den Kulkegraben befindet. Hier erfolgt ein Wasserdurchfluss durch eine Betonröhre von ca. 1,00 m Durchmesser, wobei schon jetzt bei hohem Wasserstand eine Staustufe entsteht. Daher ist eine Erhöhung des Wasserdurchflusses der Fischerbrücke ohne Erweiterung des Durchflusses am Eutschenwinkel nicht hinnehmbar.

Der Einwender bittet darum, dies bei den Planungen zu berücksichtigen und auch am Eutschenwinkel für Abhilfe zu sorgen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Durchlass Eutschenwinkel ist eine bekannte Engstelle für die hydraulische Leistungsfähigkeit des Kulkegrabens in Bezug auf die im Grabenquerschnitt abzuführende Regenwasserentwässerung.

Siehe auch Punkt 11 I).

11.5

11.5.1 Gehwegverlängerung an der Straße Fischerbrücke

Die Einwendung richtet sich gegen den Gehwegausbau auf der Straße Fischerbrücke. Der Ortsteil Leiferde ist nicht besonders stark frequentiert, so dass man davon ausgehen kann, dass der zu erwartende Nutzen in keinem Verhältnis zu den erwartenden Kosten stehen wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 a)

11.5.2 Fußgängerführung

Die Einwendung wendet sich gegen die geplante Führung des Fußgängerverkehrs. Der Geh- und Radweg wird noch vor der neuen Okerbrücke durch eine Querungshilfe wieder an den alten Gehweg zurückgeführt. Das heißt, dass hier die erwartenden Spaziergänger den neuen Gehweg nur auf ein paar hundert Metern nutzen können, um dann zur Überquerung der Brücke bzw. Weiterführung des Weges wieder die Straßenseite wechseln zu müssen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 a) und 11 c)

11.5.3 Straßenbeleuchtung

Die Einwendung richtet sich gegen die geplante Straßenbeleuchtung. Es soll zusätzlich zum neuen Gehweg eine Straßenbeleuchtung errichtet werden. Auch diese hält sie für fragwürdig, da höchst selten jemand nachts den Ort in Richtung Stöckheim bzw. auf den Okerwanderweg verlassen wird. Dort ist keinerlei Beleuchtung, so dass man dort in die Dunkelheit laufen würde. Wenn man das vorhat, kann man auch die paar hundert Meter in Leiferde vorher auf der schon beleuchteten Straßenseite gehen. Zusätzliche Straßenbeleuchtung halte ich in dieser Form für eine weitere Belastung der Anwohner und vor allem der Natur. Da sollte sich im Hinblick auf die Lichtimmissionen Gedanken gemacht werden. Die ist in Deutschland gerade auf dem richtigen Weg und der besteht aus runterfahren der Belastung zugunsten der natürlichen Abläufe im Tages- und Nachtrhythmus bei Menschen und Natur.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 b).

11.5.4 Generelle Notwendigkeit des Neubaus

Die Einwendung richtet sich gegen die Notwendigkeit des Neubaus an sich. Den Neubau der Okerbrücke in dieser Form und vor allem dieser Größenordnung stellt die Einwenderin grundsätzlich in Frage. Wie in den vergangenen Jahren zu sehen gewesen ist, haben sich

die meisten Leiferder mit der Sperrung der Brücke arrangiert. Es gibt sicherlich einige, die den Neubau nicht erwarten können und andere, die den Neubau so wie sie komplett ablehnen. Die, die ihn nicht erwarten können, sind aber im Gegensatz zur Einwenderin, weder von der zusätzlichen Lärmbelastung noch den Kosten für den Straßenbau betroffen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Planung- und Umweltausschuss hat am 30.01.2019 die Umsetzung der Südtrasse einschließlich des Neubaus der Okerbrücke mit einer Traglast für alle nach StVZO zulässigen KFZ sowie dem Neubau der Kulkegrabenbrücke und des damit verbundenen Straßenbaus beschlossen.

Die Brücke stellt die einzige direkte Straßenverbindung der Ortsteile Leiferde und Stöckheim dar. Die unmittelbare Erreichbarkeit der in Stöckheim vorhandenen Nahversorgung, Ärzte und öffentlichen Einrichtungen für die Einwohnerinnen und Einwohner des Ortsteils Leiferde wird mit der Brücke sichergestellt.

Für die Einwohnerinnen und Einwohner des östlichen Ortsteils von Leiferde (zwischen Bahntrasse und Oker) ist die Brücke sehr wichtig, denn im Falle einer Instandsetzung oder eines Neubaus der Schenkendammbücke wäre dieser Ortsteil Braunschweigs für Kfz-Verkehr nur noch über Wolfenbüttel erreichbar.

Eine Überdimensionierung liegt nicht vor, es wurden die notwendigen Breiten nach aktuellem Regelwerk und aufgrund der Kurvenverbreiterung angesetzt.

Gemäß Schalltechnischer Untersuchung werden die Grenzwerte nicht überschritten.

11.5.5 Verkehrsmengen

Die Einwendung richtet sich gegen die zu erwartenden Verkehrsmengen. Die Ecke von Leiferde ist bislang nicht so sehr dem starken Autoverkehr ausgesetzt gewesen. Durch den Neubau der Brücke rechnet die Einwendung mit einem Anstieg auf bis 4.300 Auto/Tag und 60 Lkw/Tag gerechnet. Vorher gab es keine LKW und ein Aufkommen von ca. 2.300 Kfz/Tag. Sie rechnet also mit 2.000 Kfz/Tag zusätzlich, wenn die neue Brücke da ist. Die Brücke Berkenbuschstraße fängt zurzeit ca. 650 Kfz/Tag und zusätzlichen Lkw-Verkehr für den Bereich ab. Die Anwohner dort möchten dies sicherlich ebenso wenig wie die Einwenderin. Dafür hat sie vollstes Verständnis.

Es wird hinterfragt, warum hier auf beiden Seiten der Verkehr durch die entsprechenden Maßnahmen in die dörflichen Strukturen extra reingeholt wird, anstatt dafür zu sorgen, dass mit der entsprechenden Infrastruktur der Verkehr aus den Dörfern draußen bleibt. Sicherlich muss nicht alles in jeder Ecke und von allen Seiten auf dem kürzesten Weg mit dem Auto erreichbar sein. Mit einem sicheren Netz und einer guten Verbindung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander, ließe sich hinsichtlich der Feinstaubbelastung, etc. mehr erreichen.

Es wird immer der bequemste Weg gewählt und in diesem Fall bedeutet das eine unnötig riesige Brücke mit vielen unnötigen Extras, die niemanden dazu veranlassen wird, sein Auto mal stehen zu lassen.

Die eigentliche Frage aber ist, wo kommen denn die 2.000 Kfz/Tag her?

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe 11 e)

11.5.6 Dimensionierung des Brückenbauwerks

Die Einwendung richtet sich gegen die Dimensionierung des Brückenbauwerks. Nach Erachten der Einwenderin ist diese Zahl dazu genommen worden, um die Größe der Brücke zu rechtfertigen und damit die Fördergelder des Landes Niedersachsen bekommen zu können. Dieser Eindruck entsteht auch, wenn man die Größe der Brücke an sich und der Auslegung der Höchstgeschwindigkeit etc. sieht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Größe der Brücke steht nicht im Zusammenhang mit der Förderung, sondern den Fahrbahnbreiten, die sich aus dem zugrunde zulegenden Regelwerk ergeben. Zudem ist dem neutralen Hochwasserabfluss Rechnung zu tragen. Darüber hinaus stellt die aktuelle Planung mit einer lichten Weite von 29,5 m bereits einen deutlichen Kompromiss hinsichtlich der Dimensionierung dar. Die ursprüngliche Planung sah eine Weite von 38 m vor. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Punkt 6.4 – Variantenauswahl.

11.5.7 Querungshilfe

Die Einwendung richtet sich gegen die Position der Querungshilfe. Diese solle eher dazu dienen, die Geschwindigkeit zu drosseln, wenn man in den Ort fährt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe 11 c)

11.5.8 Verkehrssituation

Die Einwendung richtet sich generell gegen die von der Einwenderin angenommenen künftigen Verkehrssituation. Direkt hinter der Kurve befindet sich nicht nur die Kirche, sondern auch das Jugendzentrum der Ortschaft und hier spielen Kinder noch draußen Fußball und Tischtennis und sind somit in besonderer Weise gefährdet durch den Autoverkehr und vor allem die Schnellfahrer in der Ortschaft. Und da hilft ein „Tempo 30“ Schild nicht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass die Bestandssituation von vor der Baumaßnahme unverändert bleibt, das bedeutet auch, dass Kfz-Fahrer sich an die StVO und damit an gültige Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten haben. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgt unter ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksicht.

11.5.9 Feinstaubbelastung und Lärmbelastung

Die Einwendung richtet sich gegen die Feinstaubbelastung durch den künftigen Verkehr durch Leiferde. Durch den Neubau und die damit entstehende zusätzliche Verkehrsbelastung wird eine nicht zu unterschätzende Feinstaubbelastung auf diesen Teil Leiferdes zu kommen. Dadurch, dass hier im Rahmen des Baus massiv in die bestehenden Strukturen der Natur eingegriffen wird, ist davon auszugehen, dass es Jahre dauern wird bis sich der Bestand hier erholt hat und wieder in der Lage ist wenigstens einen Teil der Feinstaubbelastung aufzufangen. Die zunehmende Lärmbelastung wird durch nichts verhindert werden können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 h) und 11 g).

11.5.10 Genereller Einspruch

Mit diesem Einspruch gegen das Bauvorhaben Fischerbrücke möchte die Einwenderin gegen das Bauvorhaben generell genauso Einspruch erheben wie auch bezüglich der vorab genannten einzelnen Maßnahmen im Rahmen des Neubaus beider Brücken, der Straße Fischerbrücke und aller dazugehörigen Teilbauabschnitte.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Planungs- und Unterausschuss hat am 30.01.2019 die Umsetzung beschlossen, an der festgehalten wird.

11.6

11.6.1 Beeinträchtigungen des Natur-, Landschafts- und Wasserschutzes

Die Einwendung richtet sich gegen den Umstand, dass bei Realisierung des Bauvorhabens mit erheblichen Beeinträchtigungen des Natur-, Landschafts- und Wasserschutzes zu rechnen ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 i) und 11 l).

11.6.2 Verkehrs- und Lärmbelastung

Die Einwendung richtet sich gegen die deutlich zunehmende Verkehrs- und Lärmbelastung, die als nicht hinnehmbar angesehen wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Gemäß Schalltechnischer Untersuchung werden die Grenzwerte eingehalten.

Siehe Punkte 11 e) und 11 g).

11.6.3 LKW-Durchfahrverbot

Die Einwendung fordert ein Lkw-Durchfahrverbot.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 f).

11.6.4 Belastungen von Natur und Luftreinheit

Die Einwendung richtet sich gegen die als unverhältnismäßig angenommene Luft- und Naturbelastung. Es wird bemängelt, dass keine nachvollziehbare Umweltverträglichkeit vorliegt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 h) und 11 i).

Darüber hinaus ist festzustellen, dass dauerhafter Verkehr über die Berkenbuschstraße aufgrund der gefahrenen Mehrkilometer eine deutlich höhere Luftbelastung z.B. durch Schadstoffe, Feinstaub etc. zur Folge hätte.

11.6.5 Querungshilfe und zweiter Gehweg

Die Einwendung richtet sich gegen die aus Sicht des Einwenders nicht notwendige Querungshilfe sowie den zweiten Gehweg.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 a) und 11 c).

11.6.6 Biotopen-Schutz

Die Einwendung thematisiert die Frage, ob der Biotopen-Schutz berücksichtigt wurde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 i).

11.6.7 Belastung der Anwohner während der Bauzeit und Erschließungskosten

Die Einwendung richtet sich gegen die Belastung der unmittelbaren Anlieger während der Bauzeit sowie gegen die überhöhten Erschließungskosten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Notwendige Bauarbeiten an Straßen sind grundsätzlich von den Anliegern hinzunehmen, zumal sie durch die Straße auch Vorteile haben. Es wird jedoch versucht, die bauzeitlichen Belastungen für Anlieger durch geeignete Bauverfahren und Regulierungen hinsichtlich der Arbeitszeiten auf der Baustelle so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der Lage der Baustelle am östlichen Ortsrand sind zudem nur wenige Anliegergrundstücke direkt betroffen.

Die Kostenfragen wie Erschließungskosten sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

11.7

11.7.1 Bau- und Bodendenkmäler

Die Einwendung richtet sich gegen den Umstand, dass sich entgegen der unter Punkt 3.8 (Schutzgut Kultur, und sonstige Sachgüter) der Allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichtes sehr wohl im Abschnitt bzw. im Verlauf der Baumaßnahme sehr wohl diverse Bau- und Bodendenkmäler, bedeutende Bauwerke oder Ensembles, z. B. die Christopherus Kirche (1865), Fischerbrücke 4 und 5c und Burg 26., befinden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 j)

Zum Aspekt der „Bodendenkmalpflege“ wurde zudem das Nds. Landesamt für Denkmalpflege (NLD) beteiligt. Eine Erkundung wird in Abstimmung mit dem Landesamt zu gegebener Zeit erfolgen.

11.7.2 Gebäudeschäden durch Erschütterungs- und Schwingungsimmissionen

Die Einwendung macht geltend, dass durch die Zunahme der Gesamtverkehrszahl (Kfz) und die Trassenfreigabe für Kfz >3,5t erhebliche bauliche Schäden, besonders an unmittelbar der Fahrbahn angrenzenden Gebäuden und Teilen dieser zu erwarten seien.

Ein Gutachten über Erschütterungs- und Schwingungsimmissionen, ähnlich der bereits erstellten „Schalltechnischen Untersuchung“, Unterlagen 17, wird als erforderlich angesehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Ein Gutachten über Erschütterungs- und Schwingungsimmissionen wird für die Straßenbaumaßnahmen nicht erstellt, da dies vor allem bei Straßenbahnprojekten o. ä. vergleichbaren Vorhaben üblich ist.

Siehe zudem Punkt 11 m)

11.7.3 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die Einwendung macht geltend, es würden wirksame Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung fehlen. Aufgrund des prognostizierten erhöhten Verkehrsaufkommens erscheint eine unverswenkte, überfahrbare Verkehrsinsel als erfahrungsgemäß wenig effektiv. Hier ist ein Fußgängerüberweg zur sicheren Erreichbarkeit von Gemeindehaus und Jugendzentrum wünschenswert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 c)

Zum Anlegen eines Zebrastreifens/Fußgängerüberweges bedarf es einer Anordnung seitens der Verkehrsbehörde. Die zu erwartenden Verkehrsmengen und die Anzahl der querenden Fußgänger sind zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h für eine Anordnung zu niedrig.

11.7.4 Variante A1E

Die Einwendung richtet sich gegen den Umstand, dass der UVP-Bericht in der Ergebnissammenfassung darlegt, dass aus verkehrstechnischer Sicht die Variante A1z der Variante A1e vorzuziehen ist.

Hier wird zugunsten des Verkehrs (welcher anderenorts und bundesweit bestrebt aus Ortschaften verbannt wird) entgegen dem höherwertigen Schutzgut Mensch eine überdimensionierte Variante mit deutlichen höheren Baukosten und erheblichen Natureingriffen entschieden.

Diese kann bei der derzeit angespannten Haushaltslage nicht im Sinne des Braunschweiger Bürgers liegen

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe dazu Punkt 6.4.

11.8.1 Gehweg und Straßenbeleuchtung

Die Einwendung richtet sich gegen den Ausbau eines Gehweges auf der Südseite der Fischerbrücke sowie die damit einhergehende Straßenbeleuchtung. Der Fußweg zwischen den Häusern Nr. 4 und der Kulkegrabenbrücke wurde bislang kaum benutzt und ist somit samt Beleuchtung überflüssig.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 b)

11.8.2 Forderung Zebrastreifen

Die Einwendung fordert einen Zebrastreifen auf der Höhe des Zuganges zur Kirche, da dieser preiswerter und sinnvoller wäre. Es würde auch der Sicherheit der Kinder, die das Jugendzentrum und die Kirche besuchen, dienen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für das Anlegen eines Zebrastreifens/Fußgängerüberweges bedarf es einer Anordnung seitens der Verkehrsbehörde. Die zu erwartenden Verkehrsmengen und die Anzahl der querenden Fußgänger sind bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für eine Anordnung zu niedrig.

11.8.3 Durchfahrtsbegrenzung für LKW-Verkehr

Die Durchfahrt der Lkw soll auf 7,49 t begrenzt werden, um Sicherheitsaspekten und dem Schutz der alten denkmalgeschützten Häuser vor Schaden durch Vibrationen zu entsprechen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 f) und 11 m)

11.8.4 Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist angebracht. Die Straße war vor der Sperrung der Brücke schon stark befahren. Ein Ausbau wird noch mehr Verkehr anziehen. Die Begrenzung würde den Unterbau der Straße schonen. Es wird angemerkt, dass es bereits etliche Rohrbrüche gab.

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen.

Die Trasse in der Ortslage ist bereits auf 30 km/h ausgeschildert, dies ist auch in der Neubauplanung vorgesehen worden. Insofern erfolgt keine Änderung des Ist-Zustandes.

Der Stadtentwässerung - SEIBS - ist der Zustand der Anlagen bekannt, daher ist vorgesehen, im Planungsabschnitt im Bereich der Neubauplanung die alten Regenwasser- und Schmutzwasserkanäle zu erneuern.

11.9

11.9.1 Zweispuriger Ausbau der Okerbrücke

Die Einwendung richtet sich gegen die Verbreiterung der Brücke auf zwei Fahrspuren. Diese wird nach Annahmen der Einwenderin dazu führen, dass die Brücke nicht nur von Anliegern genutzt werde, sondern viel stärker in den allgemeinen Verkehr mit eingebunden wird und voraussichtlich in Zukunft auch als Umleitungsstrecke dient, wenn es auf den Autobahnen zu Staus kommt. Weiterhin wird der verbreiterte Ausbau der Brücke und der dadurch steigende Verkehr mit Stausituationen im Ort und dem Konflikt mit dem ruhenden Verkehr am Straßenrand zu gesteigerten Unfallrisiken führen.

Auch wenn dieses Vorhaben von der Planung bisher nicht berücksichtigt ist, geht der Vorhabenträger davon aus, dass täglich die Zahl der Pkw auf 4.000 bis 4.700 ansteigen wird und ca. 60 Lkw im Zeitraum von 24 Stunden über die Brücke fahren. Dadurch wird die Verkehrsbelastung erheblich zunehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der künftig zu erwartende Verkehr von rund 4.100 Kfz-Fahrten sowie 60 LKW-Fahrten pro Tag auf der Okerbrücke kann über die vorhandenen Straßen in Leiferde und Stöckheim leistungsfähig abgewickelt werden. Durch parkende Fahrzeuge zum Beispiel auf der Straße Fischerbrücke können vereinzelte Behinderungen im Begegnungsfall zu den Spitzenzeiten aber tatsächlich nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Bei Stausituationen auf der Autobahn, insbesondere auf der A36 aus Fahrtrichtung Süden, kann es in Ausnahmefällen zu Ausweichverkehren über die Okerbrücke, insbesondere auf der Fahrbeziehung von Wolfenbüttel nach Braunschweig, kommen. Da es sich bei der Okerbrücke und den anliegenden Straßen in Leiferde und Stöckheim um öffentliche Straßen handelt, sind zusätzliche Verkehre, die über den reinen Anliegerverkehr hinausgehen zulässig und im Zuge einer Kreisstraße normal.

Siehe auch Punkt 11 e)

11.9.2 Schallschutztechnisches Gutachten

Die Einwendung richtet sich gegen das schallschutztechnische Gutachten. Es wird kritisiert, dass die Anzahl der Pkw, die der Bemessung der Verkehrsbelastung zugrunde gelegt wurden, nicht der dargestellten Verkehrsbelastung entspricht. Nach Tabelle 3 Verkehrsmengen und Immissionspegel K 50 im Untersuchungszeitraum (Planfall 2030) kommt an bei der Fischerbrücke lediglich auf ca. 3.900 Fahrzeuge, nicht jedoch auf die geschätzten 4.200 bis 4.700 Fahrzeuge. Das Schallgutachten ist daher schon an dieser Stelle zu hinterfragen und daher davon auszugehen, dass die Schallbelastung erheblich höher liegt und nicht den Anforderungen der Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV entspricht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 g)

11.9.3 Fahrbahnverengung innerorts

Die Einwendung richtet sich gegen den Umstand, dass eine weitere Belastung dadurch entsteht, dass die Straße von der Straßenbreite pro Fahrspur mit 3,50 m außerhalb des Ortes auf 3 m Fahrbahnbreite verengt wird, wobei die Fischerbrücke um die St.-Christophorus-Kirche herum zusätzlich mit einer recht starken Kurve geführt werden muss. Allein aufgrund der Kombination der Kurve mit ihrer starken Krümmung und der verringerten Fahrbahnbreite ist bei der steigenden Verkehrsdichte mit Staus auf der Fischerbrücke zu rechnen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Fahrbahnbreite wird im Bereich westlich der Kulkegrabenbrücke im Verlauf auf einer geradlinigen Straßenführung auf 6,0 m reduziert. Am westlichen Ausbauende wird die Fahrbahnbreite an den Bestand angepasst. Die Bestandsstraßen in Leiferde mit ihren Kurven sind in der Tat nicht sehr breit, können aber den aufkommenden Verkehr trotzdem sicher abführen

11.9.4 Verkehrsbeeinträchtigung durch Parkplatzsituation

Verstärkt werden kann die Situation noch dadurch, dass in dem Ort keine Parkplätze an der Kirche und dem danebenliegenden Gemeindehaus vorhanden sind, so dass die Besucher der Kirche und des Gemeindehauses am Straßenrand parken müssen und es dadurch zu weiteren Verkehrsbeeinträchtigungen kommt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der zukünftige Verkehr in der Fischerbrücke lässt keine Staus erwarten. Das Parken am Fahrbahnrand ist erlaubt, wenn eine Fahrbahnbreite von mindestens drei Metern verbleibt. Die parkenden Fahrzeuge tragen sogar eher noch zur Verkehrsberuhigung bei, was aber immer eine umsichtige Fahrweise aller Verkehrsteilnehmer im Sinne der gegenseitigen Rücksichtnahme voraussetzt.

11.9.5 Erschwerte Zu- und Abfahrt Wohngrundstück und Feinstaubbelastung

Die Ausfahrt des Grundstückes der Einwenderin liegt so, dass sie bei der steigenden Verkehrsbelastung im unmittelbaren Umfeld der neuen Brücke Schwierigkeiten haben wird, von ihrem Grundstück auf die Straße zu fahren.

Die oben geschilderten, zu erwartenden Folgen aus dem geplanten Ausbau der Okerbrücke führen zu erheblichen Gesundheitsrisiken für die Einwenderin und die anderen Anwohner im Ort. Durch den starken Verkehr steigt die Feinstaubbelastung, es kommt insbesondere durch die hohe Zahl der Lkw zu erheblichen Erschütterungen. Auch die Zahl der Gefahrguttransporte, die über die enge Fischerbrücke fahren werden, wird steigen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bei den zu erwartenden Verkehrsmengen ist eine Ausfahrt möglich.

Die prognostizierte Verkehrszunahme wird zudem nicht zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der Feinstaubbelastung führen (siehe Punkt 9.4 bzw. 11 h).

Die Zahl von 60 LKW – damit sind alle Fahrzeuge über 3,5 t gemeint - ist nicht hoch, da es die Gesamtzahl am Tag in beide Richtungen ist.

11.9.6 Beeinträchtigung der Lebensqualität und gesundheitliche Belastung

Durch den gestiegenen Verkehr, auch nachts, ist mit einer Störung des Schlafs für die Einwenderin zu rechnen.

Insgesamt wird es zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität sowie auch der Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten in dem Wohn- und Lebensumfeld der Einwenderin durch Verlär- mung kommen.

Die gesundheitliche Belastung der Einwenderin wird durch die zu erwartende, jahrelange Bautätigkeit weiter belastet. Es wird schon heute von einer Gesamtbauzeit von 16 bis 20 Monaten gesprochen. Erfahrungsgemäß wird die Bauzeit realistisch somit bei über zwei Jahren liegen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Grenzwerte für Tag und Nacht werden gemäß Schalltechnischer Untersuchung nicht überschritten.

Die geschätzte Bauzeit beträgt nur 16 bis 18 Monate und entspricht damit einer bauarttypischen Bauzeit. Diese Beeinträchtigung ist von den Anliegern hinzunehmen.

11.9.7 Wirtschaftlicher Nachteil durch Wertverlust des Grundstücks

Die Einwendung richtet sich gegen den angenommenen Wertverlust des Grundstücks. Langfristig sind auch die wirtschaftlichen Nachteile der Einwenderin zu berücksichtigen, da sich der Wert der Immobilie durch den zunehmenden Verkehr verringern wird und die ruhige Lage mit Blick auf die Oker bei dem zunehmenden Verkehr über die Brücke nicht mehr die Erholung bietet, wie bisher.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine Beeinträchtigung des Wertes der Grundstücke ist nicht ersichtlich. Die Wohnbebauung lag vielmehr schon vor der Sperrung der Brücke an einer Kreisstraße, an der mit Verkehr zu rechnen ist. Die Verkehrszunahme ist zudem eine allgemeine Entwicklung und nicht dem Neubau der Okerbrücke geschuldet (siehe dazu auch Punkt 11 e). Darüber hinaus ist der wieder hergestellte Straßenanschluss nach Stöckheim auch ein Vorteil, der durchaus auch eine Aufwertung des Grundstücks darstellen kann.

11.9.8 Dimensionierung des Brückenbauwerks

Die Einwenderin führt aus, dass bei Betrachtung der ausgelegten Planunterlagen damit zu rechnen ist, dass das Bauvorhaben überdimensioniert ist und Kosten entstehen, die nicht erforderlich sind und die die Einwenderin als Anliegerin in Zukunft mittragen soll.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine Überdimensionierung liegt nicht vor. Es wurden vielmehr die notwendigen Breiten nach aktuellem Regelwerk und aufgrund der Kurvenverbreiterung angesetzt.

11.9.9 Baukosten

Die Einwendung richtet sich gegen die Höhe der Baukosten. Die Kosten für die Brückensanierung wären erheblich günstiger, wenn die Brücke auch weiterhin einspurig geführt wird. Dann muss die Straße auch nicht verbreitert werden und es sind keine Änderungen an der Fischerbrücke innerhalb von Leiferde erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die einspurige Variante A1e ermöglicht bei nur unwesentlich niedrigeren Baukosten, aber wegen der notwendigen Lichtsignalanlage höheren Betriebskosten eine deutlich unkomfortablere Nutzung der Brücke mit nachteiligen Auswirkungen für die angrenzenden Anlieger durch die an der Lichtsignalanlage wartenden Autos. Daher kommt sie nicht zur Ausführung.

Zur ausführlichen Begründung der Variantenauswahl siehe auch Punkt 6.4.

11.9.10 Gehwegausbau und Straßenbeleuchtung

Die Einwendung richtet sich gegen den Gehwegausbau sowie die geplante Straßenbeleuchtung. Es ist nicht erkennbar, warum es erforderlich sein soll, außer Orts auf beiden Seiten der Straße einen Gehweg anzulegen und diesen zu beleuchten. Die hierfür entstehenden Kosten sind nicht erforderlich und können vermieden bzw. reduziert werden. Bei der Größe von Leiferde ist der zweite Gehweg nicht erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 a) und 11 b)

11.9.11 Verkehrsbelastung

Die Einwendung richtet sich gegen die Verkehrsbelastung. Soweit im Erläuterungsbericht zu dem Planfeststellungsverfahren ausgeführt wird, dass die Brücke dazu dienen soll, die direkte Straßenverbindung der Ortsteile Leiferde und Stöckheim herzustellen und die unmittelbare Erreichbarkeit sicherzustellen, ist hierfür eine Zweispurigkeit der Brücke nicht erforderlich. Es wird bestritten, dass allein die wieder aufgenommene Nahversorgung und der Verkehr zwischen Leiferde und Stöckheim zu der bereits avisierten erhöhten Verkehrsbelastung führen wird. Insbesondere wird im Bereich der Nahversorgung mit einem Verkehr von 60 Lkw pro Tag zu rechnen sein. Diese Angabe lässt sich allein damit rechtfertigen, dass über die Nahversorgung der beiden Ortsteile hinaus die Straße als Verbindung von der A 36 zur A 39 und umgekehrt dienen soll, wenn es im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Braunschweig-Süd und in Braunschweig- Rünigen zu Staus kommt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 e)

11.9.12. Verkehrsuntersuchung

Die Einwendung richtet sich gegen das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014/2015, die zu dem Ergebnis geführt hat, dass lediglich 13 % der Fahrzeuge unmittelbar von Stöckheim nach Leiferde oder umgekehrt fahren. Ansonsten wird die Brücke als bessere Verbindung im Süden der Stadt genutzt, ohne dass die Bewohner der Ortsteile Leiferde und Stöckheim einen Vorteil hätten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Im Ergebnis der Verkehrszählung 2014 betragen die Fahrten zwischen Stöckheim und Leiferde 13 % zudem kommen jedoch auch noch 47 % der Fahrten die Quelle- oder Ziel außerhalb der beiden Ortsteile haben. Insofern ist die Darstellung des Ergebnisses nicht zutreffend.

11.9.13 Streckenführung

Für die Einwenderin ist es auch nicht nachvollziehbar, warum die Verkehrsführung für die Ortsverbindung weiterhin durch das Zentrum von Leiferde über die Fischerbrücke geführt werden muss. Wenn tatsächlich mit einer so hohen zusätzlichen Verkehrsbelastung zu rechnen ist, ist die Fischerbrücke für die Bewältigung vollkommen ungeeignet und die gesundheitliche Belastung der Anwohner, wie bereits dargestellt, ebenso wie die gesteigerten Unfallrisiken so hoch, dass die ursprünglichen Planungsvarianten, die nicht durch den Ortskern von Leiferde geführt hätten, die richtige Streckenwahl gewesen wären.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die großräumigen Umgehungsvarianten wurden aus umweltfachlichen Gründen verworfen. Die prognostizierten Verkehrsmengen liegen in einem Bereich, der eine Führung des Verkehrs durch den Ortsteil zulässt.

11.10

11.10.1 Räumlicher Geltungsbereich der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Einwendung richtet sich gegen die UVP. Die UVP (Unterlage 19.5) vom 20.09.2018 erfasst nicht den Verlauf der Leiferdestraße in Stöckheim (UVP Seite 60: Die Beeinträchtigung der Wohnqualität betrifft bei allen Varianten lediglich die am westlichen Abschnitt des Plangebiets liegenden Wohngebiete.) Der nordöstliche Verkehrsabschnitt ist aber durch den Ausbau der Okerbrücke mit Zulassung für Schwerlastverkehr auch erheblich betroffen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Ortslage Stöckheim wurde im Rahmen der Schallbetrachtung berücksichtigt. Es treten bis auf einen Fall keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf. Hinsichtlich der Variantenabwägung des UVP-Berichts ergeben sich keine Veränderungen im Variantenvergleich. Die Ergebnisse der Einschätzung für die Wohngebiete Leiferdes gelten analog für die Wohngebiete Stöckheims, was das Schallgutachten entsprechend bestätigt hat.

11.10.2 Belastung durch Luftschadstoffe und Unfallgefahren

Die Einwendung richtet sich gegen die Belastungen durch Luftschadstoffe und mögliche Unfallgefahren. Der „Raumwiderstand“ des Schutzgutes „Wohnen und Mensch“ ist laut Gutachten höher zu bewerten als das Schutzgut Fläche. Dafür hätte die Straßenführung in der Variante C (unterhalb oder nahe der schon vorhandenen Stromtrasse, also bereits infrastrukturell genutzte Fläche) im Vergleich zu den Variante A „Südlage“ im Gutachten mitberücksichtigt werden müssen. Eine Abwägung der Wohn-, Gesundheits- und Umweltbelastung ist für den Stöckheimer Streckenabschnitt der Leiferdestraße nur im Lärmgutachten, nicht aber in Bezug auf Belastung z. B. durch Luftschadstoffe (Gutachten Seite 59: Im Zuge des Straßenentwurfes wurde sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte gemäß BImSchV nicht erheblich (!!!) überschritten werden) oder Unfallgefahrenbelastung (Gefahr für Fußgänger, Radfahrer und Gegenverkehr durch Kurven schneidenden oder den Seitenstreifen nutzende Lkw) erfolgt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Vermutlich wird auf den UVP-Bericht und den Vergleich der großräumigen Trassenverläufe A und C verwiesen. Die Variante C wurde aufgrund der deutlich umfangreichen Inanspruchnahme von bislang nicht versiegelten Flächen und Eingriffen in die Okeraue nicht in die nähere Betrachtung der Varianten aufgenommen. Ein Streckenverlauf entlang der Variante C wäre mit deutlich größeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Biotope/Biotopkomplexe“ und „Landschafts-/Ortsbild“ verbunden gewesen.

Zu Lärmschutz und Luftreinheit siehe zudem Punkte 11 g) und 11 h).

11.10.3 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Die Einwendung fordert Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Das Lärmgutachten bezieht sich auf zulässige Höchstgeschwindigkeiten in den Ortschaften von 30 km/h. Diese Geschwindigkeit und damit die zulässige Lärmbelastung in den durchfahrenden Wohngebieten (ST30,31,44-53, LF16) wird nach Erfahrungen der Anwohner und städtische Geschwindigkeitsmessungen in anderen „verkehrsberuhigten“ Straßenabschnitten (Thiedestraße, Februar 2010, Straße Siekgraben in Stöckheim) nicht eingehalten. Nach Meinung der Polizei (geäußert im Scopingverfahren am 11.01.2018 zur neuen Okerbrücke) können laut Protokoll nachträgliche verkehrsberuhigende Maßnahmen die Belastung durch Schleichverkehr zwischen der A 39 und A 36 nicht wirksam reduzieren. Über die Art und Weise einer wirksamen Verkehrsberuhigung findet sich in der aktuellen Planung nichts.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zum Schall siehe auch Punkt 11 g).

Ab der Brücke über den Kulkegraben ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt und nicht wie im Bestand erst innerhalb der Ortslage. Daraus ergibt sich eine Verbesserung in Bezug auf Verkehrssicherheit und Lärmbelastung.

Siehe zudem 11 c) und 11 n)

11.10.4 Beeinträchtigung der Avifauna

Die Einwendung thematisiert die UVP Seite 68: Umweltgründe: Durch eine erneute Freigabe des Gebietes für den Kfz-Verkehr ist jedoch eine erhebliche Erhöhung der Beeinträchtigungen der Avifauna zu erwarten. Betr.: Seite 68 ff betr.: Fledermäuse: ... das Konfliktpotential ist hoch...

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen.

Die Beeinträchtigung der Avifauna und Fledermäuse betreffen alle untersuchten Varianten, das Ausmaß ist dabei vom jeweiligen Trassenverlauf abhängig. Durch die angepasste Trassenführung der optimierten Südtrasse, die mit einer möglichst geringen Inanspruchnahme von natürlichen Biotopen verbunden ist, können die zu erwartenden Beeinträchtigungen vermindert werden. Gegen den Verlust von potenziellen Fortpflanzungsstätten werden Fledermauskästen und Nisthilfen angebracht. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird sich durch das Vorhaben nicht verschlechtern.

Siehe auch 11 i).

11.11. Schalltechnisches Gutachten:

Die Einwendung richtet sich gegen das schallschutztechnische Gutachten. Die Berechnungen aus dem schalltechnischen Gutachten von der AMT Ingenieurgesellschaft sind demnach teilweise nicht nachvollziehbar. Vergleichsrechnungen nach der RLS 90 (Lärmschutz an Straßen) und nach der DIN 18005-1:2002 zeigen, dass die Grenzwerte nach der Lärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht eingehalten werden.

Somit haben die Einwender einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Durch das Neubaugebiet Stöckheim-Süd ist eine weitere Kreuzung dazugekommen. Durch das Starten und Stoppen der Fahrzeuge haben die Einwender eine zusätzliche Lärmbelastung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe 11 g)

11.12 verfristet

Keine Würdigung, da keine verfahrensrelevanten Belange tangiert sind.

11.13

11.13.1 Gefahrenpotential für Kinder auf dem Schul- und Kindergartenweg

Die Einwendung richtet sich gegen Gefahren, die sich aus den höheren Verkehrsmengen ergeben. Nach der städtischen Verkehrsprognose wird die Fahrzeugbelastung pro Tag auf der

Leiferdestraße bzw. Straße Fischerbrücke 4200 Kfz (+120% zum Fahrzeugaufkommen vor Sperrung) betragen. Davon gerechnet 60 LKWs mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t (also auch u. U. schwer beladene Sattelzüge), die die geplante zweispurige Brücke passieren können. Dies wäre ein Novum verglichen mit der Verkehrssituation vor der Zeit der Sperrung der Fischerbrücke. Es stellt sich die Frage nach den in vielen Wohngebieten und Straßenabschnitten der Stadt Braunschweig durchgeführten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Süd-Stöckheim und auch das Neubaugebiet Süd sind reine und sich zukünftig sich noch weiter entwickelnde Wohngebiete. Ohne eine Gewichtsbeschränkung für große LKWs wird für die Leiferdestraße eine nicht kalkulierbare Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens erfolgen. Dies wird zu enormen Lärm-, Feinstaub- und Abgas-Emissionen und Gefahren für die Anwohner der sehr engen Leiferdestraße führen. Die Leiferdestraße ist jetzt und wird in Zukunft noch mehr für die Kinder des Neubaugebietes Stöckheim-Süd der Weg zur Grundschule Stöckheim und zum Kindergarten Sterntaler sein (Abb. 1). Welche Sicherheits- und Verkehrsregulierungsmaßnahmen für Kinder und Anwohner sind bei dem zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommen (u. a. LKWs über 3,5 t) von der Stadt Braunschweig geplant worden? Soll es eine Ampelanlage/ Zebrastrifen zum Überqueren der Leiferde-Straße in Stöckheim geben? Eine Querungshilfe als „Insel“ wäre bei der zu erwartenden Fahrzeuganzahl nicht ausreichend.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 f)

11.13.2 Gefahrenpunkt Einmündung Leiferdestraße auf die Leipzigerstraße

Die Einwendung richtet sich gegen mögliche Gefahren an der Kreuzung Leiferdestraße / Leipziger Straße. Die Kreuzung bzw. T-Einmündung der Leiferdestraße in die Leipzigerstraße in Stöckheim, auf der die Trasse der Trambahn-Linie M1 verläuft, stellt einen enormen Gefahrenpunkt dar (Abb. 2). Die Zufahrt auf die Kreuzung wird durch eine Ampel-Anlage gesteuert, die durch Lichtschranken gesteuert wird. Bei ungünstigem Sonnenstand (v.a. morgens) oder bei Frost war schon zu beobachten, dass die Ampel-Anlage nicht schaltet bzw. das System auf die herannahende Straßenbahn nicht reagierte. Fahrzeuge könnten somit ohne Signalwarnung in den Kreuzungsbereich einbiegen. Die Straßenbahn fährt an dieser Position – im Kreuzungsbereich – geschätzte Geschwindigkeiten von 50 – 60 km/h. Im Sommer des Jahres 2017 wurde ein Kleintransporter von einer Straßenbahn erfasst, schleuderte über den Fuß- und Radweg und kam an einer angrenzenden Hauswand zum Stehen. Bei zukünftig sehr hohem Verkehrsaufkommen und den unübersichtlichen Einsicht-Verhältnissen im Kreuzungsbereich wird das Gefahrenpotential für schwere Unfälle mit Personenschäden (PKW-LKW oder LKW-Tram) zunehmen. Bei langsamen Abbiegegeschwindigkeiten eines 40 t LKWs (wie zu beobachten bei dem starken Baustellenverkehr der zu- und abfahrenden Muldenkipper des Neubaugebietes im Jahre 2019), ist eine längere Verweilzeit auf den Fahrtrassen der M1 Straßenbahn immer gegeben. Eine herannahende Straßenbahn wäre u. U. nicht in der Lage rechtzeitig abzubremesen. Vor allem ortsunkundige Fahrer (die auf Grund von Navigationssystemen über die Brücke geführt werden, z. B. als Umleitungsmaßnahme), könnten die Situation im Kreuzungsbereich falsch einschätzen. Wie in einem Experiment mit zwei LKWs (jeweils Gesamtgewicht über 7,5 t mit einem Sattelzug) durch die „Interessengemeinschaft Umweltverträgliche Okerbrücke“ gezeigt werden konnte, sind die Straßenführungen, sowohl in Leiferde, als auch in Stöckheim auf der Leiferdestraße für Schwerverkehr absolut ungeeignet.

Der Verkehrsfluss kommt bei Gegenverkehr mit großen Fahrzeugen durch notwendige Rangiervorgänge komplett zum Erliegen (siehe Abb. 3 und 4). Vor allem bei den zwei bestehenden 90-Grad Kurven in Stöckheim erfolgt ein Überfahren der Mittelstreifen mit potentiell gefährlichem Kontakt zum Gegenverkehr (Abb. 1). Das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der Leiferdestraße wird zu permanenten Staus im Kreuzungsbereich zur Leipzigerstraße führen (zusätzlich kreuzender Verkehr durch Radfahrer und Fußgänger). Wie soll die Sicherheit der

Verkehrsteilnehmer im Kreuzungsbereich garantiert werden? Gibt es hier ein gut entwickeltes Verkehrskonzept der Stadt Braunschweig, oder wurde das Neubauprojekt zweispurige Fischerbrücke zunächst von dieser Verkehrsproblematik thematisch entwickelt?

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Vorweggeschickt sei der Hinweis, dass die Einmündung Leiferdestraße / Leipziger Straße nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Okerbrücke ist. Allerdings erfolgt eine Aussage im Rahmen der Knotenpunkt Betrachtung.

Im Zuge der Planung des Baugebietes Stöckheim Süd wurde auch der Bereich der angesprochenen Kurve planerisch überarbeitet und angepasst. Hier wird eine Querungshilfe angelegt, die bereits politisch beschlossen ist. Eine Querungshilfe ist bei der geringen Verkehrsbelastung ausreichend sicher. Zudem wird künftig aus Sicherheitsaspekten ab dem Ortseingang Stöckheim die Leiferdestraße eine streckenbezogene Tempo-30-Anordnung ausgeschrieben.

Die Bestandsstraßen in Stöckheim und Leiferde mit ihren Kurven sind tatsächlich nicht sehr breit, können jedoch den aufkommenden Verkehr abführen. Hier gilt der § 1 der StVO. (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Im Stadtgebiet, wie z. B. im Zufahrtsbereich der Berkenbuschstraße gibt es weitere Straßen die ähnliche Breiten und Begegnungsverkehre aufweisen und auch für LKW's freigegeben sind.

11.13.3 Fahrbahn- und Gebäudeschäden durch Schwerverkehr

Die Einwendung thematisiert die Haftungsfrage zu Schäden durch den dann fließenden Schwerverkehr an Fahrbahnmaterial und unter Umständen an Gebäude).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Brücken werden nicht für Schwerverkehr, sondern für Verkehrslasten laut StVO von 3,5 t bis 40 t für LKW freigegeben. Da es sich um eine Kreisstraße handelt, sind diese Lasten zulässig. Über den üblichen Gebrauch einer Straße hinausgehende Beanspruchungen und daraus resultierende Schäden werden daher nicht erwartet. Im Rahmen ihrer Unterhaltungspflicht wird die Stadt Braunschweig als Trägerin der Straßenbaulast die Straße unterhalten und warten.

Siehe zudem Punkt 11 m).

11.13.4 Baumbestand

Die Einwendung thematisiert den Baumbestand, der von der Maßnahme betroffen ist. In den Unterlagen (16 Leitungsplanung und 11.01 Regelungsverzeichnis und Lageplan mit Bauwerksnummer) ist in der Kurve (Süd-Ost bezogen auf Brückenüberfahrt in Richtung Stöckheim) ein großes rotes Kreuz in einem Kreis eingezeichnet, als Symbol für einen zu fällenden Baum? Ist dieser Baum nicht eine sehr alte und gefährdete Schwarzpappel (*Populus nigra*)? Wie ist die Kompensations-Maßnahme für die Beseitigung dieses sehr großen Baumes angesetzt (siehe § 15 BNatSchG – Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen; laut § 17 BNatSchG wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan erforderlich, der beschreibt in welcher Form vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden oder reduziert und nicht vermeidbare Beeinträchti-

gungen kompensiert werden sollen? Ließe sich der Streckenplan durch geringere Fahrgeschwindigkeiten in der Kurve ändern und mit einer zusätzlichen Fahrbahn-Sicherung durch eine Leitplanke? Damit hätte der Baum möglicherweise Weiterbestand! Auch in Zeiten des Klimawandels wäre dies eine sinnvolle Maßnahme!

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bei dem angesprochenen Baum handelt es sich um eine Hybridpappel und nicht wie vorge-tragen um eine Schwarz-Pappel. Eine Entfernung ist aus anlage- und betriebsbedingten Gründen nicht zu vermeiden. Eine Trassenänderung ist nicht möglich, da die Kurvenradien eingehalten werden müssen und bei Verlagerung der Trassen andere schützenswerte Bäume entfallen müssten.

Siehe zudem Punkt 11 i)

11.14.1 Gebäudeschäden und Wohnqualität

Die Einwendung richtet sich gegen Befürchtungen, dass durch die Abrissarbeiten und den Neubau der Kulkegrabenbrücke die Bausubstanz der Gebäude auf dem betroffenen Grund-stück in Mitleidenschaft gezogen werden.

Außerdem befürchtet sie eine Beeinträchtigung der Wohnqualität durch fehlende Schall-schutzmaßnahmen während des Abrisses und der Bauzeit (angegebene Bauzeit 16 - 18 Mo-nate) und nach Freigabe für den Verkehr.

Der Einwendung wird teilweise entsprochen.

Siehe Punkt 11 m)

11.14.2 Bau- und Bodendenkmäler und Gebäudeschäden

Die Einwendung richtet sich gegen die Feststellungen im UVP-Bericht unter Punkt 3.8 (Schutzgut Kultur und sonstigen Sachgüter) der Allgemeinverständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung des UVP-Berichtes. Entgegen der dortigen Darstellung befinden sich im Verlauf der Baumaßnahme sehr wohl diverse Bau- und Bodendenkmäler, bedeutende Bau-werke oder Ensembles, z. B. die Kirche , die Fischerbrücke 4 und 5 und Burg 26. Das Haus Fischerbrücke 6 steht nicht unter Denkmalschutz, aber der ältere Teil (ca. ein Drit-tel) des Hauses, der nicht durch die Sprengung der Okerbrücke durch deutsche Soldaten am 11.04.1945 zerstört wurde, ist von 1789.

Erhebliche bauliche Schäden, vor allem an Gebäude die unmittelbar an die Fahrbahn gren-zen, sind zu erwarten durch:

- Starke Bodenerschütterungen bei den Abrissarbeiten der Kulkegrabenbrücke
- Bei dem Bau der neuen Kulkegrabenbrücke durch Bodenbewegungen und -erschüt-terungen, Einrammen oder Bohrungen der neuen Gründungspfähle und andere Maßnah-men, z. B. die Verlegung der Gasleitungen, direkt vor einem Gebäude ihres Grundstückes
- Zusätzlich und langfristig durch Zunahme der Gesamtverkehrszahl (Kfz) und Trassen-freigabe für Kfz über 3,5 t

Ein Gutachten über Erschütterungs- und Schwingungsimmissionen steht hier aus.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 j) und 11 m)

11.14.3 Verkehrsberuhigung

Die Einwendung richtet sich gegen den Umstand, dass wirksame Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Leiferde fehlen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 n). Zudem wird die zulässige Geschwindigkeit ab der Ortstafel vor der Kulkegrabenbrücke auf 30 km/h begrenzt.

11.14.4 Wohnqualität

Die Einwendung richtet sich gegen die angenommene massive Verschlechterung der Wohnqualität und führt dabei Lärmbelastigung an. Diese werden nicht nur für die Bauphase, die 16 bis 18 Monate dauern soll, sondern auch durch Abgase nach Freigabe der Trasse befürchtet. Prognostiziert wird, dass sich der Verkehr bis 2030 auf 4.200 Kfz und bis zu 60 Lkw pro Tag erhöht. Wie hoch die Lärmbelastigung und Luftverschmutzung tatsächlich sein wird, möchte keiner so richtig sagen. Gutachten darüber sind der Einwenderin nicht bekannt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 h).

11.14.5 Schwerlast Lkw-Verkehr

Die Einwendung befürchtet, dass Schwerlast Lkw-Verkehr angezogen wird, da in den Navigationssystemen die Fischerbrücke in Leiferde, wie auch der Leiferder Weg in Stöckheim zukünftig als geeignete Straßen angezeigt werden.

So kann dann die Fischerbrücke wie auch der Leiferder Weg im Navi als Abkürzungstrecke zwischen A 39 und A 36 wahrgenommen werden und zusätzlichen Verkehr anlocken.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 e) und 11 f)

11.14.6 Betonwerk in Leiferde

Die Einwendung befürchtet, dass das ortsansässige Betonwerk zukünftig alle Touren Richtung Süden über die Fischerbrücke leiten wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 e)

11.14.7 Begegnungsverkehr von LKWs

Die Einwendung thematisiert die Möglichkeit von Begegnungsverkehren von LKWs. Dazu wird ausgeführt, dass am 17.02.2018 durch eine Simulation durchgeführt wurde. Es hat sich gezeigt, dass die Ortsdurchfahrt in Leiferde zu eng für sich begegnende Lkw ist. Das Einbiegen in den Hahnenkamp in Leiferde ist nur möglich unter Einbeziehung der Gegenfahrbahn und des Bürgersteiges.

Die Zufahrt zur Okerbrücke von Stöckheim kommend, scheitert schon in der Kurve der Leipziger Straße in den Leiferder Weg - ebenfalls am 17.02.2018 dokumentiert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Bestandsstraßen in Stöckheim und Leiferde mit ihren Kurven sind tatsächlich nicht sehr breit, können jedoch unter Achtung der Regeln der Vorgaben der StVO den aufkommenden Verkehr abführen.

11.14.8 Sanierungsbedürftige Kanalisation

Die Einwendung thematisiert den Zustand der Kanalisation in der Fischerbrücke, diese besteht noch aus Tonrohren. In den letzten Jahren kam es zu zwei Rohrbrüchen, obwohl der zulässige Verkehr schon auf 3,5 t reguliert war.

Es ist zu befürchten, dass die gesamte Kanalisation für die zukünftige Belastung erst noch ertüchtigt werden muss. Auch der Untergrund der Straße in Leiferde, wie Stöckheim ist für diese Belastungen nicht ausgelegt.

Der Einwendung wird entsprochen.

Die SEIBS erneuert die Regenwasser- und Schmutzwasser-Kanäle im Ausbaubereich. Die Dimensionierung berücksichtigt einen weiteren Ausbau.

11.14.9 Ausbaubeiträge

Die Einwendung richtet sich gegen die Kosten der Maßnahme und die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen von den Anliegern. Eine unzumutbare Belastung für die Anwohner einer Durchgangsstraße.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Beim Ausbau der Straße werden für den Abschnitt ab der Ortdurchfahrtsgrenze bis zum Ende der Baustrecke in Leiferde Straßenausbaubeiträge erhoben. Bei der Berechnung der Beiträge wird bei der prozentualen Verteilung auf Anlieger und öffentliche Hand der Umstand berücksichtigt, dass es sich um eine Durchgangsstraße handelt, was somit gebührenmindernd wirkt.

Diese Beiträge sind nicht planfeststellungsrelevant.

11.14.10 Durchfahrtsbeschränkung für LKW über 7,49 t

Die Einwendung thematisiert eine Aussage von Herrn Gerstenberg im Rahmen der Bürgerinfo im Kirchengemeindezentrum Leiferde. Demnach sei eine Limitierung der Durchfahrt auf 7,49 t. durch entsprechende Schilder möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass diese Aussage so nicht getroffen wurde.

11.14.11 ÖPNV

Die Einwendung fordert eine Limitierung für LKW. Es wird angeführt, dass der ÖPNV von Einschränkungen des Straßenverkehrs ausgenommen ist und daher eine Limitierung auf der Durchfahrt der Fischerbrücke erfolgen kann.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es ist derzeit kein Busverkehr vorgesehen ist, er ist aber prinzipiell möglich. Siehe zudem Punkt 11 f)

11.14.12 Geplante Querungshilfe und Gehwegausbau

Die Einwendung richtet sich gegen die geplante Querungshilfe am Ortsausgang von Leiferde. Östlich (kurz vor der Okerbrücke) ist sie nicht sinnvoll, da sie nicht erhöht ist, weil sonst der der Zugang für landwirtschaftlichen Verkehr auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht möglich ist.

Es scheint eher eine Planung zu sein, die den bisher nicht existierenden Fußweg auf der Südseite rechtfertigen soll. Der Gehweg auf der Südseite der Fischerbrücke wird nach Beobachtungen bisher nicht genutzt. Ein Weiterbau bis kurz vor der Okerbrücke macht also keinen Sinn, sondern verursacht nur höhere Kosten. Der Wegfall der Querungshilfe und des vorgesehenen südlichen Fußweges verkleinert die Straßenbreite (auch die Breite der Kulkegrabenbrücke) und vermindert somit die Baukosten (Steuerverschwendung) und macht die Entnahme von Gehölzen und Bäumen überflüssig.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkte 11 a) und 11 c)

11.14.13. Fußgängerüberweg innerorts

Die Einwendung führt aus, dass es sinnvoller wäre, einen Fußgängerüberweg innerorts in Höhe von Fischerbrücke 3,4 oder 5, z. B. z. B. als Zebrastreifen auszuführen, um sicher die Kirche, das Kirchengemeindezentrum, die Bushaltestelle das hoch frequentierte Jugendzentrum zu erreichen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 c)

11.14.13a Erneut Verkehrsberuhigung – umsetzen und Parkplätze Kanuanleger

Die Einwendung greift das Thema Verkehrsberuhigung auf und führt aus, dass es effektiver wäre, wenn das Ortseingangsschild an seinem heutigen Platz verbleibt und nicht näher (wie geplant) an der Wohnbebauung aufgestellt wird.

Ein weiterer Punkt, den die Einwenderin ablehnt, ist die Planung von Parkplätzen auf der zurzeit ganzjährig beweideten Fläche nordöstliche der Oker neben dem geplante Rückhaltebecken. Diese Parkplätze könne südöstlich der Oker auf den frei werdenden Verkehrsflächen eingerichtet werden. Das schützt Grünflächen und nicht mehr gebrauchte Verkehrsflächen werden sinnvoll genutzt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Standort der Ortstafel ist durch die StVO geregelt. Sie ist dort anzubringen, wo die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt oder endet.

Parkplätze sind für die Kanufahrer östlich der Okerbrücke auf der Nordseite, wie auch der Bootsanleger, vorgesehen, um eine Querung der Fahrbahn zu vermeiden. Eine Zufahrt zu den Parkplätzen auf der Südseite ist aufgrund der Höhensituation nicht möglich.

11.14.14 Kartierung

Die Einwendung bemängelt, dass die biologische Kartierung noch nicht einmal das zentrale Planungsgebiet erfasst. Der Kulkegraben ist z. B. ausgespart.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Kulkegraben stellt die westliche Abgrenzung des im Rahmen der Kartierungen erfassten Untersuchungsgebiets dar. Er wurde im Kartierbericht erfasst (als nährstoffreicher Graben), ist jedoch im Bestandsplan der Kartierung nicht dargestellt. Der Kulkegraben wurde zunächst bei der Erfassung der Libellen und Fische nicht berücksichtigt. Die erforderlichen Erfassungen wurden nach Abstimmung mit den zuständigen Behörden nachgeholt. Es haben sich keine erheblichen Betroffenheiten von Artengruppen ergeben, die bislang noch nicht in ausreichender Weise berücksichtigt worden wären. Die Ergebnisse wurden mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt, die sich dieser Einschätzung anschließt.

11.14.15 Einstufung und Bewertung Kulkegraben.

Die Einwendung richtet sich gegen die Einstufung und Bewertung zum Kulkegraben und thematisiert die Unterlage 19.3 Gewässerökologischer Fachbeitrag zur EU Wasserrahmenlinie. Dieser überträgt die Einstufung und Bewertung der Oker ohne weitere Analyse auf den Kulkegraben. Im Gegensatz zur Oker ist die Fließgeschwindigkeit des Kulkegrabens deutlich langsamer, fast stehend, was zur Folge hat, dass er im Gegensatz zur Oker als Amphibien- gewässer fungiert.

In diesem Zusammenhang weist die Einwenderin darauf hin, dass diese Einschränkung des Untersuchungsraumes sich auf den ganzen UVP-Bericht bezieht (s. Seite 10 des UVP-Berichtes).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Erfassungen wurden nachgeholt. Es sind keine neuen Erkenntnisse hinsichtlich des Artenspektrums zu vermerken. Als gefährdete Arten wurden Star, Mehlschwalbe und Rauchschwalbe bereits 2018 erfasst. Bei den Amphibien wurde der Teichfrosch nachgewiesen. Der Kulkegraben stellt als künstlicher Wasserkörper und Nebengewässer der Oker kein berichtspflichtiges Gewässer der EU-Wasserrahmenrichtlinie dar, für den keine geeigneten Daten vorliegen. Er wird im Zuge des geplanten Vorhabens nicht maßgeblich verändert und wurde daher im Rahmen des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie als von untergeordneter Bedeutung nicht ausführlich behandelt.

11.14.16 Lärmschutzgutachten

Es wird hinterfragt, ob bei der Untersuchung z. B. zum Lärmschutz die Gebiete in der Ortslage Leiferde berücksichtigt wurden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Schalluntersuchungen beziehen sich auch auf die Ortslage Leiferde. Die Ergebnisse wurden in die anderen Umweltgutachten integriert. Die berücksichtigten Gebiete in Leiferde sind im Übersichtsplan Lärmschutzgutachten dargestellt. Grenzwerte werden nicht überschritten. Siehe auch Punkt 11 g).

11.14.17 Schützenswerter Baumbestand

Die Einwendung thematisiert den Baumbestand. Es wird dargelegt, dass direkt neben der Kulkegrabenbrücke (nordöstlich) eine in ihrer Form besondere und urige Kopfesche, wächst

die sie als Naturdenkmal erhalten und geschützt haben möchte. Daher hofft die Einwenderin auf geeignete Maßnahmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die „Kopfesche“ ist nach BNatSchG nicht besonders geschützt. Sie ist auch kein Naturdenkmal. Die durchzuführende Gehölzfällung ist auf das Mindestmaß beschränkt und bei der Bilanzierung des Eingriffs berücksichtigt. Der Verlust der Gehölzfläche wird in der Eingriffsbilanzierung als Kompensationsbedarf berücksichtigt und durch landschaftspflegerische Maßnahmen (Einzelbaumpflanzung, Entwicklung Bachuferwald, Entwicklung mesophiles Grünland) ausgeglichen. Siehe auch Punkt 11 i).

11.14.18 Landschaftsbaumaßnahmen

Die Einwendung fordert bei Anlagen zur temporären Nutzung geeignete Maßnahmen zur Bodenfunktionssicherung.

Der Einwendung wird entsprochen.

Im Zuge des Baustellenbetriebs verdichtete Böden werden durch Tiefenlockerung wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.
Ein Bodenschutzplan wird aufgestellt und eine bodenkundliche Baubegleitung eingebunden.

11.14.19 Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

Die Einwendung thematisiert die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Dieses wird durch den Neubau der Kulkegrabenbrücke sowie den zweispurigen Neubau (vorher einspurig) der Okerbrücke stark beeinträchtigt: Fällen von Bäumen, unter anderem 40 Jahre alte Eichen (südlich), die Wegnahme von Sträuchern und Gehölzen im Hegebusch (nördlich) des Kulkegrabens. Es wird hinterfragt, wie das mit dem Klimawandel und „unsere Stadt soll grüner werden“ zusammengeht?

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 i)

Die betroffenen Eichen werden durch die Straße verdrängt und müssen in diesem Zusammenhang gerodet werden. Mit Blick auf die Ausgleichsmaßnahmen wird daher die Rodung als hinnehmbar angesehen, um das Vorhaben realisieren zu können.

11.14.20 Verlagerung des Verkehrsflusses

Die Einwendung richtet sich gegen die Annahmen, dass der Autoverkehr aus dem Stadtzentrum herausgeführt und in die Dörfer umgeleitet werden soll.

Es besteht die Annahmen, dass ein Schleichweg zu Ungunsten der Dorfbevölkerung entstehen wird, der auch in Zusammenhang mit den umliegenden Autobahnen steht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 11 e)

11.14.21 Variantenvergleich im UVP-Bericht

Die Einwendung thematisiert den Variantenvergleich im UVP-Bericht, Unterlage 19.5a, P 5, dort ist folgende Ergebniszusammenfassung zu lesen:

„Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Variante A1z der Variante A1e jedoch vorzuziehen“. Hier wird zugunsten des Verkehrs (der anderenorts und bundesweit bestrebt, aus Ortschaften verbannt wird) entgegen dem höherwertigen Schutzgut Mensch eine überdimensionierte Variante mit deutlich höheren Baukosten und erheblichen Natureingriffen entschieden. Diese kann, bei derzeit angespannten Haushaltsslage, nicht im Sinne des Braunschweiger Bürgers sein (Denk Deine Stadt). Ebenso wenig in der derzeitigen Klimaschutzdiskussion/-situation. Aus Sicht der Einwenderin ist somit die Variante A1e, mit Beschränkung für Kfz bis 3,5 t, der Variante A1z vorzuziehen.

Noch ein Zitat aus dem Landschaftsrahmenplan von 1997/99 bezüglich der Einbettung der Okerbrücke in die einmalig schöne Okeraue: „Element der historischen Kulturlandschaft und Bauten/Strukturen sind als Zeugen der kulturellen und landwirtschaftlichen Entwicklung langfristig zu erhalten“.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Siehe Punkt 6.4.

11.15 verfristet

Die Einwendung wurde trotz Verfristung betrachtet. Sie erfährt jedoch im weiteren Verfahren keine weitere Würdigung, da keine verfahrensrelevanten Belange tangiert sind.

11.16 verfristet

Die Einwendung wurde trotz Verfristung betrachtet. Sie erfährt jedoch im weiteren Verfahren keine weitere Würdigung, da keine verfahrensrelevanten Belange tangiert sind.

11.17

11.17.1 Tempo 30

Die Einwenderin fordert die verbindliche Anordnung einer Tempo 30 Geschwindigkeitsbeschränkung im Planfeststellungsbeschluss. Infolge des Brückenneubaus wird die Straße Fischerbrücke erstmals von Lkw-Durchgangsverkehr in Anspruch genommen. Eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes, gegen Erschütterungen und der Verkehrssicherheit ist zwingend erforderlich. Auch das Lärmschutzgutachten rechnet für den Prognosefall mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30.

Der Einwendung wird entsprochen.

Die zulässige Geschwindigkeit wird ab der Ortstafel vor der Kulkegrabenbrücke auf 30 km/h begrenzt

11.17.2 Lkw-Fahrverbot für Schwerlastverkehr

Die Einwenderin fordert die Einrichtung eines Lkw-Fahrverbotes für Schwerlastverkehr etwa durch Zeichen 36 der Anlage 2 zur StVO. Die Straße Fischerbrücke ist eine ruhige Wohnstraße ohne Durchgangsverkehr schwerer Fahrzeuge, weil die alte Brücke auch vor ihrer Sperrung nur Lkw-Verkehr bis zu 3,5t zuließ. Das Vorhaben führt daher erstmals zu einer Belastung mit Schwerlastverkehren, die die Fischerbrücke zum Durchgangsverkehr nutzen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Forderung nach einem Verbot für LKW mit dem Zeichen 36 (Landwirtschaftlicher Verkehr frei) wird nicht nachgekommen. Siehe Punkt 11 f)

11.17.3 Regenrückhaltebecken

Die Einwenderin lehnt die Inanspruchnahme des benötigten Flurstückes für das Regenrückhaltebecken ab.

Ein entsprechend gewichtiges Bedürfnis aus Sicht des Vorhabens gibt es nicht. Für die unmittelbare Inanspruchnahme des Grundeigentums ist ein nahezu zwingendes öffentliches Bedürfnis erforderlich, eine lediglich sinnvolle Planung reicht dafür nicht aus.

Ausweislich des Erläuterungsberichtes ist auch aus dem Regenrückhaltebecken eine Einleitung des Niederschlagswassers von der Straße über eine Rigole in die Oker geplant. Aus den ausgelegten Unterlagen ergibt sich nicht, dass eine unmittelbare Einleitung in die Oker ohne zeitlichen Puffer hydraulisch nicht möglich ist. Schließlich entwässert auch der vorhandene Bestand der Straße Fischerbrücke und die Brücke selbst mit ihren versiegelten Flächen ohne Puffer unmittelbar in die Oker oder umliegende Vorfluter. Die versiegelte Fläche erhöht sich infolge des Vorhabens anscheinend nicht so wesentlich, dass nunmehr erstmals ein Regenrückhaltebecken zwingend ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Becken ist wegen der erforderlichen Wasserreinigung erforderlich, dies stützt sich auf die Vorschrift DWA M 153. Das Oberflächenwasser ist vor der Einleitung ins Gewässer zu reinigen. Die Reinigung erfolgt in diesem Abschnitt durch eine ca. 30 cm dicke bewachsende Oberbodenschicht. Nach der Versickerung durch die belebte Bodenschicht wird das Wasser in die Oker eingeleitet. Damit wird der Zustand des Gewässers gegenüber dem Bestand deutlich verbessert. Das Versickerungsbecken kann aber trittsicher und viehgängig gestaltet werden. Eine direkte Einleitung des Oberflächenwassers in das Gewässer ist nicht zulässig. Die Wasserreinigung ist daher erforderlich (DWA M 153).

Die Platzierung des Beckens auf dem Flurstück der Einwenderin ist erforderlich, weil gemäß § 55 (2) Wasserhaushaltsgesetz Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden soll, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Der Neubau entsteht wenige Meter nördlich der vorhandenen Brücke und erhält eine symmetrische Ausbildung mit zwei Tiefpunkten. Die Entwässerung des Bauwerkes erfolgt über die Querneigung der Fahrbahn und über die Längsneigung. Da sich der Hochpunkt der Gradienten in Brückenmitte befindet und zu beiden Widerlagern hin eine Längsneigung von mehr als 1% vorliegt, ergibt sich je Bauwerksseite ein Einzugsgebiet für die Entwässerungseinrichtungen. Siehe zudem auch Punkt 10 dieses Beschlusses.

11.18.

11.18.1 Tempo 30

Die Einwenderin fordert die verbindliche Anordnung einer Tempo 30 Geschwindigkeitsbeschränkung im Planfeststellungsbeschluss. Infolge des Brückenneubaus wird die Straße Fischerbrücke erstmals von Lkw-Durchgangsverkehr in Anspruch genommen. Eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes, gegen Erschütterungen und der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich. Auch das Lärmschutzgutachten rechnet für den Prognosefall mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30.

Der Einwendung wird entsprochen.

Die zulässige Geschwindigkeit wird ab der Ortstafel vor der Kulkegrabenbrücke auf 30 km/h begrenzt.

11.18.2 LKW-Fahrverbot für Schwerverkehr

Die Einwenderin fordert die Einrichtung eines Lkw-Fahrverbotes für Schwerlastverkehr etwa durch Zeichen 36 der Anlage 2 zur StVO. Die Straße Fischerbrücke ist eine ruhige Wohnstraße ohne Durchgangsverkehr schwerer Fahrzeuge, weil die alte Brücke auch vor ihrer Sperrung nur Lkw-Verkehr bis zu 3,5 t zuließ. Das Vorhaben führt daher erstmals zu einer Belastung mit Schwerlastverkehren, die die Fischerbrücke zum Durchgangsverkehr nutzen.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Siehe Punkt 11 f)

11.18.3 Weidezufahrt

Die Einwenderin lehnt die Inanspruchnahme des Flurstückes für die Zufahrt zu einer südlich liegenden Weide ab. Es handelt sich um einen erheblichen Eingriff in das Grundeigentum. Einen Rechtsanspruch der Eigentümer des südlich angrenzenden Weidegrundstückes auf Gestattung einer Zufahrt zur Straße Fischerbrücke gibt es nicht. Diese Weide ist kein unmittelbarer Straßenanlieger, so dass es keinen straßenrechtlichen gesetzlichen Anspruch auf eine Zufahrt gibt. Eine rein privatnützige Zufahrt zur Bequemlichkeit des Eigentümers einer Weide rechtfertigt ersichtlich nicht den erheblichen unmittelbaren Eingriff.

Zumindest fordert die Einwenderin eine verbindliche Auflage in den Planfeststellungsbeschluss, dass am Beginn der Zufahrt Poller und seitlich ein Zaun errichtet wird, um die Nutzung der Zufahrt zum Abladen von Grünabfall u. ä. auf der angrenzenden Weide durch Dritte zu verhindern. Bei der bestehenden Zufahrt kommt dies häufig vor.

Für das eigentliche planfestzustellende Vorhaben ist diese Zufahrt ohne jeden Belang

Der Einwendung wird entsprochen. Siehe Nebenbestimmung 2.7.10.

Die Inanspruchnahme des Teilgrundstückes erfolgt für die Straßenführung. Die Anlage der Zufahrt für das südlich angrenzende Grundstück erfolgt nach Abstimmung als eine gemeinsame Zufahrt zu den betroffenen Grundstücken. Die Teilfläche ist zur Ausbildung der Böschung durch die neue Straßenführung erforderlich und soll – im Nebeneffekt - gleichzeitig für die gemeinsame Zufahrt dienen. Davon werden die zwei Zufahrten zu beiden Grundstücken hergestellt.

Die notwendigen Flächen sollen durch die Stadt erworben werden. Das Aufstellen eines Pollers ist, wie in der Einwendung zutreffend direkt vorgetragen wird, jedoch nicht planfeststellungsrelevant. Im Interesse eines kooperativen Umgangs mit den betroffenen Eigentümern, wird dem Wunsch aber nachgekommen.

11.19.1 Gehweg

Die Einwendung richtet sich dagegen, dass durch die neue Planung ein Fußweg 2 m breit direkt am Haus der Einwenderin entlanggeführt wird. Sie erfragt eine Möglichkeit der Trittschalldämmung, da sie befürchtet, dass die Wohnqualität sehr gefährdet ist.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Im Bestand führt der Gehweg ebenfalls am Haus entlang. Die Planung sieht nur eine Hochbordanlage vor. Es besteht daher keine Änderung am status quo und daher kein Handlungsbedarf.

11.19.2 Temporäre Baustraße

Die Einwendung richtet sich gegen einen Aspekt der Inanspruchnahme des Grundstücks für eine temporäre Baustraße. Diese soll gleichzeitig als Fuß- und Radweg genutzt werden. Zur Absicherung des Grundstückes soll der Zutritt für Unbefugte untersagt werden.

Der Einwendung wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, diesem Wunsch zu entsprechen (siehe Nebenbestimmung Nr. 2.7.12.).

11.19.3 Bauarbeiten Gehweg

Die Einwendung thematisiert die Arbeiten am Gehweg. Für die Herstellung des Fußweges unmittelbar am Haus der Einwenderin muss der Terrassenschutz entfernt werden. Das Fundament der neuen Wegeeinfassung sollte so breit sein, dass sie einen neuen Terrassenschutz aufbauen lassen kann.

Der Einwendung wird entsprochen.

Die gewünschte Maßnahme kann in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin vorgenommen werden.

11.19.4 Baulärm

Die Einwendung thematisiert den Aspekt des Baulärms. Um die Wohnqualität der Anwohner im Haus vor Baulärm zu schützen, sollte das Zerkleinern von Gestein und Betonbrocken in unmittelbarer Umgebung des Hauses unterbleiben und dies schriftlich zugesagt werden.

Der Einwendung wird entsprochen (siehe Nebenbestimmung Nr. 2.7.13).

11.19.5 Weitere Flächennutzung

Die Einwendung bemängelt, dass es noch keine feste schriftliche Auskunft darüber gibt, ob weitere Flächen für die Baustelleneinrichtung vorgesehen sind.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Auch die temporär benötigten Flächen sind im Grunderwerbsplan dargestellt. Weiteren Flächen sind nicht betroffen.

11.19.6 Bodensicherung

Die Einwendung thematisiert die Bodenverdichtung. Es wird noch einmal darauf hinweisen, dass alle temporären Einrichtungen, die durch Baufahrzeuge zur Verdichtung des Bodens führen, durch geeignete Maßnahmen der Bodensicherung wiederhergestellt werden.

Der Einwendung wird entsprochen.

Es werden alle entstehenden Nachteile im Nachgang der Maßnahme im Rahmen einer Reaktivierung dauerhaft in Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern behoben.

11.19.7 Baumfällungen

Die Einwendung thematisiert die geplanten Baumfällungen. Das Entfernen vom Baumbestand und der 40 Jahre alten Eichen soll durch gleichwertiges Gehölz ersetzt werden (Ortsbegehung mit Verwaltung und Baumexperten abgesprochen).

Der Einwendung wird entsprochen.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baumfällungen werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Siehe auch Punkt 11 i).

11.19.8 Generelle Rücksichtnahme

Die Einwendung fordert, dass für das gesamte Bauvorhaben der Brücken und der Straße mit Rücksichtmaßnahmen für Menschen, Tiere, Klimaschutz, Naturgut und unmittelbare Nähe der Gebäude Rücksicht genommen werden sollte.

Der Einwendung wird entsprochen.

Dies wird berücksichtigt soweit es technisch und / oder rechtlich möglich und wirtschaftlich darstellbar ist.

11.19.9 Sicherung neuer Wirtschaftsweg

Die Einwendung thematisiert die Sicherung des Wirtschaftsweges. Der geplante, 6 m breite Wirtschaftsweg zur Wiese eines anderen Eigentümers über das Wiesengrundstück soll durch Poller, Zaun und Parkverbot abgesichert werden.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die Teilfläche ist zur Ausbildung der Böschung durch die neue Straßenführung erforderlich und soll gleichzeitig für die gemeinsame Zufahrt dienen. Die notwendigen Flächen sollen zudem durch die Stadt erworben werden. Eine Sicherung wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft. Das Aufstellen eines Pollers ist nicht planfeststellungsrelevant, aber möglich.

11.19.10 Befreiung Straßenausbaubeiträge

Die Einwendung begehrt eine Ausnahmegenehmigung zur Befreiung von den Straßenausbaukosten, da sie durch den Straßenbau und die neuen Brücken schon viele Einschnitte in ihr Grundstück hinnehmen muss.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Ob Gründe für eine Befreiung vorliegen, wird auf der Grundlage der Straßenausbaubeitragsatzung beurteilt.

11.20 verfristet

11.21 verfristet

Stellungnahmen 11.21- 11.45 zur ersten Auslegung siehe Anlagen.

Zweite Auslegung / Einwendungen

11.46

Hinweis: Die Einwendung ist bei der Stadt Braunschweig mit Poststempel vom 10. November 2020 eingegangen. Da allerdings der Originalbriefumschlag nicht vorliegt, kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die Einwendung ggf. fristgerecht im Briefkasten am Rathaus-Altbau eingeworfen wurde. Daher wird die Einwendung trotz Zweifeln an ihrem fristgerechten Eingang zugelassen.

Der Einwender richten sich gegen:

1. Den Bau einer zweispurigen Brücke anstatt einer einspurigen
2. Den Neubau der Kulkegrabenbrücke
3. Die Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger und den damit verbundenen Bau-
maßnahmen

11.46.1.1 Zusammenfassung Tabellen

Die Einwendung richtet sich gegen die Richtigkeit einiger Tabellen. Es wird ausgeführt, dass aus den nachfolgenden Texten und Tabellen hervorgeht, dass die einstreifige Brücke gegenüber der zweistreifigen wesentlich besser abschneidet. Das Ziel, von vornherein Umweltbelastungen zu vermeiden wird von der Variante A1e besser erreicht. Textlich wurde das dargestellt aber nicht richtig in die Tabellen übernommen. Einige Tabellen sind fehlerhaft. Da die einstreifige und die zweistreifige Variante zu den Vorzugsvarianten zählen, wurden auch nur diese Varianten verglichen. Die aus den Unterlagen entnommenen Texte sind kursiv dargestellt.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die Maßnahmeträgerin hat glaubhaft dargelegt, dass die Tabellen bis auf einen Hinweis auf Seite 4 korrekt sind.

11.46.1.2 Bewertung der durch den Verkehr verursachten Beeinträchtigungen

Die Einwendung richtet sich gegen die Bewertung der durch den Verkehr verursachten Beeinträchtigungen. Die entscheidungsrelevante Bewertung der durch den Verkehr verursachten Beeinträchtigungen fehlt demnach. Dies ist ein offensichtlicher Mangel bei der Abwägung. 600 Kfz/24h mehr bei Variante A1e müssen den eventuell vor der Ampel wartenden Fahrzeugen bei der Variante A1e gegenübergestellt werden. Daher muss eine erneute Abwägung vorgenommen werden.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat ihre Position mit folgender Rechnung unterlegt.:

4.100 Kfz/24 h im gesamten Planungsgebiet als „fließender Verkehr“ (höhere Emissionen im gesamten Gebiet) stehen 3.500 Kfz/24 h mit im Schnitt 20 sec Wartezeit an der Lichtsignalanlage (geringere Emissionen im gesamten Gebiet, zusätzlich eine Konzentration von Schadstoffemissionen an der Lichtsignalanlage) gegenüber.

3.500 Kfz/24 h mit 20 sec Wartezeit entspricht 1 Kfz, das 19,4 h/d mit laufendem Motor vor Ort steht.

11.46.1.3 Rechtliche Grundlagen des UVP-Berichts

Die Einwendung richtet sich gegen die rechtlichen Grundlagen des UVP-Berichts. Zum Abschluss soll anhand dieser erarbeiteten Bewertungen die mit dem geringsten Beeinträchtigungsrisiko verbundene Trassenvariante zur Vorzugsvariante hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit gewählt werden.

Die zu berücksichtigenden Schutzgüter sind gemäß § 2 Abs. 1 UVPG:

- 1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- 2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- 3 Fläche, Boden, Luft, Klima und Landschaft,
- 4 kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- 5 die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

In der Tabelle werden nur die Vorzugsvarianten A1 einstreifig und zweistreifig dargestellt. Damit wird die Tabelle übersichtlicher. Man sieht auf einen Blick, dass die Variante A1e wesentlich besser abschneidet. Sie wird nur einmal mit 2 bewertet. Die zweistreifige dagegen neunmal mit 2. Dies geht auch aus den entsprechenden Tabellen für jedes Schutzgut hervor. Die Variante A1e ist also die Variante mit dem geringsten Beeinträchtigungsrisiko und so die Vorzugsvariante hinsichtlich der Umweltverträglichkeit.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Eine rein mathematische Betrachtung anhand der in der Tabelle dargestellten einzelnen Bewertungen der jeweiligen Auswirkungen ist nicht zulässig. Die unterschiedliche Relevanz einzelner Punkte wäre außer Acht gelassen.

11.46.1.4 Fehler in Tabelle 15

Die Einwendung thematisiert Tabelle 15 des UVP-Berichts. In dieser Tabelle ist ein Fehler für den Teilbereich „Wohnen“ aus der Tabelle 15. Dort hat man wohl die Spalten einstreifig mit zweistreifig vertauscht. An mehreren Stellen wird betont, dass die einstreifige Brücke unerwünschte Verkehre effektiv verhindert. Das drückt sich besonders durch die wesentlich geringere Anzahl (600) an Kfz/24h aus. Die Beeinträchtigung von Wohngebäuden (u.a. Lärm, Erschütterung) hängt mit dem Verkehr zusammen. Der ist bei A1z höher als bei A1e.

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Die Spalten wurden tatsächlich vertauscht. Das hat jedoch keine Auswirkungen auf die Ergebnisse.

11.46.1.5 UVP Ergebniszusammenfassung und gutachterliche Empfehlung

Die Einwendung richtet sich gegen Punkt 8.3 der UVP Ergebniszusammenfassung und gutachterliche Empfehlung.

Variante A 1 besitzt aufgrund des bestandsnahen Trassenverlaufs, der in weniger Neuersiegelungen resultiert, und der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit das geringste schutzgutbezogene Beeinträchtigungsrisiko und wird daher, bezogen auf die Belange von Natur und Umwelt, als eindeutige Vorzugsvariante eingeschätzt.

Die Anzahl der Fahrstreifen auf der Brücke selbst hat nur einen schwachen Einfluss auf die betrachteten Schutzgüter bei Variante A 1, sodass der Unterschied des Ausmaßes der Beeinträchtigungen als unerheblich gewertet werden kann. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die zweistreifige Variante A1z jedoch vorzuziehen.

Die Ablehnung der einstreifigen Brücke und die Bevorzugung der zweistreifigen Brücke wird hauptsächlich mit „verkehrstechnisch“ begründet. Die Einschätzung, dass die Fahrstreifen nur einen schwachen Einfluss auf die Schutzgüter haben sollen ist falsch, dies geht aus den nachfolgenden Fakten hervor:

Bedingt durch die Einstreifigkeit fahren pro Tag 600 Kfz weniger über die Brücke, durch Stöckheim und Leiferde. Die Beeinträchtigung durch den Verkehr ist erheblich. Betroffen ist nicht nur der Bereich um die Brücke, sondern die gesamte Strecke von Stöckheim nach Leiferde (ca. 2 km). Alle Anwohner werden unverhältnismäßig stark durch Emissionen, Lärm und Erschütterungen in ihrer Gesundheit beeinträchtigt.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die zusätzliche Verkehrsbelastung von 600 Kfz pro Tag ist nicht als unverhältnismäßig einzuschätzen. Der Unterschied bei den für Emissionen überproportional verantwortlichen LKW >3,5 t beträgt nur 20 Stück/Tag. Außerdem finden die Fahrten trotzdem statt und belasten in anderen Straßenzügen dann andere Anwohner. In der Gesamtabwägung kann die Mehrbelastung toleriert werden, insbesondere da im Bereich der Wohngebäude eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet ist. Bei dieser Geschwindigkeit sind die Emissionen Abgase, Lärm gering, Erschütterungen nur relativ gering.

11.46.1.6 Bewertung des Verkehrs

In der Einwendung wird bemängelt, dass eine Bewertung des Verkehrs und die Abwägung zwischen einstreifig und zweistreifig fehlt. Hier hat die UVP einen offensichtlichen Mangel. Dies hat auf das Abwägungsergebnis maßgeblich Einfluss. Das schutzgutbezogene Beeinträchtigungsrisiko ist, wie aus Tabelle 32 hervorgeht, bei der einstreifigen Variante wesentlich geringer. Das Ausmaß der Beeinträchtigungen ist nicht unerheblich (Tab. 32)

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Wie bereits unter Punkt 11.46.1.3 ausgeführt, ist eine Summierung der Tabelle nicht zulässig, daher wurde unter Berücksichtigung der Relevanz verbal-argumentativ abgewogen.

11.46.1.7 Erläuterungsbericht

Die Einwendung thematisiert Punkt 3.4 „Gewählte Variante mit Linienführung“. Aus dem Variantenvergleich ging Variante A1z als Vorzugsvariante hervor. Variante A1z liegt nach der zwischenzeitlich in langen Verhandlungen der Stadt Braunschweig mit dem Land Niedersachsen erreichten Förderzusage auch für die Variantengruppe A in allen vier Zielfeldern auf Rang 1.

Die vier Zielfelder sind die in UVP aufgeführten Zielfelder. Aus der Tabelle 38 (gemeint ist wohl Tabelle 32) ist jedoch ersichtlich, dass die Variante A1e die Vorzugsvariante ist. Der Schluss, dass A1z die Vorzugsvariante sei, ist daher falsch.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die vier Zielfelder sind Technik/Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Realisierung und Umweltverträglichkeit, die in der finalen Bewertungsmatrix der Varianten Berücksichtigung finden. Dies ist auch im Erläuterungsbericht S. 27 dargestellt. Aus dieser Bewertung ging A1z als Vorzugsvariante hervor. Es wird angenommen, dass die Einwendung UVP-Bericht und Erläuterungsbericht vermischt.

11.46.1.8 Förderfähigkeit

Die Einwendung thematisiert die Förderfähigkeit der Maßnahme. Demnach lässt die Aussage, dass auch für die Variantengruppe A eine Förderzusage erreicht wurde, den Schluss zu, dass dies auch für die Variante A1e gilt.

Die Variante A 1e ermöglicht bei nur unwesentlich niedrigeren Baukosten, aber höheren Betriebskosten (wegen der notwendigen Lichtsignalanlage) eine deutlich unkomfortablere Nutzung der Brücke mit weiteren nachteiligen Auswirkungen für die angrenzenden Anlieger durch an der Lichtsignalanlage wartende Autos.

Die Bemerkung „unkomfortabel“ ist nicht angebracht. Hier steht Komfort gegen die Beeinträchtigung insbesondere der menschlichen Gesundheit.

Angrenzende Anlieger gibt es nicht und damit auch keine nachteiligen Auswirkungen. Das nächste Haus liegt hinter der Kulkegrabenbrücke. Die vorherrschende Windrichtung trägt auch zur Vermeidung bei.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die Variante A1e entspricht nicht den Förderkriterien, so dass sie auch wegen der angestrebten Förderfähigkeit der Maßnahme ausscheidet.

11.46.1.9 Lichtsignalanlage

Die Einwendung richtet sich gegen fehlende, vergleichende Betrachtung der Lichtsignalanlage gegen die erhöhte Anzahl an Kfz/24 h (600). Hier steht Komfort gegen Gesundheit. Die Luftschadstoffbelastung wird bei der zweistreifigen Variante im Vergleich wesentlich höher sein, bedingt durch die starke Zunahme des Verkehrs über die gesamte Strecke. Hier fehlt der Vergleich, der eine Abwägung ermöglicht. Die Betriebskosten müssten bei der modernen Signaltechnik sehr klein sein und nicht höher als die vorgesehene Straßenbeleuchtung sein. Betriebskosten entstehen auch nicht nur durch die Ampelanlage, sondern auch durch die Größe der Brücke. Die einspurige Brücke hat eine wesentlich geringere Fläche. Es muss z. B. weniger Streusalz eingesetzt werden. Das spart Kosten und schont die Umwelt. Die Betriebskosten sind daher nicht entscheidungsrelevant.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Durch an der Lichtsignalanlage im Mittel 20 Sekunden wartende Autos kann die menschliche Gesundheit lokal stärker belastet werden. Dies betrifft insbesondere auch Spaziergänger und Erholungssuchende.

Der Vergleich zur Straßenbeleuchtung kann nicht nachvollzogen werden. Die Straßenbeleuchtung im gesamten Planungsbereich ist bei beiden Varianten vorgesehen. Die Betriebskosten der Lichtsignalanlage bei Variante A1e wären hingegen zusätzlich.

Bei der zweistreifigen Variante wird 95 m² mehr Fläche benötigt (A1e: 4.873 m², A1z: 4.968 m², vgl. Tab. 17). Die größere Flächeninanspruchnahme und -beeinträchtigung bei A1z und ein damit verbundener größerer Streusalzbedarf ist marginal im Verhältnis zur Gesamtmaßnahme.

11.46.1.10 Ressourcenverbrauch

Die Einwendung thematisiert den Ressourcenverbrauch hinsichtlich Material und Fläche. Es wird angeführt, dass die einstreifige Brücke nur unwesentlich geringere Baukosten ermöglicht. Ein wesentlicher Aspekt bei der Betrachtung der Umweltbeeinträchtigungen ist die Vermeidung. Der Materialverbrauch ist wesentlich geringer und damit die Ressourcenschonung größer. Außerdem wird wesentlich weniger Fläche beansprucht (Tab. 17 u. 18). Alle die in Bezug zur Fläche stehen, werden bei der zweistreifigen Variante stärker beeinträchtigt, als bei der einstreifigen. Dies ist aus den Tabellen zu entnehmen.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass bei der Variante A1z 95 m² mehr Fläche benötigt wird als bei Variante A1e, siehe hierzu auch Tabelle 17 UVP-Bericht. Der Ressourcenverbrauch und das mit der Flächeninanspruchnahme verbundene Beeinträchtigungspotenzial sind vergleichbar, die Unterschiede sind nicht erheblich.

11.46.1.11 Fazit des UVP-Berichtes

Die Einwendung thematisiert den Punkt 7.8.5 Fazit des UVP-Berichtes. Betriebsbedingt ist jedoch durch an der Lichtsignalanlage wartende Fahrzeuge mit einer höheren Luftschadstoffbelastung auszugehen. Dies ist eine unbelegte Vermutung. Der wesentlich stärkere Verkehr (600 Kfz/24 mehr) bei A1z erzeugt auch eine wesentlich höhere Luftschadstoffbelastung.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die zusätzliche Verkehrsbelastung von 600 Kfz pro Tag ist nicht als unverhältnismäßig einzuschätzen. Der Unterschied bei den für Emissionen überproportional verantwortlichen LKW >3,5 t beträgt nur 20 Stück/Tag. Außerdem finden die Fahrten trotzdem statt und belasten in anderen Straßenzügen dann andere Anwohner.

In einer dazu eigens angefragten Stellungnahme der Abteilung Umweltschutz heißt es, dass für die Beurteilung der Luftqualität in Deutschland die **39. BImSchV maßgebend ist**. Diese Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz setzt die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa in nationales Recht um. Die 39. BImSchV legt Grenz- und Zielwerte für verschiedene Stoffe fest.

Im Rahmen der Luftqualitätsüberwachung des Landes Niedersachsen werden Luftschadstoffe mittels Messstationen an viel befahrenen Straßen, die eine hohe Schadstoffbelastung erwarten lassen (Hot Spots), gemessen. In Braunschweig misst eine Messstation am Altwiekering (ca. 29.000 Kfz/Tag) die verkehrsbedingten Luftschadstoffe. Für 2020 wurden für den Schadstoff NO₂ ein Mittelwert von 26 µg/m³ ermittelt. Der Grenzwert liegt aktuell bei 40 µg/m³.

Verschärfte Abgasnormen (Euro 6d und zukünftig Euro 7), mehr Elektromobilität und weitere Verdrängung des Verbrennungsmotors lassen zukünftig weiter sinkende Emissionen und somit auch Immissionen erwarten.

Bei einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 4.100 Kfz/Tag ist mit einer Überschreitung von Grenzwerten nicht zu rechnen.

11.46.1.12 Verkehrsuntersuchung

Die Einwendung richtet sich gegen die Verkehrsuntersuchung. Zu Punkt 4.4 Verkehrsbelastungen für die einstreifige Südtrasse wird ausgeführt, dass die Wartezeiten in der Spitzenstunde im Mittel rd. 20 s je Fahrzeug betragen, was der Qualitätsstufe A entspricht. Die Rückstaulänge liegt bei 38 m (95% Sicherheit gegen Überstauung), es sind somit keine Rückstaus vor der LSA in die Ortslage zu erwarten.

Hier stehen 600 Kfz/24h auf der gesamten Strecke gegen evtl. vor der Ampel wartende Kfz. Ein Rückstau ist nicht zu erwarten. Eine Gegenüberstellung der Emissionen ist erforderlich, um eine faktenbasierte Abwägung und Bewertung zu ermöglichen.

Rückstaus entstehen eher an der Kreuzung in der Ortsmitte von Leiferde. Die aus Stöckheim kommenden Fahrzeuge müssen hier die Vorfahrt der kreuzenden Straße und den unmittelbar nach dem Kreuzungsbereich befindlichen Zebrastreifen beachten. Die Verkehrssituation ist dort sehr unübersichtlich. Mehrere Spiegel sollen helfen, die Situation zu entschärfen.

Ein Rückstau in der Ortsmitte ist wesentlich kritischer hinsichtlich der Luftschadstoffe als ein evtl. Rückstau vor der Ampelanlage der Brücke, da dort keine Gebäude sind. Auch hier kommt das wesentlich höhere Verkehrsaufkommen zum Tragen.

- 4.5 Variantenvergleich
Insgesamt zeigen sich in der Variante mit einstreifiger Verkehrsführung mit Engstellensignalisierung als leistungsfähige Variante für den Neubau der Okerbrücke, die die geringsten Verkehrsmengen erwarten lässt.
- UVP 7.3.4 Fazit
Hinsichtlich der Beeinträchtigungen auf die Schutzgutfunktionen Wohnen und Erholung stellt Variante A 1 die Vorzugsvariante dar. Dabei weist die einstreifige Version im Vergleich zur zweistreifigen das geringste Beeinträchtigungspotenzial auf. Die folgenden Auszüge aus der Verkehrsuntersuchung zeigen dies.
- Verkehrsuntersuchung 4.4 Verkehrsbelastungen für die einstreifige Südtrasse
Für die Engstellensignalisierung wurde eine Umlaufzeit von 60s unterstellt. Bei einer Spitzenstundenbelastung von 210 Kfz/h je Richtung (12 % des Tageswertes) ist die Engstelle auch zur verkehrlichen Spitzenzeit leistungsfähig. Die Wartezeiten betragen in der Spitzenstunde im Mittel/ rd. 20 s je Fahrzeug, was der Qualitätsstufe A entspricht. Die Rückstaulänge liegt bei 38 m (95% Sicherheit gegen Überstauung), es sind somit keine Rückstaus vor der LSA in die Ortslage zu erwarten.
- 4.5 Variantenvergleich
Insgesamt zeigen sich in der Variante mit einstreifiger Verkehrsführung mit Engstellensignalisierung als leistungsfähige Variante für den Neubau der Okerbrücke, die die geringsten Verkehrsmengen erwarten lässt.
- Bei einstreifiger Verkehrsführung fahren 600 Kfz/24h weniger über die Brücke. Die Belastungen durch die Verkehrszunahme finden auf der gesamten Strecke (ca. 2 km) statt und nicht nur punktuell für 20s vor der Ampel. Besonders sind die Bewohner in Stöckheim und Leiferde betroffen, die direkt oder nah an der Straße wohnen. Sie werden unverhältnismäßig stark mit den durch den Verkehr verursachten Schadstoffen, Lärm und Erschütterungen belastet. Dies lässt sich durch die einstreifige Brücke verhindern.
- UVP 7.3.2 Vorkehrungen zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen
Die Nutzung der Strecke als Abkürzung zwischen der A 39 und der A 395 und das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen kann durch eine einstreifige Brückenausführung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h effektiv vermindert werden.
- Das Verkehrsaufkommen wird stark reduziert und damit werden auch alle Beeinträchtigungen auf die effektiv vermindert. Im Erläuterungsbericht steht in diesem Zusammenhang unter flankierenden Maßnahmen:
- „Um diese Verkehre im Verlauf des Rüniger Weges insbesondere in der beidseitig angebauten Ortslage von Stöckheim angepasst abzuwickeln, sind flankierende Maßnahmen geplant. Es handelt sich dabei um Maßnahmen wie z. B. Fahrbahnverschwenke, Einengungen und Baumtore die geeignet sind, das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren“.
- Solche Maßnahmen kann man auch auf der Straße Siekgraben in Stöckheim sehen. Dort hat man Einengungen eingebaut, um eine Einstreifigkeit zu erzielen. Warum man das bei der einstreifigen Brücke total anders sieht, ist nicht nachvollziehbar. Dort hebt man den Komfort der Zweistreifigkeit hervor.

- 8.2.1 Abwägung der Varianten auf formal-tabellarischer Ebene
Die Abwägung erfolgt zunächst auf formal-tabellarischer Ebene. Dazu werden die zunächst noch schutzgutbezogenen Synopsen der Einzelbewertungen (vgl. Tab. 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30) der mit der Realisierung der verschiedenen Varianten zu erwartenden umwelterheblichen Auswirkungen in einer Tabelle zusammengefasst (Tab. 32). Die Bewertung der zu erwartenden Wirkungen erfolgt in Form einer ordinalen Skalierung (Rangfolge).
- Man sieht auf einen Blick, dass die Variante A1e wesentlich besser abschneidet. Sie wird nur einmal mit 2 bewertet. Die zweistreifige dagegen neunmal mit 2. Dies geht auch aus den entsprechenden Tabellen für jedes Schutzgut hervor. Die Variante A1e ist also die Variante mit dem geringsten Beeinträchtigungsrisiko und so die Vorzugsvariante hinsichtlich der Umweltverträglichkeit.
- Für eine derartige Rangfolge, die nicht auf einer exakten kardinalen Skalierung beruht, ist eine anschließende Aggregation im Sinne einer arithmetischen Mittelung mathematisch nicht zulässig. Daher wurde darauf verzichtet, die unterschiedliche Anzahl von Punkten in Form einer Wertung zu sortieren, eine Rangfolge zu erstellen und diese verschiedenen Platzierungen anschließend ohne Rücksicht auf ihre Relevanz in Form eines „Medaillenspiegels“ blindlings zu quantifizieren.
- Stattdessen werden im nächsten Schritt die ermittelten Bewertungen der einzelnen Varianten verbal-argumentativ gegeneinander abgewogen und in Hinblick auf eine Empfehlung ausgewertet.
- 8.2.2 Abwägung der Varianten auf verbalargumentativer Ebene
Die Variantenabwägung auf der formal-tabellarischen Ebene (vgl. Tab. 32) macht bereits deutlich, dass die Variante A1 im Vergleich zu den anderen beiden „Großvarianten“ A4 und C3.2b deutlich häufiger als diejenige mit dem geringsten schutzgutbezogenen Beeinträchtigungsrisiko eingeschätzt wird. Innerhalb der in Variante A1 vorgeschlagenen Trassenführung sind bei der einstreifigen Variante A1e formal weniger schutzgutbezogene Auswirkungen zu erwarten.

Die Bewertungsmethode „verbal-argumentativ“ stellt die subjektive Entscheidung in den Mittelpunkt. Sie bewertet ausschließlich durch Argumentation. Da die verbalargumentative Bewertung praktisch keinerlei Vorgaben unterliegt, werden Bewertungsgegenstände oft willkürlich und unvollständig festgelegt. Das zeigt sich z. B. durch die Einführung von: „Verkehrliche Ziele der Stadt erreicht? Kreisstraße hat überbezirkliche Bedeutung“. Verkehrliche Ziele in der Stadt erreicht man unabhängig davon ob die Brücke einstreifig oder zweistreifig ist. Hier wurde die Variante V1Z mit + bewertet. Vorrangig ist jedoch nicht die Einordnung der Straße. Das Ziel, unerwünschten Verkehr und damit eine sehr starke Verminderung der Umweltbelastung zu erreichen, wird damit umgedreht. In der Tabelle sind Fehler hinsichtlich der Angabe der Fläche. Außerdem wurde das Kriterium Fläche doppelt behandelt. Offensichtlich sucht man nach Möglichkeiten die zweistreifige Variante besser aussehen zu lassen.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die vorstehenden Argumente und Sichtweisen des Verfahrens, die die Einwendung thematisiert, wiederholen sich und werden daher hier summarisch gewürdigt.

Entsprechend dem relativ geringen Rückstau bei der einspurigen Variante mit LSA ist im genannten Kreuzungsbereich mit ebenfalls geringen Rückstau zu rechnen. Die Verkehrsbelastung auf der Straße Burg ist relativ gering. Somit ist mit einer Überschreitung der Grenzwerte nicht zu rechnen.

Die zusätzliche Verkehrsbelastung von 600 Kfz pro Tag wird nicht als unverhältnismäßig eingeschätzt. Der Unterschied bei den für Emissionen überproportional verantwortlichen LKW >3,5 t beträgt nur 20 Stück/Tag. Außerdem finden die Fahrten trotzdem statt und belasten in anderen Straßenzügen dann andere Anwohner.

Bei den hier aus dem Erläuterungsbericht genannten flankierenden Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen die bei einer reinen Fuß- und Radwegbrücke (Variante D) zum Tragen gekommen wären. Bei dieser Variante hätten sich die Verkehrsmengen auf den umliegenden Straßen erhöht.

Die flankierenden Maßnahmen kommen bei der politisch beschlossenen Variante nicht zum Tragen.

Eine Summierung der jeweiligen Bewertungen (1 bis 4) in Tabelle 32 ist nicht zulässig, da die unterschiedliche Relevanz der betrachteten Punkte nicht berücksichtigt wäre. Aus der verbal-argumentativen Betrachtung gehen die Varianten A1e und A1z als gleichwertig hervor

Die Abwägung auf verbal-argumentativer Ebene ist eine Verschriftlichung der zuvor tabellarisch dargestellten Einschätzung mit einer zusätzlichen Berücksichtigung der Relevanz und beinhaltet damit auch nur die zuvor angesprochenen Bewertungsaspekte. Der Bewertungsgegenstand „verkehrliche Ziele der Stadt erreicht? Kreisstraße hat überregionale Bedeutung“ wird im UVP-Bericht nicht aufgeführt, sondern ist Teil der Bewertungsmatrix im Rahmen der Variantenuntersuchung. In dieser werden neben der Umweltverträglichkeit auch Aspekte wie Technik/Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung berücksichtigt. Die Bewertung mit „+“ geschieht in diesem Punkt unabhängig von ihrer Umweltverträglichkeit. Diese wird im entsprechend benannten Kapitel bewertet.

Die Flächenangaben des UVP-Berichts (2018) basieren auf einem früheren Planungsstand als der des LBP (2019). Daher können kleinere Abweichungen der Flächenangaben auftreten.

Das Kriterium Fläche wird einmal in Verbindung mit dem Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften und einmal in Verbindung mit dem Schutzgut Boden aufgeführt. Es wird doppelt in die Bewertung aufgenommen, um die beiden (zwar eng miteinander verbundenen, aber getrennt zu betrachtenden) Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften sowie Boden in ausreichender Weise zu berücksichtigen

11.46.1.13 Schutzgüter in der Variantenprüfung

Die Einwendung thematisiert die Schutzgüter in der Variantenprüfung. In dieser Tabelle wurden zu den Schutzgütern nach UPVG subjektiv folgende Kriterien hinzugefügt:

Schutzgüter nach UVPG

Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

1.1. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

1.2. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

1.3 kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie

1.4 die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

zugefügte Kriterien

Technik/Sicherheit. Verkehr Brückenbauwerk

Wirtschaftlichkeit

Realisierung

- Erst durch die zugefügten, nicht in der UVP enthaltenen Kriterien wird die subjektive Entscheidung zugunsten der zweistreifigen Brücke ermöglicht. Werden die, in der Ta-

belle unter Bemerkung gemachten Einwende berücksichtigt, zeigt sich, dass die einstreifige Variante besser ist. Die in der UVP enthaltenen Kriterien sprechen für die einstreifige Brücke (s. Tab. 32)

- Variante A1e — einstreifig
Die Trassenführungen der Varianten A1z und A1e sind über den Großteil der Strecke identisch, daraus folgend ist auch das Beeinträchtigungspotenzial beider Varianten vergleichbar. Unterschiede ergeben sich lediglich in der Breite der Brücke. Durch die Einstreifigkeit der Brücke bei Variante A1e wird eine im Vergleich zu Variante A1z kleinere Fläche zur Anpassung der der Brücke zuführenden Straßen benötigt. Die durch das Bauwerk beschattete Fläche ist ebenfalls kleiner. Ferner kann durch die Einstreifigkeit der Brücke inklusive einer Vorfahrtsregelung über eine Lichtsignalanlage der Effekt der Verkehrsberuhigung weiter verstärkt und somit die Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch verringert werden. Im Vergleich zu Variante A1z sind die Beeinträchtigung bei Variante A1e durch Biotopverlust und Neuversiegelungen als geringfügig geringer einzuschätzen, das Ausmaß der Unterschiede ist jedoch unwesentlich.
- 8.2.3 Vorzugsvariante
Im Rahmen des schutzgutübergreifenden Vergleichs der Varianten soll auf Grundlage verschiedener schutzgutbezogener Aspekte eine Empfehlung für die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ausgesprochen werden. Dazu werden die Ergebnisse der formal-tabellarischen und der verbal-argumentativen Abwägung zusammengefasst.
- 8.3 Ergebniszusammenfassung und gutachterliche Empfehlung
Variante A 1 besitzt aufgrund des bestandsnahen Trassenverlaufs, der in weniger Neuversiegelungen resultiert, und der geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit das geringste schutzgutbezogene Beeinträchtigungsrisiko und wird daher, bezogen auf die Belange von Natur und Umwelt, als eindeutige Vorzugsvariante eingeschätzt. Die Anzahl der Fahrstreifen auf der Brücke selbst hat nur einen schwachen Einfluss auf die betrachteten Schutzgüter bei Variante A 1, sodass der Unterschied des Ausmaßes der Beeinträchtigungen als unerheblich gewertet werden kann. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die zweistreifige Variante A1z jedoch vorzuziehen
- Die Fahrstreifen auf der Brücke haben einen sehr starken Einfluss auf die betrachteten Schutzgüter. Dies wurde bereits ausführlich dargestellt. Bei der Variante A1e fahren 600 Kfz/Uh weniger über die Brücke. Dadurch wird eine sehr hohe Menge an Luftschadstoffen vermieden. Das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit schützt die Variante A1e am besten. Verkehrstechnisch bringt die Variante A1z keine Vorteile. Sie trägt nicht zur Verkehrsminderung und Verkehrsberuhigung bei. Dies wurde bereits ausführlich behandelt.
- Die entscheidungsrelevante Bewertung der durch den Verkehr verursachten Beeinträchtigungen fehlt. Dies ist ein offensichtlicher erheblicher Mangel bei der Abwägung. Dadurch entstand ein entscheidender Einfluss auf das Abwägungsergebnis.
- Im Rahmen des schutzgutübergreifenden Vergleichs der Varianten soll auf Grundlage verschiedener schutzgutbezogener Aspekte eine Empfehlung für die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ausgesprochen werden.
- Die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ist die Variante A1e. Dies geht aus Tab. 32 hervor.

- Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde nicht ausreichend beachtet. Die gutachterliche Empfehlung ist daher falsch.
- Die Tabelle finale Bewertungsmatrix mit den zugefügten Bemerkungen befindet sich in den Anlagen.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Bei der angeführten Tabelle handelt es sich vermutlich um die Tabelle der Variantenuntersuchung, die dem Erläuterungsbericht angehängt ist. In dieser werden neben dem Aspekt der Umweltverträglichkeit auch die Aspekte Technik/Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung bewertet. Eine Vermischung beider Tabellen, somit von UVP-Bericht und Erläuterungsbericht, ist jedoch nicht zielführend.

Die Kriterien umfassen nicht nur den Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit, wie sie im UVP-Bericht beschrieben werden, sondern auch die Faktoren Technik/Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Realisierung. Alle vier Faktoren wurden in die objektive Bewertung der Vorzugsvariante einbezogen.

Die zusätzliche Verkehrsbelastung von 600 Kfz pro Tag wird nicht als unverhältnismäßig eingeschätzt. Der Unterschied bei den für Emissionen überproportional verantwortlichen LKW >3,5 t beträgt nur 20 Stück/Tag. Außerdem finden die Fahrten trotzdem statt und belasten in anderen Straßenzügen dann andere Anwohner. Verkehrstechnisch kommt es in einem größeren Maßstab zu einer Verlagerung eines Teils des Verkehrs über die Brücke an der Berkenbuschstraße.

Die Beeinträchtigungen durch den Verkehr wurden ausführlich betrachtet und bewertet. Es wird daher auf den geringen Unterschied bei den für Emissionen überproportional verantwortlichen LKW-Anteil >3,5 t von nur 20 Stück pro Tag verwiesen. Ein Abwägungsmangel ist nicht erkennbar.

Wie bereits ausgeführt, ist eine Summierung der einzelnen Bewertungen der Tabelle 32 nicht zulässig, da die unterschiedliche Relevanz der betrachteten Punkte nicht berücksichtigt wäre. Aus der verbal-argumentativen Betrachtung gehen die Varianten A1e und A1z als gleichwertig hervor

11.46.2 Einwand gegen den Neubau der Kulkegrabenbrücke

Die Einwendung richtet sich gegen den Neubau der Brücke über den Kulkegraben. Vor dem Hintergrund der geltenden Abschreibungsrichtlinien, die für Stahlbetonbrücken Nutzungsdauern von 90 Jahren vorsehen, ist die verbleibende Nutzungsdauer des Bestandsbauwerks der Kulkegrabenbrücke mit ca. 70 Jahren Standzeit absehbar. Aufgrund des Bauwerkszustandes ist mittelfristig eine Instandsetzung der Brückenoberseite notwendig. Darüber hinaus entspricht das Bauwerk nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik (z. B. zu geringe Geländerrhöhe etc.), weshalb größere Anpassungen notwendig sind.

Die zitierten Abschreibungsrichtlinien stellen den Wert eines Gebäudes dar, aber nicht dessen Zustand. Der Zustand wird nur mit einer zu geringen Geländerrhöhe beschrieben. Brücken müssen regelmäßig geprüft werden und der Zustand dokumentiert werden. Da nur die Geländerrhöhe beanstandet wird, kann man davon ausgehen, dass die Brücke keine Schäden aufweist, nur mittelfristig sei eine der Brückenoberseite notwendig. Lebensdauerprognose von Betonbrücken (2116017 bast). Nach gültigem Regelwerk sollen Brückenbauwerke aus Beton tragsicher, gebrauchstauglich und dauerhaft unter Belangen wirtschaftlicher Aspekte während einer Nutzungsdauer von circa 100 Jahren sein. Eine intakte Brücke, die wenigstens noch 30 Jahre funktionstüchtig ist, sollte man nicht abreißen.

Das widerspricht dem Gebot von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die Argumentation hinsichtlich der verbleibenden Nutzungsdauer ist schlüssig und nachvollziehbar. Allerdings wird der Neubau der Kulkegrabenbrücke durch die neue Straßenplanung mit geänderter Trassierung und Vergrößerung der Breiten der Seitenräume erforderlich. Eine Vergrößerung bzw. Verbreiterung der Brücke im Bestand ist weder statisch noch bautechnisch sinnvoll. Daher kann an dieser Stelle dem Argument der Restnutzungsdauer letztendlich nicht gefolgt werden.

Die derzeitige Radienführung im Bereich des Brückenbauwerks entspricht auf Grund der engen Radienführung zudem nicht mehr den heutigen Regelwerken.

Dem Prinzip der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde entsprochen.

11.46.3. Einwand gegen die Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger und den damit verbundenen Baumaßnahmen.

11.46.3.1 Punkt 2.1 Verkehrszählung

Die Einwendung richtet sich gegen die Ergebnisse der Verkehrszählung. Bei dieser wurde eine Belastung der Brücke von 1.950 Kfz/d festgestellt. Lediglich etwa 13% und damit 250 Fahrten führen unmittelbar von Stöckheim nach Leiferde oder umgekehrt Radfahrer und Fußgänger wurden nicht genannt. Bei lediglich 250 Kfz/d kann man davon ausgehen das max. 20 % Radfahrer und 10 % Fußgänger pro Tag zwischen den Ortsteilen unterwegs sind. Das wären 50 Radfahrer und 25 Fußgänger. Also eine sehr überschaubare Zahl.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Ausweislich der Verkehrszählung 2014 betragen die Fahrten zwischen Stöckheim und Leiferde 13 %, zudem kommen jedoch auch noch 47 % der Fahrten hinzu, die Quelle- oder Ziel außerhalb der beiden Ortsteile haben.

Zur vorgenommenen Schätzung der Anzahl von Radfahrern und Fußgängern ist festzustellen, dass eine Rückrechnung hierzu auf Basis der Verkehrszählung des Kfz-Verkehrs nicht möglich ist.

11.46.3.2 Punkt 4.1 und 4.4 Kombiniertes Geh- und Radweg und Führung des Radverkehrs

Die Einwendung richtet sich gegen den Bau des kombinierten Geh- und Radweges sowie die Führung des Radverkehrs. Es wird angeführt, dass direkt vor der Kulkegrabenbrücke auf der Nordseite der kombinierte Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50 m beginnt. Dieser wird bis zum Anschluss an den vorhandenen Radweg Richtung Stöckheim östlich der Okerbrücke geführt. Der südliche Gehweg endet nach der Querung des Kulkegrabens. Für eine sichere Fahrbahnquerung für Fußgänger und Radfahrer ist eine Fahrbahnverbreiterung und der Einbau einer Insel als Querungshilfe vorgesehen.

Führung des Radverkehrs

Der Radfahrer in Richtung Stöckheim fährt im Bestand auf der Straße. Er wird dann über die Querungshilfe auf die linke Seite im Zweirichtungsverkehr auf den kombinierten Geh- und Radweg geführt. Nach der Brücke muss er wieder auf die rechte Seite wechseln, um dem Straßenverlauf wie ausgeschildert zu folgen. Das würde nach der o.g. Annahme 25 Radfahrer betreffen.

Durch den mehrfachen Seitenwechsel ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs nicht gegeben.

Der Radfahrer aus Richtung Stöckheim fährt auf der K50 und soll dann auf den kombinierten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr weiterfahren bis zum Ende des Ausbaus. Auf dem kombinierten Geh- und Radweg ist mit Konflikten und Gefahren zu rechnen. Auch hier ist die Sicherheit und Leichtigkeit nicht gegeben. Dann fährt er wieder auf die Straße. Die Querungshilfe braucht er nicht. Für Radfahrer aus Richtung Stöckheim ist die Querungshilfe überflüssig. Die Querungshilfe wäre also nur für ca. 25 Radfahrer pro Tag da. Der Radverkehr in Richtung Stöckheim wird zum größten Teil auf die Straße geführt, bis zur Querungshilfe. Nur ein kleiner Anteil entfällt auf den Geh- und Radweg. Der Aufwand für die Querungshilfe steht in keinem akzeptablen Verhältnis zum Nutzen. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird nicht hinreichend beachtet. Eine Notwendigkeit zum Bau der Querungshilfe mit den Folgebauten ist nicht erkennbar.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Siehe Punkt 11 c)

Die Verkehrsinsel dient auch als Verkehrsberuhigungsmaßnahme für die Fahrzeuge aus Richtung Stöckheim direkt vor dem Ortseingang, bzw. vor der Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h. Durch den Einbau der Insel als Beruhigungsmaßnahme an dieser Stelle werden die größten Effekte erreicht. Die Querungshilfe dient auch dem sicheren Queren der Fußgänger.

11.46.3.3 Punkt 6.4 Querungshilfe

Die Einwendung richtet sich gegen den Bau der Querungshilfe. Vermeidungsmaßnahmen genießen im Rahmen der Eingriffsregelung höchste Priorität. Eine Minimierung durch die flächenhafte Beschränkung des Eingriffs auf das verkehrstechnisch unbedingt erforderliche Maß erfolgt bereits aus finanziellen Überlegungen. Die Vermeidungsmaßnahmen, die Querungshilfe mit den Folgebauten nicht bauen, sollten ergriffen werden.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Die Insel dient als Querungshilfe zur Sicherheit der Fußgänger, aber auch als Verkehrsberuhigungsmaßnahme für die Fahrzeuge aus Richtung Stöckheim direkt vor dem Ortseingang, bzw. vor der Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h. Durch den Einbau der Insel als Beruhigungsmaßnahme an dieser Stelle werden die größten Effekte erreicht.

11.46.3.4 Punkte 4.1 Ausbauzustand und 5.1 Anlagebedingte Auswirkungen

Die Einwendung thematisiert die Führung des Radverkehrs. Es wird beschrieben, dass direkt vor der Kulkegrabenbrücke auf der Nordseite der kombinierte Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50 m beginnt. Dieser wird bis zum Anschluss an den vorhandenen Radweg Richtung Stöckheim östlich der Okerbrücke geführt. Der Ausbau des Geh- und Radweges endet kurz hinter dem Bootsanleger. Nach der Ausbaustrecke beginnt der alte Zustand.

5.1 Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ist mit keinen Beeinträchtigungen auf die Wohn- und Erholungsfunktion zu rechnen. Der zu Erholungszwecken genutzte Gehweg am östlichen Okerufer bleibt bestehen und wird ordnungsgemäß an die Planung angeschlossen.

Die Aussage, dass es einen Radweg in Richtung Stöckheim gibt, ist falsch. Es gibt also keinen Radweg in Richtung Stöckheim. Es gibt den Wilhelm-Bornstedt-Weg, der wohl gemeint wird. Man kann ihn jedoch nicht als Radweg bezeichnen. Er ist schmal und eher eine Fahrradrouten. Bei schlechtem Wetter sieht er wie eine kleine Seenlandschaft aus. Im Zweirichtungsverkehr wird der Weg von Fußgängern (viele mit Hunden) und von Radfahrern benutzt.

Die gemeinsame Nutzung und der schmale Weg führen zu Konflikten und Gefahrensituationen. Der Weg erfüllt auch nicht die Anforderungen an einen kombinierten Geh- und Radweg. Eine Beschilderung ist nicht vorhanden. Er sollte daher zum Befahren nicht angeboten werden.

Wer schnell, sicher und flüssig nach Stöckheim und zurückwill, wählt die Straße. So wie es der Fahrradstadtplan vorgibt. Er führt den Radfahrer auf die K50. Der Zwischenwegweiser für den Radfahrer führt ihn auch auf K50 und nicht auf den „Radweg“.

Im Leitfaden Radverkehr der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr steht:

Seit 1997 dürfen Radwege nur noch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufes tatsächlich zwingend erforderlich ist

Das Bundesverwaltungsgericht hat im November 2010 in einem Grundsatzurteil diese Anforderungen bekräftigt und betont, dass für den Radverkehr die Fahrbahnbenutzung den Regelfall darstellt.

Dies sagt auch der § 45 Abs, 9 Satz 2 der STVO aus. Darauf geht auch die Stadt Braunschweig unter Radwegebenutzungspflicht ein.

Demnach ist die geplante Verkehrsführung für Radfahrer nicht zulässig. Diese Vorgaben wurden nicht berücksichtigt.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Siehe Punkt 11 k)

Der Radfahrer fährt auch zukünftig auf der Fahrbahn. Es wird ausdrücklich keine Benutzungspflicht angeordnet.

Für eine zukünftige Verlängerung nach Stöckheim im Zuge des ggf. späteren Ausbaus dieses Straßenabschnittes ist im Planungsabschnitt ein 3,50 m breiter Gehweg/„Radfahrer frei“ berücksichtigt.

Der derzeitige Anschluss an den Wilhelm-Bornstedt-Weg, der ausdrücklich kein Radweg sondern vielmehr ein Freizeitweg ist, wird im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme gekappt und ersatzweise an anderer Stelle neu geschaffen. Dabei wird aber keine Änderung hinsichtlich der Benutzungspflicht oder der Rechtsqualität des Weges vorgenommen. Es wird vielmehr lediglich eine der derzeitigen Nutzbarkeit ähnliche Zuwegung wiederhergestellt.

Für eine zukünftige Verlängerung nach Stöckheim (bei Ausbau dieses Straßenabschnittes) ist im Planungsabschnitt ein 3,50 m breiter Gehweg/„Radfahrer frei“ berücksichtigt. Wenn ein Neuausbau der Leiferder Straße in Richtung Stöckheim erforderlich wird, sollte der Gehweg/„Radfahrer frei“ bis Stöckheim fortgeführt werden.

Es besteht keine Nutzungspflicht. Der kombinierte Geh- und Radweg ist für Radfahrer freigegeben, grundsätzlich fährt der Radfahrer auf der Straße.

11.46.3.5 Führung der Fußgänger

Die Einwendung thematisiert die Führung des Fußgängerverkehrs. Der nördliche Gehweg wird für die Verbindung nach Stöckheim und zurück genutzt. Der von Stöckheim kommende Fußweg befindet sich schon auf der nördlichen Seite. Ein Seitenwechsel ist also nicht erforderlich. Der südliche Gehweg wird ausschließlich von den südlich an der Straße liegenden Anliegern genutzt. Die Weiterführung ab der Zufahrt zu Haus Nr. 5 ist überflüssig.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Siehe Punkt 11 a)

Der Gehweg auf der Südseite wird bis zur Mittelinsel verlängert, um auch für Fußgänger eine sichere Querungsstelle anzubieten. Der Gehweg ist mit einer Breite von 2,0 m geplant.

11.46.3.6 Querungshilfe

Die Querungshilfe ist weder für Fußgänger noch für Radfahrer notwendig. Fußgänger aus Richtung Stöckheim werden sie nicht nutzen, da auf der südlichen Seite keine Ziele für die Allgemeinheit liegen. Die Kirche und das Gemeindezentrum liegen am nördlichen Gehweg. Radfahrer bleiben und sollen wie dargestellt auf der Straße bleiben. Die Querungshilfe ist eher eine Gefahrenquelle als eine Hilfe. Sie ist für landwirtschaftliche Fahrzeuge überfahrbar. Auch das vermittelt keine Sicherheit.

Die Straße ist im Ausbau 7 m breit und daher von Radfahrern gut zu befahren. Im Bestand ist sie nur 6 m breit. Der Radfahrer muss im Bestand auf der schmalen Fahrbahn fahren. Im breiteren Ausbau soll er aber die Straßenseite wechseln, um auf den kombinierten Geh- und Radweg mit Gegenverkehr zu fahren. Das ergibt keinen vernünftigen Sinn.

Die Querungshilfe mit den Folgebauten erzeugt nicht notwendige Kosten, verbraucht viel Fläche und ist keine Hilfe.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Siehe Punkt 11 c)

11.46.3.7 Zusammenfassung

Abschließend werden hier vom Einwender die Kernaussagen seiner vorstehenden Einwendungen zusammengefasst. Aus den vorgebrachten Einwendungen ergibt sich Folgendes:

- Keine Führung der Radfahrer auf den kombinierten Geh- und Radweg.
- Die Querungshilfe ist überflüssig und nicht notwendig.
- Die Straßenführung sollte im Ausbau durchgängig eine Breite haben.
- Der kombinierte Geh- und Radweg ist auf einen Gehweg zu beschränken.
- Für die Kulkegrabenbrücke ist der südliche Gehweg überflüssig.
- Die Breiten der Brücken sind entsprechend anzupassen.
- Der südliche Gehweg sollte vor der Zufahrt zu Haus Nr. 5 enden.
- Durch die frei werdenden Flächen erhöht sich der Retentionsraum und Eingriffe in die Natur reduzieren sich.
- Es werden wesentliche Kosteneinsparungen erzielt.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Siehe Punkte 11 c), 11 a), 11 k), 11 i) sowie Punkt 6.4

Eine Verbreiterung der Fahrbahn im Bereich der Kulkegrabenbrücke bis zum Anschluss an Bestand östlich der Okerbrücke ist aufgrund der engen Radien erforderlich. Um die Breite auf ein Minimum zu begrenzen, wurde eine Schleppkurvenuntersuchung durchgeführt. Beim Ausbau werden die erforderlichen Breiten auch in den Anschlussbereichen für eine spätere Straßenplanung berücksichtigt.

Kosteneinsparungen wären möglich, sie würden jedoch nachweislich zu einer Verschlechterung des Maßnahmeergebnisses insbesondere hinsichtlich der Sicherheitsaspekte führen.

11.47

Die Einwendung richtet sich gegen die starke Zunahme des Fahrzeugverkehrs und die Durchfahrtmöglichkeit für LKW (>3.5 t). Diese führt zu einer deutlichen Lärmerhöhung an seinem Haus und beeinträchtigt die Lebensqualität und die Gesundheit seiner Familie. Die Lärmbelästigung — insbesondere nachts stellt eine Gesundheitsgefährdung (Schlafstörungen, Herz- Kreislauferkrankungen) dar.

Der Garten liegt direkt an der Straße, durch die Erhöhung des Fahrzeugverkehrs und durch den zusätzlichen LKW-Verkehr würde es zu einer deutlich stärkeren Luftverschmutzung (Feinstaub) kommen.

11.47.1 Schallbelastung durch angrenzende Fassade

Durch eine neue glatte, geklinkerte Fassade (ca. 14 m hoch) auf der südlichen Seite seines Grundstückes wird der Schall zusätzlich reflektiert. Somit erfolgt eine Schallbelastung des Schlafzimmers und des Kinderzimmers von 2 Seiten.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

In der RLS-90 ist festgelegt, dass Reflexionen an Gebäudefassaden berücksichtigt werden. Die in den Einwendungen angesprochene Reflexion an der südlichen Gebäudefassade ist im Berechnungsergebnis bereits enthalten.

Die Geräuschimmissionen wurden an allen Fassaden des Gebäudes berechnet. Der dargestellte Immissionsort stellt den maßgeblichen Immissionsort dar, an welchem rechnerisch die höchste Geräuschbelastung auftritt.

11.47.2 Belastungen durch LKW-Verkehr

Die Einwendung richtet sich gegen die Belastungen durch den LKW-Verkehr. Die schweren LKWs (über 3.5 t) verursachen Erschütterungen und können zu Beschädigungen des Hauses führen. Die stärkere Belastung durch Lärm-, Luftverschmutzung und Erschütterungen führt zu einem Wertverlust der Immobilie.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Auf Grund des mit 60 LKW täglich relativ geringen LKW-Anteils ist nicht mit Schäden aus Erschütterungen und stärkerer Lärm- und Luftverschmutzung zu rechnen.

11.47.3 Schallschutzgutachten

Die Einwendung richtet sich gegen das Schallschutzgutachten vom 23.09.2019 der AMT Ingenieurgesellschaft. Die Berechnungen aus dem schalltechnischen Gutachten von der AMT Ingenieurgesellschaft sind teilweise nicht nachvollziehbar.

Der Abstand des Immissionsortes am betroffenen Grundstück (Abstand zur Straße und Immissionspunkthöhe) sind im Gutachten fehlerhaft.

Vergleichsrechnungen nach RLS 90 (Lärmschutz an Straßen) und nach DIN 18005-1:2002 zeigen, dass die Grenzwerte nach der Lärmschutzverordnung (16.BISchV) nicht eingehalten werden. Das Lärmschutzgutachten muss überarbeitet werden. Somit erhebt der Einwender einen Anspruch auf die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen!

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

In einem Simulationsmodell wurde dieser Sachverhalt geprüft. Vor dem Immissionsort am betroffenen Grundstück ist die Fahrspur Richtung Norden der Leiferdestraße geringfügig breiter im Vergleich zu den übrigen Straßenabschnitten. Auf Luftbildern (Google Earth) wurde ein Abstand von etwa 5,5 Metern auf der Leiferdestraße/Alter Weg ermittelt. Vor dem Haus beträgt die Fahrbahnbreite etwa 6 Meter. Durch eine Anpassung der Fahrbahnbreite auf 6 Meter ergibt sich ein um 0,2 dB(A) (Tag) bzw. 0,1 dB(A) (Nacht) höherer Beurteilungspegel am besagten Immissionsort. Der anzusetzende Immissionsgrenzwert von 59 bzw. 49 dB(A) wird an dem Immissionsort unterschritten (konkret 57/49). Maßnahmen zum Schallschutz sind daher nicht erforderlich.

Gemäß RLS-90 wird die Geräuschemission einer Straße in der Mitte der äußeren, für den fließenden Kfz-Verkehr vorgesehenen, Fahrstreifen angesetzt. Als Fahrbahnrand zählt somit die Fahrbahn ohne Seitenstreifen. Der Immissionsort liegt gemäß Verkehrslärmschutzverordnung auf Höhe der Geschossdecke. Die Stockwerkshöhe der Gebäude wurde im Rahmen der Ortsbesichtigung geschätzt. Die Beurteilungspegel unterscheiden sich bei geringfügiger Abweichung (wenige Dezimeter) der Höhe des Immissionsortes nicht. Auch wenn die Immissionspunkthöhe nicht bei jedem Immissionsort exakt mit den örtlichen Gegebenheiten übereinstimmt, hat dies auf die Berechnungsergebnisse keinen Einfluss.

Die Berechnungen im schalltechnischen Gutachten wurden korrekt durchgeführt. Bei den vom Einwender dargestellten Verkehrsmengen aus dem Verkehrsgutachten von WVI handelt es sich um die werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw5). Für die Schallberechnungen ist gemäß RLS-90 jedoch die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge eines Jahres (DTV) zugrunde zu legen. Wegen der geringeren Verkehrsmenge an Wochenenden, Feiertagen und Ferienzeiten ist der DTV-Wert rund 12% niedriger als der DTVw5-Wert anzusetzen.

In der Berechnung des Einwenders wurde die Straßengattung „Landes-, Kreis und Gemeindeverbindungsstraße“ verwendet. Bei dieser Einstellung wird gemäß RLS-90 ein pauschaler Lkw-Anteil von 20% tagsüber und 10% nachts unterstellt. Laut Verkehrsgutachten werden jedoch nur 60 Lkw > 3,5t pro Tag erwartet, was – umgerechnet auf die Anforderungen der RSL-90 – einem Lkw-Anteil von 1,5% tagsüber und 2,1% nachts entspricht.

Bei der richtliniengerechten Berücksichtigung der ermittelten Verkehrszahlen ergeben sich daher geringere Beurteilungspegel als vom Einwender dargestellt.

11.47.4 Korrektur Schallschutzgutachten

Weiterhin bitte er um Stellungnahme, wann das korrigierte Schallschutzgutachten vorliegt.

Der Einwendung wird nicht entsprochen.

Wie bereits dargelegt, hat die Vorhabenträgerin glaubhaft dargelegt, dass das Schallschutzgutachten keine Fehler enthält. Daher erfolgt keine Korrektur.

Stellungnahmen 11.48-11.63 zur zweiten Auslegung siehe Anlagen.

12. Hinweise

12.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Stadt Braunschweig, Baureferat, Platz der deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Braunschweig pandemiekonform ausgelegt. Sich daraus ggf. ergebende Zugangsbeschränkungen zum Rathaus werden in der öffentlichen Bekanntmachung näher ausgeführt.

12.2

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Der Verlängerungsbeschluss ist öffentlich bekanntzumachen (§ 38 Abs. 4 S. 7 NStrG).

C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig erhoben werden.

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

Die Klage ist gegen die Stadt Braunschweig, Platz der Deutschen Einheit 1, 38100 Braunschweig zu richten.

Im Auftrag

Winter
Winter



Fundstellen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

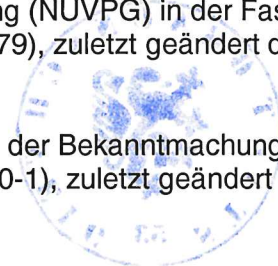
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432)

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

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

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

Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008



Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) R“, Ausgabe 2010, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA), Ausgabe 2015, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06), Ausgabe 2006, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), in Kraft getreten am 07.08.2009 bzw. 01.03.2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1408) m.W.v. 30.06.2020

