

Baureferat
Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbeschluss

B 4 (A 36) AS BS Merverode Ersatzneubauwerk BS 1

22. September 2021
0600- PF 2021/02

Inhaltsübersicht

- 1. Verfügender Teil**
 - 1.1 Planfeststellung**
 - 1.1.1 Feststellung**
 - 1.1.2 Planunterlagen**
 - 1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen**
 - 1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen**
 - 1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen**
 - 1.1.3.1 Baubeginn**
 - 1.1.3.2 Anzeige- und Informationspflichten**
 - 1.1.3.3 Bauausführung**
 - 1.1.3.4 Lärmimmissionen**
 - 1.1.3.5 Staubschutz während der Bauzeit**
 - 1.1.3.6 Naturschutz**
 - 1.1.3.7 Artenschutz**
 - 1.1.3.8 Wasser / Gewässer / Hochwasser**
 - 1.1.3.9 Kampfmittel**
 - 1.1.3.10 Leitungsträger**
 - 1.1.3.11 Vorbehalte**
 - 1.1.3.11.1 Allgemeiner Vorbehalt**
 - 1.1.3.11.2 Entscheidungsvorbehalt**
 - 1.1.3.12 Zusagen**
 - 1.1.3.13 Militärische Belange**
 - 1.1.3.14 Niederschlagswasser und potenzielle Grundwassergefährdung**
 - 1.1.3.15 Sonstiges**
 - 1.1.4 Genehmigungen und Erlaubnisse**
 - 1.1.5 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**
 - 1.1.6 Nachrichtliche Hinweise**
 - 2. Begründender Teil**
 - 2.1. Sachverhalt**
 - 2.1.1. Beschreibung des Vorhabens**
 - 2.1.2. Verfahrensablauf**
 - 2.2. Rechtliche Bewertung**
 - 2.2.1. Formalrechtliche Würdigung, Planrechtfertigung**
 - 2.2.1.1. Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens**
 - 2.2.1.2. Zuständigkeit**
 - 2.2.1.3. Planrechtfertigung**
 - 2.2.1.3.1. Notwendigkeit der Baumaßnahme**
 - 2.2.1.3.2. Variantenprüfungen; Ersatzneubau des Brückenbauwerks**
 - 2.2.1.3.3. Variantenvergleich**
 - 2.2.1.3.4. Null-Variante**

- 2.2.1.4 Nebenbestimmungen

- 2.2.2 Prüfung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht
 - 2.2.2.1 Vorprüfung
 - 2.2.2.2 Betrachtung zu prüfender Schutzgüter
 - 2.2.2.2.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit
 - 2.2.2.2.2 Tiere
 - 2.2.2.2.3 Pflanzen
 - 2.2.2.2.4 Boden
 - 2.2.2.2.5 Wasser
 - 2.2.2.2.6 Klima / Luft
 - 2.2.2.2.7 Landschaftsbild
 - 2.2.2.2.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter
 - 2.2.2.2.9 Wechselwirkungen zwischen den betrachteten Schutzgütern
 - 2.2.2.2.10 Zusammenfassung

- 2.2.3 Naturschutz
 - 2.2.3.1 Eingriffsregelung gem. § 15 BNatSchG
 - 2.2.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen
 - 2.2.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
 - 2.2.3.3.1 Ausgleichsmaßnahmen
 - 2.2.3.3.2 Ersatzmaßnahmen
 - 2.2.3.3.3 Herstellungskontrolle, Bericht
 - 2.2.3.3.4 Ersatzgeld
 - 2.2.3.4 Schutzgebiete
 - 2.2.3.5 Artenschutz
 - 2.2.3.5.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot in Bezug auf Tiere
 - 2.2.3.5.2 Störungsverbot
 - 2.2.3.5.3 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot
 - 2.2.3.5.4 Zusammenfassung
 - 2.2.3.5.5 Ausnahmen
 - 2.2.3.6 Gewässerschutz

- 2.2.4 Immissionsschutz
 - 2.2.4.1 Immissionen generell
 - 2.2.4.2 Verkehrslärm /Baustellenlärm
 - 2.2.4.3 Lärmschutzmaßnahmen
 - 2.2.4.4 Luftschadstoffe
 - 2.2.4.5 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

- 2.2.5 Denkmalschutz

- 2.2.6 Abfall- und Bodenschutz

- 2.2.7 Sonstige Rechtsvorschriften

- 2.2.8 Gesamtabwägung

- 2.3 Die Anordnung des Sofortvollzuges
 - 2.3.1 Besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung
 - 2.3.2 Abwägung mit dem Rechtsschutzbedürfnis Betroffener

- 2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

- 2.4.1 **Blinden- und Sehbehindertenverband Nds. e. V., Regionalverein Südostniedersachsen, 28.07.2020**
- 2.4.2 **Referat Stadtbild und Denkmalpflege, Braunschweig, 03.08.2020**
- 2.4.3 **Niedersächsisches Landvolk Braunschweiger Land e.V., Braunschweig, 14.08.2020**
- 2.4.4 **IHK Braunschweig, Braunschweig, 26.08.2020**
- 2.4.5 **Handwerkskammer, Braunschweig-Lüneburg-Stade, 27.08.2020**
- 2.4.6 **Stadt Braunschweig, Braunschweig, 07.09.2020**
- 2.4.7 **Stellungnahmen Leitungsträger**

- 3 **Rechtsbehelfsbelehrung**
- 3.1 **Klage**
- 3.2 **Sofortige Vollziehbarkeit**

- 4 **Hinweise**
- 4.1 **Hinweis zur Auslegung**

1. Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Auf Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, vom 2. Juli 2020 erlässt die Stadt Braunschweig als Planfeststellungsbehörde gem. § 38 Abs. 5 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) den

Planfeststellungsbeschluss

für den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes B 4 (A 36) AS BS Meverode BS 1

gemäß § 17 FStrG, § 1 Abs. 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG auf Grundlage der unter Ziffer 1.1.2.1 aufgeführten festgestellten Planunterlagen und nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.1.3 und Ziffer 1.1.4. festgestellt.

Mit diesem Beschluss werden alle mit dem Ersatzneubau des Brückenbauwerkes B 4 (A 36) AS BS Meverode BS 1. zusammenhängenden öffentlich-rechtlichen Belange geregelt.

Die von der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen, auch soweit sie in Erwidierungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben wurden, sind für die Vorhabenträgerin verbindlich und werden Bestandteil der Planfeststellung.

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird auf Antrag vom 26. Mai 2021 hin die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen.

Unterlagen der Auslegung

Erstelldatum der Unterlagen: 19. Mai 2020

Unterl. Nr.	Bezeichnung	Blatt
Teil A – Vorhabenbeschreibung		
1	Erläuterungsbericht	1 – 33
Teil B – Plantell		
5	Lageplan	1: 500 1 - 2

6	Höhenplan 1 : 500 /	1
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen 1 :1000	1
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen 9.1 Maßnahmenübersichtsplan 1: 35.000 9.2 Maßnahmenpläne 1 : 500, 1: 5.000 9.3 Maßnahmenkartei 9.4 vergleichende Gegenüberstellung	1 1 - 2 1 - 30 1-3
10	Grunderwerb 10.1 Grunderwerbsplan 1 : 500 / 1 : 5.000 10.2 Grunderwerbsliste	1 - 2 1 - 3
11	Regelungsverzeichnis	1 - 12
Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen		
14	Ermittlung der Belastungsklasse Straßenquerschnitt 1 : 50	1 - 2 1

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Folgende Unterlagen sind nachrichtlich beigefügt und mit dem Aufdruck „Nicht festgestellt“ versehen. Sie bedürfen nicht der Planfeststellung. Erstelldatum der Unterlagen: 19. Mai 2020

Unterl. Nr.	Bezeichnung	Blatt
Teil B – Planteil		
2	Übersichtskarte 1 : 25.000	1
3	Übersichtslageplan 1 : 5.000	1
5	Leitungsplan 1 : 500	1
11	Regelungsverzeichnis	1 - 12
Teil C – Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen		
15	Bauwerksskizze 1 : 33, 1 : 75	1
17	Immissionsschutztechnische Untersuchungen 17.1.1 Erläuterungsbericht 17.1.2 Berechnungen	1 - 10 1 - 11
18	Wassertechnische Untersuchungen	1 - 3

19	Umweltfachliche Untersuchungen 19.1.1 Bericht LBP Anlage: Dokumentation der Fledermausquartiersuche 19.1.2 Bestands- und Konfliktplan 1 : 500	1 – 46 1 – 12 1
Teil D – Nachweise		
22	Verkehrsuntersuchung	1 – 26

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1.3.1 Baubeginn

Die Bauarbeiten beginnen mit den Baumfällungen und der Baufeldfreimachung ab Oktober 2021.

1.1.3.2 Anzeige- und Informationspflichten

Die Baumaßnahmen sowie veränderte Verkehrssituationen und praktikable Verkehrsumleitungen sind durch ausführliche Informationsveranstaltungen bzw. geeignete Öffentlichkeitsarbeit vor Ort frühzeitig und kontinuierlich zu kommunizieren.

1.1.3.3 Bauausführung

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Bau nach dem Stand der Technik auszuführen; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten. Baubedingt vorübergehend beanspruchte Flächen sind mit höchster Sorgfalt zu behandeln und nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen.

1.1.3.4 Lärmimmissionen

1. Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der AVV Baulärm unter Ziffer 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.
2. Lärmintensive Bauarbeiten dürfen nur werktags (Montag bis Samstag) von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgeführt werden. Diesbezügliche Anforderungen sind in den Unterlagen zum Bauvertrag zu definieren.
3. Es sind nur lärm- und erschütterungsarme Baumaschinen und lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren zu verwenden.
4. Wenn Vibrationsramme, Straßenfertiger, Vibrationswalze, Radlader und Mobilbagger durchgängig gleichzeitig arbeiten und die nördliche Lärmschutzwand noch nicht vollständig hergestellt ist, sind diese Baumaschinen mit einer temporären Schallabschirmung zu versehen.

5. Damit sich die Anwohner auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Bau-
maßnahmen einstellen können, sind sie frühzeitig und umfassend, insbesondere über
lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren.
6. An der nordwestlich des Rampenohres gelegenen Fläche müssen abweichend von
Planunterlage 9.2/1 anstelle der bisherigen Planung ausreichend hoch aufwachsende
Siedlungsgehölze (Maßnahme 3.2 A) oder weitere Einzelbäume bzw. Baumgruppen
(Maßnahme 3.1 A) zum Lärm- und Sichtschutz entwickelt werden. Art und Umfang der
Neupflanzungen sind mit der Planfeststellungsbehörde und dem Fachbereich Stadt-
grün der Stadt Braunschweig abzustimmen. Betroffene Anwohner sind einzubinden.

1.1.3.5 Staubschutz während der Bauzeit

Staubemissionen durch Bautätigkeit, Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse sind durch geeig-
nete Maßnahmen wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung zu vermeiden bzw. zu mini-
mieren. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hinlaufend zu überwachen
und gegebenenfalls anzupassen.

1.1.3.6 Naturschutz

1. Die in den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 beschriebenen Vermeidungs- und
Verminderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vollumfäng-
lich umzusetzen bzw. einzuhalten, soweit sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss
nicht etwas Abweichendes ergibt.
2. Das Entfernen der Gehölze darf nur in der Zeit zwischen dem 01. Oktober. und dem
28. Februar erfolgen. Quartierbäume von Fledermäusen, in denen sich Wochenstuben
befinden, dürfen nicht vor dem 01.11. eines Jahres gefällt werden. Vor Fällung der
Bäume hat eine Kontrolle der Höhlenbäume auf Quartiernutzung durch Fledermäuse
zu erfolgen.
3. Der Oberboden von allen Auftrags- und Abtragsflächen ist abzutragen, zwischenzula-
gern und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder einzubauen.
4. Die Baumaßnahme ist im Rahmen der ökologischen Baubegleitung (ÖBB) durch ei-
nen diplomierten Landschaftsarchitekten oder eine vergleichbar qualifizierte Person zu
begleiten.
5. Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist innerhalb von zwei Kalenderjahren
ab Beginn der Bauarbeiten abzuschließen. Die Antragstellerin hat der Planfeststel-
lungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen innerhalb von drei Monaten einen
Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs-
und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen
vorzulegen.
6. In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde sowie dem Fachbereich Stadtgrün
der Stadt Braunschweig hat eine laufende Abstimmung zur Optimierung des Umfangs
der notwendigen Rodungsarbeiten zu erfolgen.

1.1.3.7 Artenschutz

Zu den Einzelheiten der folgenden Ausführungen wird auf die Unterlage 19.1.1 verwiesen.
Die darin dokumentierten Ergebnisse sind strikt einzuhalten und umzusetzen.

1.1.3.8 Wasser / Gewässer / Hochwasser

Natürlich entstandene Oberflächengewässer sind im Baubereich nicht vorhanden. Es sind keine neu hinzukommenden Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten. Die Entwässerung ist an den aktuellen Stand der Technik und der Umweltaanforderungen anzupassen.

1.1.3.9 Kampfmittel

Eine 2017 erfolgte Luftbildauswertung zeigte im Planungsbereich Bombardierungen, Kriegseinwirkungen und Bodenverfärbungen an. Im Bereich der geplanten Trasse besteht daher in Teilbereichen der Verdacht auf im Erdboden vorhandene Kampfmittel. Aus Sicherheitsgründen sind in diesen Bereichen vor dem Beginn von Erdarbeiten Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel (Oberflächensondierung) oder -sofern diese nicht möglich sind- eine baubegleitende Kampfmittelsondierung durchzuführen.

1.1.3.10 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 BS|Netz GmbH vom 3.09.2020 und der Vodafone GmbH vom 7.09.2020 sind zu beachten.

Die Vorhabenträgerin hat sich rechtzeitig, mindestens drei Monate vor Baubeginn, mit allen betroffenen Leitungsträgern (BS|Netz GmbH und Vodafone GmbH) in Verbindung zu setzen, um technische Einzelheiten im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. Die für die Detailplanungen der Sicherungs- und Umlegungsmaßnahmen der Versorgungsanlagen notwendigen Unterlagen der Ausführungsplanung sind den betroffenen Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn bereitzustellen.

Die von den betroffenen Leitungsträgern übersandten Lage- und Bestandspläne, Kabelmerkbblätter, die Leitungsschutzanweisungen sowie die Auflagen und Hinweise der „Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln“ sind zu beachten und einzuhalten.

Eine entsprechende Einweisung der ausführenden Baufirmen ist durchzuführen. Eine Beschädigung oder Beeinträchtigung der Anlagen bzw. Leitungen ist durch entsprechende Vorkehrungen zu vermeiden. Sollten wider Erwarten Ver-/Entsorgungsanlagen entdeckt oder beschädigt werden, ist unverzüglich Kontakt zu dem entsprechenden Betreiber aufzunehmen. Sollte der Gestaltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen überschreiten, hat die Vorhabenträgerin die o.g. Leitungsträger unverzüglich zu benachrichtigen.

Vorhandene Versorgungsanlagen und -leitungen sind erforderlichenfalls umzulegen oder zu sichern. Sie dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit frei zugänglich bleiben. Hinsichtlich der Einhaltung der Mindestabstände zu den Versorgungsleitungen sind die im DVGW-Regelwerk W 400-1 „Technische Regeln Wasserverteilungsanlagen - Teil 1 Planung“ aufgeführten Hinweise einzuhalten. Ebenso ist die DIN 1998 „Unterbringung von Leitungen und Anlagen in öffentlichen Flächen; Richtlinien für die Planung“ einzuhalten. Die im DVGW-Regelwerk GW 315 aufgeführten „Hinweise für Maßnahmen zum Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ sind zu berücksichtigen.

Bezüglich vorgesehener Baumpflanzungen ist die Einhaltung der Hinweise des DVGW-Regelwerkes GW 125 und ATV-H 162 „Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ zu beachten.

1.1.3.11 Vorbehalte

1.1.3.11.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; § 1 Abs. 1 NVwVfG i. V. m § 76 VwVfG bleibt hiervon unberührt.

1.1.3.11.2 Entscheidungsvorbehalt

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten.

1.1.3.12 Zusagen

Die seitens der Vorhabenträgerin, insbesondere auch in den Erwidernungen zu Stellungnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde, abgegebenen Zusagen sind einzuhalten.

1.1.3.13 Militärische Belange

Die Vorhabenträgerin sagt die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinien für militärische Infrastrukturforderungen an Straßen (RIS_t) und der Richtlinie für den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) bei dem geplanten Ersatzneubau zu. Der Ersatzneubau des Brückenbauwerks wird in die entsprechende Militärische Lastenklasse eingestuft und diese wird dem Logistikzentrum der Bundeswehr unter folgender E-Mail-Adresse übermittelt: LogZBwAbtVerkTrspVerkFüSGMilGeo@bundeswehr.org. Die neuen Brückenbauwerke sind nach MLC (Militärische Lastenklasse) einzustufen. Die Vorhabenträgerin hat die Einstufung dem Logistikzentrum der Bundeswehr zu übermitteln.

1.1.3.14 Niederschlagswasser und potenzielle Grundwassergefährdung

1. Während der Baumaßnahme ist das anfallende Niederschlagswasser ordnungsgemäß abzuleiten.
2. Bei eventuellen Schadenfällen, d. h. Austritt von wassergefährdenden Stoffen, ist die Feuerwehr der Stadt Braunschweig (Tel.: 1 12) unverzüglich zu benachrichtigen.
3. Der Beginn der Maßnahme ist der Unteren Wasserbehörde (Ansprechpartner: Herr Stephan) spätestens drei Werkzeuge vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.
4. Das Ende der Maßnahme ist der Unteren Wasserbehörde (Ansprechpartner: Herr Stephan) spätestens 14 Tage nach Beendigung der Maßnahme anzuzeigen.

1.1.3.15 Sonstiges

1. Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Baugrunduntersuchung durchzuführen, die eine Gründungsbeurteilung enthalten muss.
2. Für die Bauarbeiten ist die zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderliche verkehrsbehördliche Genehmigung einzuholen.

3. 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.
4. Soweit textliche Planänderungen und -ergänzungen sowie Nebenbestimmungen nicht zeichnerisch im Plan berücksichtigt sind, sind die textlichen Regelungen maßgeblich.
5. Auflagenvorbehalt: Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, der Vorhabenträgerin weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern bzw. zu ergänzen.
6. Die Baumaßnahme erfolgt in enger Abstimmung mit der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG).

1.1.4 Genehmigungen und Erlaubnisse

1. Dieser Planfeststellungsbeschluss beinhaltet in Rahmen der Konzentrationswirkung die wasserrechtliche Genehmigung der Unteren Wasserbehörde für das Einleiten von Niederschlagswasser der Verkehrsflächen.
2. Im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen waren auch Nachweise über die Qualität und Quantität der von Verkehrsflächen abzuleitenden Niederschlagswasser zu erarbeiten.
3. Sofern Direkteinleitungen (z. B. Einleitung in Gräben, Versickerung) vorhanden sein werden, sind hierfür vor der Herstellung der Anlagen wassertechnische Berechnungen gemäß dem Stand der Technik durchzuführen und technische Zeichnungen zu fertigen. Dies gilt auch für vorhandene Anlagen.

1.1.5 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge nachfolgend aufgelisteter Einwender sowie Bedenken und Anträge, die die aufgeführten Behörden und Stellen geäußert haben, werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusage der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen / Stellungnahmen im Einzelnen wird auf Punkt 2.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Getroffene Zusagen sind unter Punkt 2.4 Zusagen aus dem Beteiligungsverfahren aufgeführt.

Stellungnahmen

1. Blinden- und Sehbehindertenverband Nds. e. V., Regionalverein Südostniedersachsen, 28. Juli 2020
2. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Bonn, 30. Juli 2020
3. Referat Stadtbild und Denkmalpflege, Braunschweig, 03. August 2020
4. EWE NETZ GmbH, Oldenburg, 04. August 2020

5. LGLN, Regionaldirektion Braunschweig-Wolfsburg, Wertermittlung und städtebauliche Bodenordnung, 04. August 2020
6. LGLN, Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst, 06. August 2020
7. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, 14. August 2020
8. Niedersächsisches Landvolk Braunschweiger Land e.V., Braunschweig, 14. August 2020
9. Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Braunschweig, 17. August 2020
10. IHK Braunschweig, Braunschweig, 26. August 2020
11. Handwerkskammer, Braunschweig-Lüneburg-Stade, 27. August 2020
12. Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., Hannover, 27. August 2020
13. LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht MBH, Hannover, 01. September 2020
14. BS Verkehrs-GmbH, Braunschweig, 03. September 2020
15. BS Netz, Braunschweig, 03. September 2020
16. Vodafone GmbH, Langenhagen, 07. September 2020
17. Stadt Braunschweig, Braunschweig, 07. September 2020
18. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover, 09. September 2020

1.1.6 Nachrichtliche Hinweise

1. Es wird darauf hingewiesen, dass Schwerlasttransporte (überbreite Fahrzeuge) zukünftig eine VEMAG-Genehmigung (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransport) benötigen, die auf eventuelle Einschränkungen im Netz und der möglichen Umfahrungen hinweist.
2. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in Verbindung mit den Niedersächsischen Ausführungsbestimmungen zum Bundesnaturschutzgesetz (NAG-BNatSchG) vorzunehmen.
3. 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.
4. Privatrechtliche Beziehungen bleiben von den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses unberührt.

2. Begründender Teil

2.1. Sachverhalt

2.1.1. Beschreibung des Vorhabens

Die Planung umfasst die Erneuerung des Überführungsbauwerks BS 1 (BW-Nr. 3729524 im Netzknoten 3729075) über die B 4 einschließlich der Anpassung der Zufahrtsrampe der AS Braunschweig-Melverode an die B 4 (A 36) im Zuge der K 29. Die Erneuerung betrifft nur den Autobahnanschluss (Einfahrt) in Richtung Norden.

Die Baumaßnahme erfolgt direkt im Stadtgebiet Braunschweig Süd zwischen dem Gewerbegebiet Leipziger Straße Nord und Wohngebieten östlich der A 36/B 4. Westlich der Autobahn und südlich der Rampe/K 29 befindet sich das Gelände der HEH-Klinik (Herzogin Elisabeth Hospital).

Im Mittelstreifen der A 36/B 4 verlaufen die Straßenbahnlinien 1 und 2. Unmittelbar südlich des Bauwerks BS 1 (Abstand ca. 30 m) liegen beidseitig die Haltepunkte HEH-Klinken. Die Haltestellen werden durch eine Unterführung unter der A 36 ca. 100 m südlich des Bauwerks erschlossen.

Vom westlich gelegenen Kreisverkehr verlaufen südlich am Dammfuß der Rampe ein Rad- und Gehweg bis zur Unterführung. Westlich der B 4/ A 36 führt ein Gehweg vom Gewerbegebiet mit ungesicherter Querung der Ausfahrtsrampe unter dem Bauwerk BS 1 bis zum Rad- und Gehweg am Dammfuß. Dieser wird im Zuge der Baumaßnahme zurückgebaut.

Das bestehende Bauwerk muss aus bautechnischen Gründen erneuert werden. Derzeit ist die erforderliche lichte Höhe über der B 4 für die Richtungsfahrbahn Nord nicht eingehalten. Die lichte Höhe im Bereich der Straßenbahngleise ist eingeschränkt, jedoch aufgrund der separaten Gleisführung durch eine Ausnahmegenehmigung der LEA (Landeseisenbahnaufsicht Hannover) ausreichend.

Im Zuge der Neuplanung ist die Gradienten der Überführung an die Erfordernisse der Bundesstraße anzupassen. Daraus ergibt sich, dass die lichte Höhe der neuen Brücke 1,0 m höher sein wird als das Bestandsbauwerk. Es erfolgt ein Neubau an gleicher Stelle.

Die übergeordnete Strecke ist zwischen dem Kreuz Braunschweig Süd und dem Anschluss an die B 6 neu A 36/A369 im Dreieck Vienenburg als großräumige Verbindung in die Verbindungsfunktionsstufe VFS I eingestuft. Die Strecke hat ca. 30 m südlich des Bauwerks BS 1 eine Widmungsgrenze. Südlich des Planungsbereiches ist die Strecke als Bundesautobahn BAB A 36 gewidmet. In Richtung Norden einschließlich des Anschlussbereiches der Rampe bis nach dem Kreuz Braunschweig Süd ist die Strecke als Bundesstraße B 4 gewidmet. Nördlich des Kreuzes führt die Straße als Landesstraße L 295 weiter. Die Rampe selbst liegt innerhalb der Ortslage und ist als Kreisstraße K 29 gewidmet.

Die Planung erfolgte durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel. Träger der Baulast ist die Bundesrepublik Deutschland. Von der Maßnahme betroffen ist die Stadt Braunschweig, Gemarkung Melverode, Flur 1 und 2.

Für das Bauwerk wurden zwei Varianten untersucht. Daraus geht als Vorzugslösung ein Einfeldbauwerk hervor.

Änderungen in der Lage der Rampe sind nur hinsichtlich der Rampenhöhe in geringem Umfang (ca. 1,2 Meter) vorgesehen. Der zur Verfügung stehende Seitenraum hat für Lageverschiebungen nur geringe Reserven. Die Anbindung an den Kreisverkehr und die bestehende Einfahrt in die Autobahn bleiben wie im Bestand erhalten. Der unterführte Querschnitt der B 4 (RQ 28 ohne Standstreifen) und der Straßenbahnbereich bleiben ebenfalls unverändert.

Westlich parallel zur B 4 wird hinter der Lärmschutzwand ein Gehweg mit unterführt. Dieser entfällt im Zuge der Baumaßnahme einschließlich der Querung der Rampe Nord (Tangentialrampe).

Die Baustrecke beginnt am Kreisverkehrsplatz Leipziger Straße/ Alte Leipziger Straße (K 29) und endet an der Trenninselspitze der Einfahrt in die B 4 in Richtung Norden. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 480 m.

Ableitung der Trassierungsgrundlagen:

Die übergeordnete Strecke B 4 hat die Verbindungsfunktionsstufe VFS I. Grundsätzlich werden Bundesstraßen nach RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012) geplant. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (> 30.000 Kfz/24h) ist gemäß RAL für den vorliegenden Planungsbereich der erforderliche zweibahnige Querschnitt nach den Vorgaben der RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen 2008) zu planen. Nach RAA wird für die B 4 als autobahnähnliche Straße die Entwurfsklasse EKA 2 festgelegt. Die südlich des Planungsbereiches beginnende A 36 hat die Entwurfsklasse EKA 1A (Fernautobahn).

Die Strecke zwischen dem Anschluss an die Leipziger Straße (Kreisverkehr) und der autobahnähnlichen B 4 ist als Verbindungsrampe nach RAA einzustufen. Sie beginnt an einem plangleichen Knotenpunkt mit einer untergeordneten Straße und endet in der Einfahrt in die B 4 in Richtung Norden. Als solche wird sie in die Rampengruppe II eingeordnet.

Die Baustrecke ist anbaufrei und wird als Kraftfahrstraße betrieben. Ein streckenbezogenes Gesamtkonzept zur Gestaltung ist nicht vorgesehen. Es erfolgt die Einpassung des Ersatzneubaus in die bestehende Strecke.

2.1.2 Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, (NLStBV) am 2. Juli 2020 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt Braunschweig nach §17 FStrG beantragt. Die Stadt Braunschweig nimmt als kreisfreie Stadt die Aufgabe der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Bundesstraßen als Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises wahr.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 27. Juli bis zum 26. August 2020 im Rathaus der Stadt Braunschweig während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Die Stadt Braunschweig hatte Zeit und Ort der Auslegung vorher formgerecht ortsüblich bekanntgemacht (§ 73 Abs. 5 VwVfG, § 13 Abs. 3 der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig). Die Bekanntmachung erfolgte am 20. Juli 2020 in der Braunschweiger Zeitung sowie auf der Internetseite der Stadt Braunschweig. Hinsichtlich des Bekanntmachungstextes wird auf die Verfahrensakte verwiesen.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen (hier bis zum 9. September 2020) bei der Stadt Braunschweig oder bei der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Durch die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte auch die Benachrichtigung der Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 9. September 2020 zu dem Plan Stellung zu nehmen.

Während des Auslegungszeitraums konnten die Planfeststellungsunterlagen auch auf der Internetseite der Stadt Braunschweig braunschweig.de/planfeststellung eingesehen werden.

Bis zum Ende der Frist mit Ablauf des 9. September 2020 gingen keine Einwendungen von Privatpersonen ein. In Niedersachsen anerkannte Vereinigungen äußerten sich nicht zu dem Vorhaben.

Parallel zur Auslegung der Planunterlagen hat die Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde die beteiligten Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das Bauvorhaben berührt werden können, unter Beifügung der Antrags- und Planunterlagen zur Stellungnahme aufgefordert.

Über die unter Punkt 1.1.5 aufgeführten Träger öffentlicher Belange hinaus haben keine weiteren Institutionen Stellungnahmen abgegeben, keine Leitungen/Anlagen im Planungsgebiet oder keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

Die Planfeststellungsbehörde/Anhörungsbehörde hat sämtliche eingegangenen Stellungnahmen zusammengestellt und der Vorhabenträgerin am 16. Oktober 2020 zur Erwiderng übersandt. Die Vorhabenträgerin äußerte sich dazu mit Schreiben vom 17. November 2020. Den Trägern öffentlicher Belange wurden die Erwiderngen von der Planfeststellungsbehörde/Anhörungsbehörde zur Kenntnisnahme übersandt.

Nach Auswertung der Erwiderngen der Vorhabenträgerin zu den eingegangenen Stellungnahmen hat sich die Planfeststellungsbehörde/Anhörungsbehörde entschlossen auf einen Erörterungstermin zu verzichten (§ 17a Nr. 1 FStrG). Den betroffenen Trägern öffentlicher Belange wurde dazu Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Nachdem die Planfeststellungsbehörde den Trägern öffentlicher Belange mitgeteilt hat, dass sie beabsichtige, ohne Erörterungstermin zu entscheiden, hat kein Beteiligter Vorbehalte gegen dieses Procedere geltend gemacht.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung, Planrechtfertigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die B 4 darf als Bundesfernstraße (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG) gemäß § 17 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten § 1 Abs. 1 NVwVfG i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG. Der Ersatzneubau des Bauwerks B1 (Brücke über die B 4) stellt eine Maßnahme im Sinne des § 17 FStrG dar.

2.2.1.2 Zuständigkeit

Für die Baumaßnahme hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, (NLStBV) am 2. Juli 2020 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt Braunschweig nach §17 FStrG beantragt. Die Stadt Braunschweig nimmt als kreisfreie Stadt die Aufgabe der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für Bundesstraßen als Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises wahr.

2.2.1.3 Planrechtfertigung

2.2.1.3.1 Notwendigkeit der Baumaßnahme

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen

Fachplanungsgesetzes erforderlich sein und -angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) - dem Artikel 14 Absatz 3 des Grundgesetzes (GG) standhalten. Eine straßenrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass sie objektiv vernünftigerweise geboten ist. 'Vernünftigerweise geboten' bedeutet dabei nicht, dass die vorgesehene Baumaßnahme unausweichlich ist.

Die Erforderlichkeit der Planung ergibt sich aus Folgendem:

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

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin als der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 FStrG). Aus diesem Grunde hat die Vorhabenträgerin für das Brückenbauwerk über die B 4 eine statische Nachrechnung des Überbaus nach aktuellen Vorschriften durchgeführt. Die Untersuchung des Bauwerks durch Nachrechnung ergab, dass die gestellten Anforderungen nicht erfüllt werden. Eine Erneuerung des Brückenbauwerkes ist mittelfristig unumgänglich.

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

Grundsätzliche Einwendungen gegen die Notwendigkeit des Vorhabens liegen nicht vor.

2.2.1.3.2 Variantenprüfungen; Ersatzneubau des Brückenbauwerks

Für die Erneuerung des Bauwerkes wurden zwei Varianten intensiv untersucht, die im Folgenden näher dargestellt sind.

Variante 1 (Bauwerk mit Übergangsbogen R= 300):

Hinsichtlich der Lage folgt Variante 1 der bestehenden Strecke. Der Anschluss an den Kreisverkehr und die Einfahrt in die B 4 werden in Lage und Höhe nicht verändert. Der Bereich östlich des Bauwerks mit paralleler Lärmschutzwand bleibt in der Lage wie im Bestand und an die Höhenlage des neuen Bauwerks angepasst. Vom Baubeginn an bis zum Bauwerk wird die Rampe mit einer Bogenfolge $R = 175 \text{ m/R} = 280 \text{ m}$ gestreckt trassiert. Das Bauwerk selbst liegt in einem Rechtsbogen $R = 300 \text{ m}$ einschließlich Klothoiden. Die Trassierung in einem einheitlichen Lageplanelement ist aufgrund der Anpassung an die nachfolgende Schleifenrampe nicht möglich. Es ist darauf zu achten, dass eine gleichmäßige Querneigung über die gesamte Bauwerkslänge eingehalten wird. Im Anschluss an das Bauwerk wird durch eine Eilinie mit den Radien $R = 40 \text{ m}$ und $R = 32 \text{ m}$ die Einfahrt in die B 4 erreicht. Zur Einhaltung der lichten Höhen über der B 4 und der Stadtbahnstrecke ist die Anhebung der Gradienten im Bauwerksbereich um etwa 1,0 m erforderlich. Vom Kreisverkehr an steigt die Strecke mit 3,1 % bis zum Hochpunkt kurz vor dem Bauwerk an, fällt dann zunächst mit 4,7 %, im Bestandsanschluss mit 2,5 % zur B 4. Der Ausrundungshalbmesser der Kuppe beträgt 2.150 m. Das Bauwerk liegt vollständig in der Kuppe. Die Parameter der Gradienten halten die Vorgaben nach RAA ein. Der bestehende Damm wird erhöht, es sind nur geringe seitliche Anpassungen im Böschungsbereich erforderlich. Durch die angepasste Lagetrassierung und die erforderliche Gradientenführung (Zwangslage Hochpunkt) entsteht unmittelbar westlich des Bauwerks ein kritischer Punkt hinsichtlich der Querneigung. Eine Verwindung im Hochpunkt ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Es wird bei Variante 1 vorgeschlagen, die Querneigung von Baubeginn an bis über das Bauwerk bei 2,5 % in einer Richtung zu belassen. Der

Radius $R = 280$ m wird somit mit gegenläufiger Querneigung trassiert. Dies ist nach RAA nicht zulässig. Bei Variante 1 ist ein Dreifeldbauwerk erforderlich. Es wird zunächst eine lichte Weite von ca. 44 m vorgesehen. Die Umsetzung der Variante 1. ist aus entwurfs- und sicherheitstechnischer Sicht nicht weiter zu verfolgen.

Variante 2 (Vorzugsvariante) (Bauwerk vollständig gerade):

Variante 2 beginnt wie Variante 1 am Kreisverkehr mit einem Radius $R = 175$ m. Im Bauwerksbereich wird bei Variante 2 eine Gerade angelegt, wodurch die Trasse westlich des Bauwerks um ca. 1,0 m in Richtung Norden ausschwenkt. Hier wird der bestehende Damm in einem Abschnitt von ca. 30 m so weit überschüttet, dass zur Ausfahrtrampe im Zuge der K 29 am Dammfuß ein Stützbauwerk erforderlich wird. Im östlichen Anschluss an die Brücke verläuft die Trasse analog Variante 1. Bei Variante 2 liegt der Verwindungsbereich deutlich neben dem Hochpunkt in einem Abschnitt mit ausreichender Längsneigung. Die Anlage der Querneigung und Verwindung erfolgt bei Variante 2 richtliniengerecht. Durch die geradlinige Führung der Variante 2 ergibt sich für die Bauwerksplanung die Möglichkeit eine Einfeldbrücke auszuführen. Die lichte Weite liegt bei 40,53 m. Die Höhentrassierung erfolgt prinzipiell wie bei Variante 1 und liegt im Bauwerksbereich höher als bei Variante 1. Der Kuppenhalbmesser im Bauwerk beträgt $H = 1.500$ m.

2.2.1.3.3 Variantenvergleich

Merkmal	Variante 1		Variante 2	
		Rang		Rang
Lage im Bauwerk	$R = 300$ mit Übergangsbogen im Bauwerk,	2	Bauwerk vollständig in Gerade	1
Lagetrassierung	Radienlänge zu kurz, Radienfolge nicht regelkonform	2	Radienfolge und – länge richtliniengerecht	1
Höhentrassierung	Keine Grenzwertüberschreitungen	1	Keine Grenzwertüberschreitungen	1
Verwindungen	Gegenläufige Querneigung in $R = 280$ m	2	RAA-gerechte Verwindung	1
Gesamt		2		1

Variante 1 ist aufgrund der angepassten Lagetrassierung nachteilig aus entwurfs- und sicherheitstechnischer Sicht. Die gegenläufige Querneigung ist nach RAA nicht zulässig. Variante 1 ist aus entwurfs- und sicherheitstechnischer Sicht nicht weiter zu verfolgen. Darüber hinaus entfallen bei der gewählten Variante 2, welche als Einfeldbrücke ausgeführt wird, die Betonage von zwei erforderlichen Brückenpfeilern. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des einzuhaltenden Zeitfensters, nämlich dem Neubau des Autobahnkreuzes Süd und dessen Fertigstellung bis zum Jahr 2023, ein nicht unwesentlicher Vorteil der Variante 2. Um die verkehrlichen Beeinträchtigungen auf der A 36/ B4 so gering wie möglich zu halten, soll der Neubau des Bauwerks BS 1 im Schatten der Erneuerung des Autobahnkreuzes Süd erfolgen.

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

Die sogenannte 'Null-Variante' kommt als Alternative nicht in Betracht, da sie den Verzicht auf das Vorhaben als solches bedeutet. Mittelfristig würde eine Sperrung des Brückenbauwerkes

erforderlich werden, so dass eine für Braunschweig und das Umland wichtige Verkehrsbeziehung entfallen würde.

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

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

Die Kosten der Baumaßnahme betragen in etwa 3,316 Mio. €. (brutto). Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die NLStBV, die BSVG und -ggf. anteilig- die Stadt Braunschweig tragen die Gesamtkosten der Baumaßnahme. Für die Kostenteilung ist eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen.

2.2.1.3.4 Null-Variante

Die sogenannte 'Null-Variante' kommt als Alternative nicht in Betracht, da sie den Verzicht auf das Vorhaben als solches bedeutet. Mittelfristig würde eine Sperrung des Brückenbauwerkes erforderlich werden, so dass eine für Braunschweig und das Umland wichtige Verkehrsbeziehung entfallen würde. Varianten, die geringere Benachteiligungen nach sich ziehen, gibt es nicht.

2.2.1.4 Nebenbestimmungen

Die unter Ziffer 1.1.3 getroffenen Nebenbestimmungen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den geltenden Rechtsvorschriften, den anerkannten Regeln der Technik sowie aus den berechtigten Forderungen und Hinweisen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgebracht wurden. Darüber hinaus ist die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen nicht erforderlich.

2.2.2 Prüfung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht

2.2.2.1 Vorprüfung

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

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

Die durchgeführte allgemeine Vorprüfung hat ergeben, dass von dem Ersatzbau unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien, relevante Schutzgüter nicht derart betroffen sind, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind (s. u.).

Die gesamten Flächen im Bereich der Rampen werden nur vorübergehend für den Baubetrieb in Anspruch genommen und nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt und, mit Ausnahme der freizuhaltenden Sichtfelder gem. RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen Ausgabe 2012) und der RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen Ausgabe 2008). und Leitungstrassen (Gas-, Trinkwasser), neu bepflanzt.

Natura 2000-Gebiete, Schutzgebiete nach §§ 23 ff. BNatSchG oder Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen. Nordwestlich des Autobahnkreuzes grenzt ein Landschaftsschutzgebiet an (LSG „Parkgebiet Richmond“), welches jedoch nicht berührt wird, FFH-Lebensraumtypen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

2.2.2.2 Betrachtung zu prüfender Schutzgüter

Im Rahmen der Vorprüfung wurden folgende Schutzgüter geprüft und hinsichtlich ihrer Auswirkungen betrachtet.

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.

Für die Baumaßnahme wurde eine landschaftspflegerische Begleitplanung¹ durchgeführt. Diese ist in den Unterlagen 9 und 19 enthalten. Nachfolgend werden die Auswirkungen auf die Belange der Umwelt aufgeführt.

2.2.2.2.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Der vorhandene Verkehr stellt eine Vorbelastung für die umliegenden Wohngebiete und Freianlagen dar.

Mit Ausnahme der Bauphase sind keine Veränderungen gegenüber der Bestandssituation hinsichtlich Emissionen (einschl. Lärm) und Verkehrssicherheit zu erwarten. Die Veränderungen des Landschaftsbildes erzeugen angesichts der bereits bestehenden baulich vorgeprägten Situation keine erheblichen Auswirkungen auf die Menschen.

Während der Bauzeit (ca. eineinhalb Jahre) werden sich Auswirkungen durch eine vermehrte Baulärmbelastung ergeben. Diese sind jedoch zeitlich begrenzt und werden durch die Einhaltung der 32. BImSchV auf das unvermeidbare Maß verringert. Die Nachtruhe wird gewahrt. Sie betreffen relativ wenige Wohngebäude, die zudem bereits durch Verkehrslärm vorbelastet sind.

Mögliche zusätzliche Emissionen durch Umleitungsverkehre sind ebenfalls zeitlich begrenzt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Menschen, insbesondere deren Gesundheit, entstehen durch das Vorhaben daher nicht.

2.2.2.2.2 Tiere

Im Rahmen der Bestandsbeschreibung und -bewertung in Kap. 2.1.1 des LBP wurden auf Grundlage einer Potenzialabschätzung bzw. anhand der Wirkfaktoren des Vorhabens folgende planungsrelevanten Arten / Artengruppen nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie Vogelarten nach Artikel 1 der VS-RL ermittelt:

- Fledermausarten gem. Anhang IV FFH-RL mit Quartieren in Baumhöhlen und Baumspalten und potenziellen Quartieren in Brückenbauwerken
- Vogelarten der Siedlungen bzw. Gebüsche und Gehölzbestände einschließlich der Höhlen- und Nischenbrüter.

Relevante Wirkfaktoren bestehen aus anlagebedingtem Verlust des Brückenbauwerkes und baubedingten Verlusten von Einzelbäumen und Gehölz- und Gebüschbeständen.

Insgesamt werden zwei Einzelbäume im Bereich der westlichen Rampe, die Baumhöhlen aufweisen, die als Wohn- oder Nisthöhle in Frage kommen, gefällt. Die zu beseitigenden Pflanzenbestände besitzen aufgrund der Vorbelastung durch den Straßenverkehr und der z. T. isolierten Lage innerhalb der Verkehrsflächen nur ein geringes Lebensraumpotential bzw. haben nur eine Bedeutung für allgemein verbreitete Arten. Einige ältere Bäume mit Astausbrüchen und Höhlungen kommen potentiell als Quartierbäume für Brutvögel und Fledermäuse in Frage. Eine konkrete Besiedlung konnte nicht festgestellt werden, auch am Bauwerk selbst gab es keine Hinweise auf Fledermäuse.

Temporär können sich während der Bauphase geringfügige Störfwirkungen ergeben. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen, z.B. durch eine Zunahme der Verkehrsdichte, sind nicht zu erwarten. Eine anlagebedingte, signifikante Erhöhung der Zerschneidungswirkung kann ausgeschlossen werden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere, insbesondere Vogel- und Fledermausarten und die biologische Vielfalt entstehen durch das Vorhaben nicht.

Aufgrund der naturschutzrechtlichen Auflagen insbesondere zum Zeitpunkt des Entfernens des Bewuchses werden das Töten von möglichem Vogel- und Fledermausnachwuchs wirkungsvoll vermieden.

2.2.2.2.3 Pflanzen

Der gesamte ruderale Bewuchs (Gehölze, Gras- und Krautbestände) auf den Rampenböschungen und innerhalb des Anschluss-Ohres muss entfernt werden, da diese Bereiche für Rampenanpassungen, Baustelleneinrichtungs- und Arbeitsflächen benötigt werden. Dieser Bewuchs besteht zum weit überwiegenden Teil aus sog. Stangenaufwuchs. Hierbei handelt es sich um zumeist wild aufgewachsene Bäume. Typischerweise handelt es sich um Pioniergehölze wie bspw. Birke, Pappel, und Esche. Infolge des z. T. dichten Bewuchses innerhalb einer Sukzessionsfläche und der damit verbundenen Konkurrenzsituation der einzelnen Pflanzen untereinander, erreichen die Pflanzen oft keine Größe über die des Stangenholzes hinaus. Es sind allerdings auch Bäume von erheblicherer Größe vorhanden. Diese wurden im Rahmen der Erstellung der Planungsunterlagen jedoch nicht quantitativ erfasst, sondern gehen aufgrund der Einstufung der Flächen summarisch in der flächenmäßigen Darstellung auf. Derartige Bewuchsflächen vermitteln zwar einen waldähnlichen Charakter, lassen jedoch die ökologische Werthaltigkeit eines echten Waldes vermissen. Diesen Biotopen kommt daher nur eine allgemeine Bedeutung zu. (Wertstufe III von I bis IV). Besonders geschützte oder seltene Pflanzenarten sind nicht betroffen.

Quantifiziert wurden jedoch 6 Bäume, aufgrund ihrer Eigenschaft als potentielle Habitatbäume. Diese sollten ursprünglich gefällt werden. Nach aktuellem Stand werden von der Planung abweichend nur 2 Bäume tatsächlich gefällt. Diese befinden sich auf der westlichen Seite der Brücke. Die 4 Bäume auf der östlichen Seite bleiben erhalten.

Details zum tatsächlichen Umfang der zwingend erforderlichen Rodungsarbeiten hat die Maßnahmenträgerin auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde schlüssig in dem als Anlage beigefügten Baustelleneinrichtungsplan dargestellt. Der tatsächlich notwendige Rodungsumfang wird zudem fortlaufend überprüft und gemäß Punkt 1.1.3.6.6 mit der Planfeststellungsbehörde und dem Fachbereich Stadtgrün der Stadt Braunschweig abgestimmt.

Insgesamt gehen nach Planungsstand bislang 0,160 ha Ruderalfluren und 1,035 ha Siedlungsgehölze verloren.

Es ist davon auszugehen, dass sich in absehbarer Zeit ein gleichwertiger Bewuchs bildet, wie er vor den Bauarbeiten anzutreffen war. Eine dauerhafte Einschränkung des Bewuchses ist nicht zu erwarten. Das Vorhaben führt daher nicht zu unumkehrbaren Auswirkungen.

Aufgrund des räumlich beschränkten Umfangs der von den Baumaßnahmen betroffenen Grünbereiche und der dort vorkommenden Pflanzenarten, der Qualität der betroffenen Bereiche in unmittelbarer Nähe der Verkehrsflächen sowie der langfristig zu erwartenden Wiederbegrünung hat das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Pflanzen und biologische Vielfalt.

2.2.2.2.4 Boden

Bei den Böden im Bereich der Anschlussstelle handelt es sich um verdichtete, technisch überprägte und vorbelastete Böden. Es bestehen keine schutzwürdigen und planungsrelevanten Bodenfunktionen. Durch die vom Vorhabenträger vorzunehmende Wiederaufbringung des Oberbodens wird die Auswirkung auf den Boden minimiert.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Boden entstehen durch das Vorhaben nicht.

2.2.2.2.5 Wasser

Natürlich entstandene Oberflächengewässer sind im Baubereich nicht vorhanden. Es sind keine neu hinzukommenden Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten. Die Entwässerung wird an den aktuellen Stand der Technik und der Umwelanforderungen angepasst. Das Vorhaben verursacht daher keine erheblichen Auswirkungen auf das Wasser.

2.2.2.2.6 Klima / Luft

Bedeutende Kaltluftleitbahnen/ Kaltluftentstehungsgebiete in der Okeraue in Verbindung mit thermisch-lufthygienisch belasteten Siedlungsbereichen oder Klima- und Immissionsschutzwälder werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen.

Es sind durch die Planung keine relevanten Funktionen des Schutzgutes Klima/ Luft betroffen.

2.2.2.2.7 Landschaftsbild

Es handelt sich bei dem Brückenbauwerk 'BS 1', um einen Ersatzneubau an gleicher Stelle. Der Verlauf und der Querschnitt der Rampen wird im Grundsatz ebenfalls nicht verändert, sondern nur hinsichtlich der erforderlichen Durchfahrtshöhe für die Brücke unterwärts passierende Straßenbahnen den geltenden Regeln der Technik angepasst. Daraus ergibt sich, dass der Neubau ca. 1,2 Meter höher als bislang über dem darunterliegenden Straßenniveau liegt und die Rampen entsprechend angepasst werden müssen. Dies hat jedoch ausdrücklich keine Auswirkungen auf die Position der Rampen.

Durch die Höhenveränderung der Brücke um ca. 1,2 m erfolgt angesichts des Gesamtumfangs der bereits jetzt vorhandenen baulich geprägten Situation keine spürbare Veränderung des Landschaftsbilds. Durch den Neubau ist zwar eine Veränderung des Landschaftsbildes zu erwarten, diese stellt jedoch in Relation zum Bestand keine Verschlechterung dar.

Die zu entfernenden Pflanzenbestände werden das Landschaftsbild zunächst im näheren Bereich des Vorhabens verändern. Sie besitzen allerdings nur eine untergeordnete Bedeutung für das Landschafts- bzw. Ortsbild, denn durch den bereits bestehenden Brückenbau, der in gleicher Lage und ähnlicher Profilierung ersetzt wird, ist das Landschaftsbild bereits heute deutlich geprägt. Die Wahrnehmung der Veränderung des Landschaftsbildes ist räumlich begrenzt.

Die Auswirkung, die durch die Rodung der betroffenen Gehölzflächen auf das Landschaftsbild erfolgt, ist angesichts der eintretenden Wiederbegrünung nicht unumkehrbar.

Es sind daher keine erheblichen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten.

2.2.2.2.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Kultur- und Sachgüter sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

2.2.2.2.9 Wechselwirkungen zwischen den betrachteten Schutzgütern

Unter den genannten Schutzgütern bestehen Wechselwirkungen, weil z. B. die Standortbedingungen (Wasser und Boden) für den Pflanzenbewuchs und beides zusammen die Grundlage für die tierische Artenausstattung und die kleinklimatischen Verhältnisse darstellen. Der Gehölzbewuchs hat wiederum Bedeutung für das Landschaftsbild und das menschliche Empfinden.

In Würdigung der vorstehenden Ausführungen unter Punkt 2.2.2.2.1-8 wird die Auswirkung des Vorhabens unter Beachtung der Wechselwirkung zwischen den einzelnen Schutzgütern als nicht erheblich angesehen.

2.2.2.2.10 Zusammenfassung

In Würdigung der unter Punkt 2.2.2 vorstehenden Ausführungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass bei Betrachtung der Summe der einzelnen Auswirkungen auf die Schutzgüter von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen und somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen muss.

Die entsprechende Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, wurde mit der ortsüblichen Bekanntmachung bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits am 20. Juli 2020 öffentlich bekannt gemacht (§ 5 UVPG).

2.2.3 Naturschutz

2.2.3.1 Eingriffsregelung gem. § 15 BNatSchG

Das Bauvorhaben stellt im Sinne des § 14 (1) BNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Erhebliche Beeinträchtigungen können durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen vermindert bzw. durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

2.2.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Umweltauswirkungen

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß § 13 BNatSchG zu vermeiden.

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen (Minimierung) von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das

Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern bei Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort die Vermeidung der damit einhergehenden Beeinträchtigungen.

Die Eingriffe in die Natur und Landschaft lassen sich durch die folgenden Maßnahmen minimieren:

- Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung und Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahme
- Entfernen der Gehölze nur in der Zeit zwischen dem 01.10. und 28.02. des darauffolgenden Jahres (Die zu fällenden Bäume sind vor der Fällung auf Vogelarten zu untersuchen.)
- Kontrolle der Höhlenbäume auf Quartiernutzung durch Fledermäuse
- Ökologische Baubegleitung
- Einzelbaumschutz (siehe Planungsunterlage 9.2/1)
- In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde sowie dem Fachbereich Stadtgrün der Stadt Braunschweig laufende Abstimmung zur Optimierung des Umfangs der notwendigen Rodungsarbeiten

2.2.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 1' bringt folgende Eingriffe mit sich:

Anlage- und baubedingte Verluste von Biotopen mit mindestens allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) und Einzelbäumen durch Versiegelung und Flächenbeanspruchung

- Verlust von Einzel- und Höhlenbäumen
- Verlust von Siedlungsgehölzen
- Neuversiegelung von Böden allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt, wobei dies nicht zu einer Erhöhung der insgesamt versiegelten Fläche führt.

Trotz der unter 2.2.3.2 beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bleiben Beeinträchtigungen zurück, die ausgeglichen oder ersetzt werden müssen.

2.2.3.3.1 Ausgleichsmaßnahmen

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wieder landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Der erforderliche Ausgleich ist gleichsam erreicht, wenn alle erheblichen Beeinträchtigungen mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden können. Sie stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigung. Dafür müssen sie nicht zwangsläufig an Ort und Stelle des Eingriffs ausgeführt werden, aber in dem Raum, der von dem Eingriff in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist fast immer ein größeres Gebiet als die überbaute Grundfläche. Die Beeinträchtigungen können zum Teil durch folgende Maßnahmen ausgeglichen werden (im Einzelnen siehe Planunterlage 19.1.1 Punkt 6.4):

- Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen
- Pflanzung von Siedlungsgehölzen
- Pflanzung von Sträuchern
- Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren

2.2.3.3.2 Ersatzmaßnahmen

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

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

- Aufgabe der Waldnutzung bzw. Waldumbau im 'Querumer Holz'. Durch diese Maßnahme wird langfristig sichergestellt, dass in diesem Gebiet vorhandene Alt- und Höhlenbäume verlässlich für Fledermäuse und weitere Höhlenbrüter zur Verfügung stehen und erhalten bleiben.

Der Umfang der Maßnahmen sind den Unterlagen über die Landschaftspflegerischen Maßnahmen, Unterlage 9, zu entnehmen.

Die Vorhabenträgerin ist als Verursacher für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verantwortlich. Die Auflagen unter Punkt 1.1.3.6 des Beschlusses beruhen auf § 15 Abs. 4 BNatSchG.

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

2.2.3.3.3 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter Punkt 1.1.3.6.5 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung der nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.3.3.4 Ersatzgeld

Da sämtliche vorhabensbedingten Eingriffe vermieden, ausgeglichen oder ersetzt werden, besteht im vorliegenden Fall kein Bedarf für einen Ersatz in Geld nach § 15 Abs. 6 BNatSchG.

2.2.3.4 Schutzgebiete

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder zu einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten Biotope führen können, verboten. Die Liste der gesetzlich geschützten Biotope wird durch § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG noch hinsichtlich der hochstaudenreichen Nasswiesen, Bergwiesen sowie der natürlichen Höhlen und Erdfälle ergänzt. Im vorliegenden Fall werden vorhabensbedingt keine gesetzlich geschützten Biotope zerstört oder geschädigt.

Im vorliegenden Fall werden vorhabensbedingt keine pauschal geschützten Landschaftsbestandteile umgewandelt. Es sind von der Maßnahme keine besonders geschützten Areale im Sinne von Natura 2000-Gebieten, FFH-Gebieten, Schutzgebieten oder sonstigen schützenswerten Biotopen betroffen.

Die Regelungen des § 34 BNatSchG werden daher als erfüllt angesehen.

2.2.3.5 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Der vorliegende Plan verstößt nicht gegen Verbote im Sinne von § 39 Abs. 5 und 6 und § 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrundeliegende Tatsachenlage beruht auf der nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Einschätzung (Unterlage 19.1.1), die in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Da es sich bei dem Ersatzneubau des Brückenbauwerkes 'BS 1' um eine punktuelle Maßnahme handelt, die von dem vorgesehenen Umfang nicht über die bereits bestehenden Straßen- und Straßenseitenflächen hinausgeht, wurde in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde auf eine faunistische Erfassung verzichtet und lediglich eine artenschutzrechtliche Potentialabschätzung durchgeführt. In Ergänzung der Potentialabschätzung wurde 2017 eine Fledermaus-Quartiersuche am Bauwerk sowie den dort stehenden Bäumen durchgeführt. Die Bäume wurden dabei auch auf potentielle Vogelniststätten untersucht. Im Plangebiet wurden an 6 Bäumen 8 Asthöhlen und Spalten vorgefunden, die sämtlich als Sommerquartier für Fledermäuse geeignet sind. Die Baumhöhlen könnten auch von Höhlenbrütern genutzt werden. Es wurden keine aktuell genutzten Quartiere für Fledermäuse bzw. dauerhaft genutzte Niststätten von Vögeln nachgewiesen.

Es sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass seitdem Veränderungen eingetreten sind, die eine andere Betrachtung rechtfertigen würden.

2.2.3.5.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot in Bezug auf Tiere

§ 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.

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

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

Durch die unter Punkt 1.1.3.6 und 1.1.3.7 des Beschlusses erfolgte Auflagen sollen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG im Hinblick auf möglicherweise vorkommende Fledermausarten und auch auf die potentiell vorkommenden Vogelarten vermieden werden.

2.2.3.5.2 Störungsverbot

Eine Verletzung des Verbotes aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (Bebnruhnung infolge von Lärm und Bewegung), liegt ebenfalls nicht vor. Das Störungsverbot erfasst wildlebende 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).

Das Entfernen von Bäumen und sonstiger Begrünung führt nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands von Arten, denn es bestehen in der näheren Umgebung Ausweichbereiche (s. u. 2.2.3.5.3). Angesichts der Anpassungsfähigkeit der im Vorhabenbereich festgestellten Arten ist daher nicht zu erwarten, dass die dort vorhandenen Populationen sich durch die kurzfristige Veränderung der Flächen in merklicher Weise verringern werden.

Innerhalb der Bauphase kann es zu temporären Beeinträchtigungen wie Lärmemissionen, Erschütterungen sowie zu Bewegungen (visuelle Wirkungen) durch Baufahrzeuge, Maschinen und Betriebspersonal kommen. Dies wirkt sich aber nicht absehbar auf den Erhaltungszustand einer lokalen Population aus.

2.2.3.5.3 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

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

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es zudem verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Ein Verstoß gegen dieses Verbot ist nicht zu erkennen.

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

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

Um den vorstehend genannten Vogelarten dennoch ein ausreichendes Angebot an Brutlebensräumen zur Verfügung zu stellen, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde die Umnutzung des Waldes im 'Querumer Holz' die Maßnahme 4.1 A/E entwickelt.

2.2.3.5.4 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 Punkt 1.1.3.6 und 1.1.3.7 festgesetzten Auflagen ausgeschlossen.

2.2.3.5.5 Ausnahmen

Da artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt sind, bedarf es keiner Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

2.2.3.6 Gewässerschutz

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Artikel 4 Abs. 1 WRRL) in deutsches Recht umsetzen.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). Künstliche oder erheblich veränderte oberirdische Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenziales und ihres chemischen Zustandes vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). § 47 Abs. 1 WHG bestimmt, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

Im Planungsraum sind keine Trinkwasserschutzgebiete vorhanden. Es sind zudem keine natürlich gewachsenen oder künstlich angelegten Oberflächengewässer betroffen. Maßnahmen zum Gewässerschutz sind daher nicht erforderlich.

2.2.4 Immissionsschutz

2.2.4.1 Immissionen generell

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten.

2.2.4.2 Verkehrslärm /Baustellenlärm

Ein Anspruch einzelner Anwohner auf Lärmschutzmaßnahmen könnte sich im Zusammenhang mit dem geplanten Ersatzneubau des Brückenbauwerkes auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV ergeben, wenn es sich bei dem Ersatzneubau um eine wesentli-

che Änderung der Straße oder des Schienenweges handeln würde. Wesentlich ist eine Änderung, wenn die Straße (oder der Schienenweg) um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird oder wenn durch erhebliche bauliche Eingriffe der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärmes um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. mindestens 60 dB(A) nachts ansteigt.

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

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

Eine schalltechnische Ermittlung der Gesamtlärmsituation durch Straßen- und Schienenverkehrslärm ist nach der 16. BImSchV grundsätzlich nicht vorgesehen und käme allenfalls bei einer Erhöhung der Emissionen durch das Vorhaben in Betracht. Das Bundesverwaltungsgericht bekräftigt mit seinem Beschluss vom 25. April 2018 den Grundsatz, dass Lärm verkehrsträgerbezogen ermittelt wird. Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass im Planungsgebiet eine Lärmvorbelastung durch den Verkehr auf der A 36, B 4 und der Stadtbahn vorhanden ist. Eine Gesamtlärmbetrachtung soll in besonders gelagerten Einzelfällen die Zumutbarkeit für die Betroffenen bewerten. Dies setzt aber voraus, dass die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Im Schallgutachten wurde ermittelt, dass weder der Straßen- noch der Schienenverkehrslärm durch das Vorhaben erhöht werden. Folglich ergibt sich auch beim Gesamtlärm keine Zunahme der Belastung.

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

Um den Umgebungslärm zu erfassen und schädliche Auswirkungen und Belästigungen des Umgebungslärms zu verhindern, zu mindern oder ihnen vorzubeugen, hat der Gesetzgeber das Aufstellen einer Lärmkartierung in Ballungsräumen (Gebieten mit über 100.000 Einwohnern) und darauf aufbauend das Erstellen eines Lärmaktionsplans vorgesehen. Die Stadt Braunschweig hat im Jahr 2018 einen aktuellen Lärmaktionsplan erstellt. Bis zum Januar 2020 wurde dieser Plan im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit ausgelegt. Sämtliche Anwohner*innen hatten im Zuge dessen die Möglichkeit, Vorschläge für den Lärmaktionsplan vorzubringen.

Auch im Hinblick auf den Baustellenlärm werden die geltenden gesetzlichen Vorgaben eingehalten:

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

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

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

Eine derartige verminderte Schutzwürdigkeit der Umgebung aufgrund der bestehenden Vorbelastung ist gegeben. Durch die Verkehre der A 36 und B 4 werden je nach Immissionsort Lärmimmissionen im Bereich von bis zu 58 dB(A) verursacht (Unterlage 17.1.2).

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

Einzelne kurzzeitige Lärmereignisse können höhere Immissionspegel als die allgemeine Vorbelastung verursachen, tragen aufgrund der kurzen Einwirkungszeit aber nicht relevant zum Beurteilungspegel bei.

Es ist angesichts der bestehenden Situation, insbesondere der Vorbelastung, mit den Vorgaben der AVV Baulärm zu vereinbaren, wenn in dem Bauzeitraum zeitweise Geräusche entstehen, die Immissionsrichtwerte übersteigen.

2.2.4.3 Lärmschutzmaßnahmen

Auch wenn ein erheblicher baulicher Eingriff i. S. v. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV nicht vorliegt, hat die Vorhabenträgerin in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung I (siehe Unterlage 17.1) eine weitere Betrachtung unter der Annahme eines „erheblichen baulichen Eingriffs“ vorgenommen.

Die Ergebnisse der Prüfung der „wesentlichen Änderung“ sind in den Berechnungsunterlagen der Unterlage 17.1.2 dokumentiert. Danach ergibt sich durch diese Baumaßnahme an der überwiegenden Zahl der Beurteilungspunkte nur eine Veränderung unter 1 dB(A). Im Bereich Halberstädter Straße / Magdeburger Straße ergeben sich auch höhere Veränderungen. Ein Anspruch auf Lärmschutz ergibt sich jedoch an keiner Stelle, da weder eine Erhöhung des Beurteilungspegels von dem geänderten Verkehrsweg um mindestens 3 Dezibel (A) mit einer Überschreitung des maßgebenden Grenzwertes, noch eine Erhöhung auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht ermittelt werden konnte.

2.2.4.4 Luftschadstoffe

Die festgestellte Planung wird dem Optimierungsgebot aus § 50 BImSchG im Hinblick auf die Luftschadstoffe gerecht. Hiernach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden. Als schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne gelten Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Eine luftschadstofftechnische Untersuchung wurde nicht erstellt, da keinerlei Hinweise auf Schadstoffbelastungen, die für Anlieger Gefahren oder erhebliche Belastungen bedeuten

können, vorliegen. Aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastung des Areals durch den Bestandsbau und die unmittelbar daran bzw. darunter vorbeiführende B 4 ist der Verzicht auf eine Untersuchung zu Luftschadstoffen nachzuvollziehen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass sich durch den Betrieb des Neubaus, der auf Basis der Planungsunterlagen keine Erhöhung der Verkehrsmengen nach sich ziehen wird, keine Auswirkungen auf die Luftreinheit ergeben.

2.2.4.5 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen entfällt

2.2.5 Denkmalschutz

Es liegen keine Erkenntnisse vor, die darauf schließen lassen, dass Belange des Denkmalschutzes betroffen sind. Im Beteiligungsverfahren hat die Untere Denkmalschutzbehörde mitgeteilt, dass dort keine Erkenntnisse über eine mögliche denkmalschutzrechtliche Relevanz vorliegen.

2.2.6 Abfall- und Bodenschutz

Belange des Abfallrechts oder des Bodenschutzes sind nicht erkennbar bzw. werden bereits ausreichend berücksichtigt. So ist unter Punkt 1.1.3.6.3 der Nebenbestimmungen geregelt, dass der während der Bauphase abzutragende Boden gelagert und zum Abschluss der Bauarbeiten wieder einzubauen ist.

Die Planfeststellungsbehörde sieht damit keine Verstöße gegen Vorschriften, die dem Schutz des Bodens dienen oder in denen der Umgang mit Abfällen geregelt ist.

2.2.7 Sonstige Rechtsvorschriften

Es sind keine Verstöße gegen sonstige rechtlich zu beachtenden Vorgaben erkennbar.

2.2.8 Gesamtabwägung

Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an dem Vorhaben, denn die bestehende Brücke ist dringend sanierungsbedürftig, der aktuelle Zustand beinhaltet ausweislich der erfolgten Nachrechnungen ein hohes Gefahrenpotential. Die Erneuerung der Brücke dient der Aufrechterhaltung der wichtigen Verkehrsverbindung zwischen Braunschweig und dem Umland und der Erfüllung aktueller technischer Vorgaben. Das öffentliche Interesse hat daher ein erhebliches Gewicht.

Es entstehen die unter Punkten 2:2.2 bzw. 2.2.3 dargelegten nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild. Insbesondere hinsichtlich des Landschaftsbildes ist davon auszugehen, dass es eine etwas längere Zeitspanne in Anspruch nehmen wird, ehe die durch die Baumaßnahme notwendiger Weise gerodeten Gehölze nachgewachsen sind und damit nicht mehr als Eingriff wahrzunehmen sind.

Diese Auswirkungen können durch die unter Punkt 2.2.3.3 dargestellten Maßnahmen ausgeglichen oder ersetzt werden, so dass die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass keine dauerhaften nachteiligen Auswirkungen verbleiben werden. Gestützt wird diese Überzeugung auch durch den Umstand, dass zu umweltfachlichen Belangen keine Stellungnahmen der dazu in Frage kommenden TöBs vorgetragen wurden. Die durch das

Vorhaben betroffenen Belange des Naturschutzes sind deshalb nicht von einem so hohen Gewicht, dass sie das o. g. öffentlichen Interesse an dem Vorhaben überwiegen würden.

Ungeachtet dessen ist jedoch nicht gänzlich auszuschließen, dass unmittelbar hinter der Böschung wohnende Anlieger dergestalt vom künftigen Betrieb der Anlage betroffen sind, dass zumindest mittelfristig aufgrund der entfernten Gehölze eine erhöhte Lärmbelastung auftritt. Unter Nebenbestimmung 1.1.3.4.6 wird der Vorhabenträgerin daher aufgegeben, durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen, die deutlich über den nach § 15 BNatSchG erforderlichen Umfang hinausgehen, sicherzustellen, dass mit Rücksicht auf den Anwohnerschutz der bisherige Zustand des Bewuchses weitestgehend wiederhergestellt wird. Die Beeinträchtigungen der Anwohner sind daher zeitlich begrenzt und angesichts der Lagesituation ihrer Grundstücke im unmittelbaren Bereich der B 4 nebst Zufahrt sowie wegen der durch die Bauarbeiten unvermeidbaren Gehölzentfernungen hinzunehmen.

Das öffentliche Interesse an der Erneuerung des Brückenbauwerkes überwiegt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde 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 des abgängigen Brückenbauwerkes zurück.

Wasserrechtliche oder denkmalrechtlich Belange sind nicht tangiert.

Abfallrechtliche Bedenken oder Bedenken hinsichtlich möglicher Altlasten, sowie bodenschutzrechtliche Bedenken bestehen nicht. Sollte trotzdem verunreinigtes Bodenmaterial anfallen, ist Punkt 1.1.3.15.3 zwingend zu beachten.

Die Luftreinheit im Umfeld des Ersatzbaus ist durch den künftigen Betrieb nicht beeinflusst, da es nicht zu einer Zunahme der Verkehrsmengen führen wird. Während der Bauphase sind zumindest zeitweilige Beeinträchtigungen durch Staub und sonstige Luftverunreinigungen nicht auszuschließen, sollen aber durch die unter Punkt 1.1.3.5 benannten Auflagen weitestgehend vermieden werden und sind im Übrigen angesichts der Wichtigkeit der Maßnahme hinzunehmen.

Die Belange der Leitungsträger werden beachtet und durch vorherige Abstimmung bei der Baumaßnahme gewahrt.

In der Zeit der Bauphase können Lärmimmissionen für die benachbarten Grundstücke entstehen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht. Im Planungsgebiet ist bereits jetzt eine Lärmvorbelastung für die Anwohner*innen vorhanden. Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung wird trotz konservativer Annahmen nicht überschritten. Ggf. können zeitweise auch in unmittelbarer Nähe Erschütterungen spürbar sein.

Während der Bauphase lassen sich Baustellenlärm und Erschütterungen nicht gänzlich vermeiden. Die Immissionen sind -sofern sie überhaupt wahrnehmbar sind- für die Bauphase hinzunehmen. Die Belange der Anwohner sind aus den o. g. Gründen nicht so schwer betroffen, dass sie gegenüber dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben überwiegen würden.

Dem Grundsatz des sparsamen Flächenverbrauches wird Rechnung getragen, da der Ersatzneubau in situ des jetzigen Brückenbauwerkes errichtet wird.

Flächen von Privatpersonen werden durch den Ersatzneubau weder dauerhaft noch temporär in Anspruch genommen. Nur während der Bauzeit werden Flächen der Stadt Braunschweig in Anspruch genommen. Abstimmungen hierzu sind erfolgt.

Die Realisierung des Bauvorhabens verursacht Beeinträchtigungen, die sich während der Bauphase u. a. aufgrund der vorgesehenen Verkehrsführung ergeben. Die Verkehrsteilnehmer*innen aus dem Umland müssen Umwege in Kauf nehmen. Die ansässigen Betriebe und das Krankenhaus können nur eingeschränkt oder nur über Umwege erreicht werden. Durch sich verlagernde Umleitungsverkehre werden möglicherweise auch Anlieger*innen anderer Straßen beschwert. Angesichts der dringend erforderlichen Erneuerung des Brückenbauwerks und der Zufahrt sind diese Beeinträchtigungen hinzunehmen; sie sind zeitlich beschränkt und werden durch entsprechende verkehrsleitende Maßnahmen auf ein möglichst geringes Maß reduziert. Zeitweise Umleitungen wegen Baumaßnahmen sind in einem von Straßen durchzogenen Stadtgebiet im Laufe der Zeit unvermeidlich. Anhaltspunkte dafür, dass die Baumaßnahme mit vermeidbaren Verzögerungen durchgeführt wird, bestehen nicht.

Unter der Brücke befindet sich im westlichen Widerlagerbereich ein Gehweg. Mit diesem Weg wird ausschließlich der Autohandel nördlich der westlichen Rampe erreicht, es besteht keine öffentliche Weiterführung zum Gewerbegebiet Gärtnerstraße/Alte Leipziger Straße. Die Stadt Braunschweig befürwortet unter Pkt. 11.8 den Wegfall des Gehweges unter Sicherheitsaspekten. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Der erwähnte Autohandel ist sowohl über die Alte Leipziger Straße/ Gärtnerstraße als auch über die Wolfenbütteler Straße/ B4 erreichbar. Somit hat der Wegfall des Fußweges keine erkennbaren nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit des dortigen Autohandels.

Die Planfeststellungsbehörde kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben notwendig und verhältnismäßig ist und die betroffenen Belange zurückstehen hinter dem erheblichen öffentlichen Interesse an der Durchführung.

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

2.3 Die Anordnung des Sofortvollzuges

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet. Sowohl das öffentliche Interesse als auch das Interesse der Vorhabenträgerin an der sofortigen Vollziehung überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Interesse möglicher Kläger an der aufschiebenden Wirkung einer Klage (s. u.).

Ein Fall des gesetzlich geregelten Sofortvollzugs nach § 17e FStrG liegt nicht vor, da es sich bei dem Ersatzneubau des Brückenbauwerks BW 3430 Ersatzneubau B 4 (A 36) AS BS Melverode Ersatzneubauwerk BS 1 nicht um eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Fernstraßenausbaugesetz handelt.

Die für das Straßenbauvorhaben erforderlichen Haushaltsmittel stehen zur Verfügung. Die sofortige Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses, also der Beginn des baulichen Vollzugs ist nach Angaben der Vorhabenträgerin zeitnah zu erwarten.

2.3.1 Besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung

Die Vorhabenträgerin hat bei einer Überprüfung des Brückenbauwerkes, das bereits 1966 errichtet worden ist, im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht festgestellt, dass das Bauwerk die heutigen Anforderungen nicht mehr erfüllen kann und zwingend erneuert werden muss. Ein plötzliches Versagen des Bauwerkes kann nicht ausgeschlossen werden, da für diese älteren Brückenbauwerke, die mit vergütetem spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstahl

hergestellt worden sind, kein rechnerisches Ankündigungsverhalten nachgewiesen werden kann.

Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der schnellstmöglichen Durchführung des Vorhabens. Eine Entscheidung im Klageverfahren kann nicht abgewartet werden. Aufgrund der Defizite in der Gebrauchstauglichkeit und der Tragfähigkeit der Brücke können schwere Schäden bis hin zum teilweise Versagen des Tragwerks jederzeit auftreten. Für den Betrieb würden Geschwindigkeits- und Gewichtbeschränkungen bis hin zur Sperrung des betroffenen Überbaus resultieren.

Ein Ausfall des Bauwerks vor Ersatz würde aufgrund der nicht vorhandenen Redundanz zum Ausfall der Verkehrsbeziehung führen. Beim Versagen des Bauwerks kann es unter Umständen auch zur Sperrung der A36 und der Straßenbahnanbindung des südlichen Teils Braunschweigs kommen. Das umliegende Straßennetz mit Schulwegen (Heidberg) ist nicht ausreichend leistungsfähig und somit nicht in der Lage, die sich dann verlagernden Verkehre aufzunehmen.

2.3.2 Abwägung mit dem Rechtsschutzbedürfnis Betroffener

Das Interesse potentieller Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss an der aufschiebenden Wirkung einer Klage muss hinter dem öffentlichen Interesse an der alsbaldigen Durchführung des Vorhabens zurücktreten.

Bei der Abwägung der für und gegen die sofortige Vollziehung sprechenden Interessen hat die Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass für die Betroffenen durch eine Anordnung der sofortigen Vollziehung nachteilige Folgen eintreten können. Jedoch wird der Schutzwürdigkeit der betroffenen – durch eine aufschiebende Wirkung zu schützenden – Belange dadurch Rechnung getragen, dass vorgetragene betroffene Belange im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt oder durch umfangreiche Nebenbestimmungen geschützt sind. Das Rechtsschutzinteresse der Betroffenen kann bei Abwägung aller Umstände daher nicht dazu führen, dass das oben dargestellte, überragende öffentliche Vollzugsinteresse und das Interesse der Vorhabenträgerin hinter das Interesse der Betroffenen an der Beibehaltung der aufschiebenden Wirkung einer etwaigen Klage eines einzelnen Betroffenen zurücktreten müssten.

So werden durch das planfestgestellte Vorhaben Rechte Dritter entweder überhaupt nicht in relevanter Weise berührt oder aber durch die angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend gewahrt.

Die durch die sofortige Vollziehung entstehenden (etwaigen) Nachteile sind insgesamt nicht so gewichtig, als dass sie dem Sofortvollzug entgegenstünden.

Die Planfeststellungsbehörde übersieht nicht, dass das Vorhaben zu Betroffenheit führt. Diese wurden in der obigen Begründung ausführlich behandelt. Dies führt aber nicht automatisch dazu, einem im öffentlichen Interesse stehenden Vorhaben eine rasche Durchführung zu versagen. Würden die Belange Einzelner Vorhaben verhindern oder deutlich verzögern können, wären größere Infrastrukturvorhaben letztlich kaum noch durchführbar.

Das Gesetz ermöglicht durchaus auch bei Entgegenstehen privater Belange eine sofortige Vollziehung, wenn das öffentliche Vollzugsinteresse gegeben ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass Anwohner in der Nähe von Autobahnen stets damit rechnen müssen, dass diese wichtigen Verkehrswege ausgebaut oder ersetzt werden müssen. Einen Vertrauensschutz auf die jederzeitige Aufrechterhaltung einer bestehenden und daher gewohnten Situation ist nicht möglich und müsste auch hinter dem öffentlichen Vollzugsinteresse an einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur zurückstehen. Der Nachteil, der etwaigen einzelnen Klägern durch die sofortige Vollziehung erwächst, steht somit in keinem Verhältnis zu dem Nachteil,

den die Allgemeinheit erleiden würde, wenn mit dem Neubau erst nach rechtskräftiger verwaltungsgerichtlicher Entscheidung über die Rechtmäßigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden könnte. Der Abschluss eines solchen Klageverfahrens würde voraussichtlich einen Zeitraum von bis zu mehreren Jahren benötigen.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist mithin im Allgemeinwohl und im besonderen öffentlichen Interesse geboten.

2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Sämtliche Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die bis zum Zeitpunkt der Entscheidung eingegangen sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen, in die Beurteilung einbezogen und im Rahmen der Abwägung sowie bei der Abarbeitung zwingender rechtlicher Vorgaben berücksichtigt. Auf die Einzelheiten ist jeweils an entsprechender inhaltlich-thematischer Stelle in der Begründung Bezug genommen worden. Soweit erforderlich, wurden unter Ziffer 1.1.3 Nebenbestimmungen aufgenommen. Hierauf sei an dieser Stelle verwiesen. Darüber hinaus wird nachfolgend Stellung genommen:

2.4.1 Blinden- und Sehbehindertenverband Nds. e. V., Regionalverein Südostniedersachsen, 28. Juli 2020

Der Blinden- und Sehbehindertenverband Nds. e. V., Regionalverein Südostniedersachsen weist darauf hin, dass Umbauten an Überwegen nach DIN 32984 erstellt werden sollen. Besondere Regelungen und Vereinbarungen werden mit der Stadt Braunschweig besprochen.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderung wird zur Kenntnis genommen.

Umbauten an den Geh- und Radwegbereichen sind nicht vorgesehen. Eine barrierefreie Anpassung nach DIN 32984 des Gehweges im Bereich des Anschlusses am Kreisverkehr ist nicht Bestandteil der Planung und obliegt nicht der Baulast des Vorhabenträgers. Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um den Ersatzneubau des Brückenbauwerks im Zuge der K28 über die B4 und der erforderlichen Rampenanpassungen. Im Anschlussbereich wird der Bord auf der Südseite erneuert. Hier sind Anpassungen im Bereich der Geh- und Radwegquerung zu erwarten. Sie werden vom Vorhabenträger jedoch nicht über das für den Straßenbau erforderliche Maß hinaus durchgeführt.

Hinsichtlich der Bordhöhen u. Ä. sollten in der Ausführungsplanung detaillierte Abstimmungen erfolgen.

2.4.2 Referat Stadtbild und Denkmalpflege, Braunschweig, 03. August 2020

Das Referat Stadtbild und Denkmalpflege, Braunschweig nimmt wie folgt Stellung: Das Verzeichnis der Kulturdenkmale nach § 4 Nds. Denkmalschutzgesetz vom heutigen Datum beinhaltet im Planbereich keine Einträge.

Zum Teilaspekt der „Bodendenkmalpflege“ wurde das Nds. Landesamt für Denkmalpflege (NLD) beteiligt. Von dort wurde mitgeteilt, dass im Geltungsbereich nach jetzigem Kenntnisstand keine archäologischen Belange berührt werden. Unabhängig davon wird auf den § 14 Nds. Denkmalschutzgesetz (Bodenbefunde) hingewiesen.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Umgang mit Denkmälern richtet sich nach dem NDSchG. Die Vorgaben des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (hier im besonderen der § 14) werden im notwendigen Umfang berücksichtigt.

Die eventuell erforderlichen Maßnahmen können jedoch nicht vom Vorhabenträger beauftragt bzw. durchgeführt werden. Dies sollte dann in Absprache mit dem Vorhabenträger durch die Untere Denkmalschutzbehörde erfolgen. Die hierfür entstehenden Kosten werden dann vom Vorhabenträger übernommen.

2.4.3 Niedersächsisches Landvolk Braunschweiger Land e.V., Braunschweig, 14. August 2020

Das Niedersächsische Landvolk Braunschweiger Land e.V. verlangt, dass eine Abstimmung mit den Grundstückseigentümern bzgl. des Anlegens der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu erfolgen habe. Evtl. anfallendes Oberflächenwasser ist ordnungsgemäß abzuführen. Falls es zu einem Mehrunterhaltungsaufwand für die betroffene Landwirtschaft kommen sollte, ist dieser zukünftig zu berücksichtigen

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Maßnahmenflächen im Baufeld befinden sich im Eigentum des Vorhabenträgers bzw. der Stadt Braunschweig. Über die Maßnahmenflächen im Querumer Forst gibt es eine vertragliche Regelung zwischen der Stadt Braunschweig (Naturschutzbehörde) und dem Eigentümer, der Stiftung Braunschweigischer Kulturbesitz. Die Kosten trägt der Vorhabenträger in Form eines Ersatzgeldes. Landwirtschaftliche Flächen werden nicht in Anspruch genommen.

2.4.4 IHK Braunschweig, Braunschweig, 26. August 2020

1.) Die IHK Braunschweig weist darauf hin, dass sich im Umfeld des Bauvorhabens sich zahlreiche gewerbliche und auch das Herzogin-Elisabeth-Hospital befinden. Es ist zu erwarten, dass diese Einrichtungen während der Bauzeit erhebliche verkehrliche Beeinträchtigungen zu verkraften haben. Insofern ist es zu befürworten, dass die nördlich liegende Anfahrtsrampe von der B 4 zum Kreisverkehr während der gesamten Bauzeit zur Erschließung des Gewerbegebietes und zur Gewährleistung des Notfallverkehrs in Betrieb bleiben wird.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

Es wird angestrebt die Ausfahrt Meverode während der Bauzeit durchgängig für den Verkehr offen zu halten. Eine temporäre Sperrung der Ausfahrt ist jedoch nicht auszuschließen. Für die Verkehrsführung während der Bauzeit wurden verschiedene Verkehrsführungen in Verbindung mit dem Ersatzneubau BS 2 im AK Braunschweig Süd untersucht. Hierfür wurden auch verschiedene Verkehrsuntersuchungen durch das Ingenieurbüro WVI, Prof Dr. Wer-muth, durchgeführt. Diese sind jedoch nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage, liegen aber der Planfeststellungsbehörde durch das Verfahren zum Ersatzneubau BS 2 vor. Durch die Bautätigkeit und die damit erforderlichen Einschränkungen kann es zu Behinderungen im unmittelbaren Baufeld, aber auch auf den durch Ausweichrouten betroffenen, umliegenden Bereichen kommen. Auch Rettungsfahrzeuge können dadurch betroffen sein. Die Polizei und die Rettungsleitstelle der Feuerwehr werden/wurden bei der Erstellung der Verkehrssicherungspläne mit einbezogen, um damit Einschränkungen durch vermeidbare Verkehrsverlagerungen möglichst gering zu halten.

2.) Die IHK Braunschweig weist darauf hin, dass die verkehrliche Anbindung der erwähnten Gewerbebetriebe und Einrichtungen neben dem hier in Rede stehenden Bauvorhaben zusätzlich auch noch durch den Ersatzneubau des Brückenbauwerkes „BS 2“ des Autobahnkreuzes Braunschweig-Süd in besonderem Maße beeinträchtigt wird. Um die negativen Auswirkungen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten, plädiert die IHK mit Nachdruck für eine intensive Abstimmung des Bauverlaufs beider Vorhaben, eine effiziente und verzögerungsfreie Bauausführung sowie eine intelligente Baustellenorganisation unter direkter Einbeziehung der betroffenen Baustellenanrainer.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Eine effiziente und verzögerungsfreie Bauausführung wird seitens des Maßnahmenträgers generell angestrebt. Durch die Verkehrsführung über Behelfsbauwerke wurde bereits bei der Planung der Verkehrsführung für die Ersatzbauwerke BS2 die Verkehrsführung an der Anschlussstelle Melderode mitberücksichtigt. Es wurde dabei die Grundlage für eine möglichst verzögerungsfreie Bauausführung unter Aufrechterhaltung möglichst vieler Verkehrsbeziehungen verfolgt. Die unmittelbar betroffenen ansässigen Betriebe wurden bereits bei der Planung beteiligt und sollen auch weiterhin beteiligt werden, um die Auswirkungen für die Betriebe möglichst gering zu halten.

2.4.5 Handwerkskammer, Braunschweig-Lüneburg-Stade, 27. August 2020

Die Handwerkskammer Braunschweig merkt an, dass die Planung eine Vielzahl von Handwerksbetrieben, die die betreffende Straße oder Nebenstraßen täglich nutzen müssen berührt. Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der vorgelegten Unterlagen keine Bedenken, solange die ansässigen Betriebe durch die Baumaßnahmen nicht unangemessen eingeschränkt werden. Die mit dem Aus- und Umbau verbundenen Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit für Kunden und Lieferverkehr sind weitgehend zu vermeiden. Die Bautätigkeiten dürfen nicht zu Störungen führen, die die Betriebsabläufe der ansässigen Handwerksbetriebe unzumutbar behindern. Der Vorhabenträger sollte rechtzeitig und ausführlich vor Ort auf die Baumaßnahme hinweisen und alternative Ausweichstrecken oder Umleitungen bekannt geben

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Für die Verkehrsführung während der Bauzeit wurden verschiedene Verkehrsführungen in Verbindung mit dem Ersatzneubau BS 2 im AK Braunschweig Süd untersucht. Hierfür wurden auch verschiedene Verkehrsuntersuchungen durch das Ingenieurbüro WVI, Prof Dr. Wer-muth, durchgeführt. Diese sind jedoch nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlage, liegen aber der Planfeststellungsbehörde durch das Verfahren zum Ersatzneubau BS 2 vor. Durch die Bautätigkeit und die damit erforderlichen Einschränkungen kann es zu Behinderungen im unmittelbaren Baufeld, aber auch auf den durch Ausweichrouten betroffenen, umliegenden Bereichen kommen. Auch Rettungsfahrzeuge können dadurch betroffen sein. Die Polizei und die Rettungsleitstelle der Feuerwehr werden/wurden bei der Erstellung der Verkehrssicherungspläne mit einbezogen, um damit Einschränkungen durch vermeidbare Verkehrsverlagerungen möglichst gering zu halten. Die unmittelbar betroffenen ansässigen Betriebe wurden bereits bei der Planung beteiligt und sollen auch weiterhin beteiligt werden, um die Auswirkungen für die Betriebe möglichst gering zu halten

2.4.6 Stadt Braunschweig, Braunschweig, 07. September 2020

1.) Zur Rampe Nord-West äußert sich die Stadt Braunschweig wie folgt: Die Rampe Nord-West ist am Beginn und am Ende einspurig und lediglich in der Mitte für ca. 200 m zweispurig. Verkehrlich ist diese kurze Zweispurigkeit nicht erforderlich. Somit könnte diese Rampe auf das erforderliche Maß einer einspurigen Rampe zurückgebaut werden und die gewonnen Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich verwendet werden und ggf. kann in dem Zuge auch auf das Bauwerk BW SW1 verzichtet werden.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Rückbau der nordwestlichen z. T. zweispurigen Ausfahrt von der B 4 in Richtung Kreisverkehr ist nicht vorgesehen und nicht Bestandteil der Planung. Aufgrund der Widmung als Kreisstraße liegt die Ausfahrt in der Baulast der Stadt Braunschweig. Ein etwaiger Rückbau obliegt daher der Stadt

2.) Die Stadt Braunschweig begrüßt, dass der Gehweg unter der Brücke aus Sicherheitsgründen entfallen kann. Zudem wird mit diesem Weg ausschließlich der Autohandel erreicht, es besteht keine öffentliche Weiterführung zum Gewerbegebiet Gärtnerstraße/Alte Leipziger Straße. In dem Zuge wird angeregt, neben dem Teilrückbau der Rampe Nordwest auch den Verzicht auf den parallel laufenden Gehweg (der wie dargelegt nur einen Anlieger erschließt und der seinerseits auch über die Alte Leipziger Straße erschlossen ist) in Abstimmung mit dem Anlieger zu prüfen, um diese Flächen ebenfalls für Ausgleich zu verwenden.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Rückbau des nordwestlich der Ausfahrt liegenden Weges ist nicht Bestandteil der Maßnahme und nicht vorgesehen.

3.) Die Stadt Braunschweig fordert, dass im Zuge dieser Maßnahme die Lärmschutzwand im Bereich der Auffahrt von der Leipziger Straße auf die B 4/A 36 in die Unterhaltungspflicht der NLStBV zu übernehmen ist.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Änderung der Baulast für die Lärmschutzwand im Bereich der Auffahrt der Leipziger Straße ist nicht vorgesehen und wird vom Vorhabenträger abgelehnt. Nach § 5 Abs. 2 FStRG sind Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern, Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen, hier die B4.

4.) Die Stadt Braunschweig verlangt, dass bei der Anpassung der Bordanlagen und Pflasterungen im Bereich von Gehwegquerungen geteilte Überwege vorzusehen sind. Diese sind gemäß der zwischen der Stadt Braunschweig und dem Behindertenbeirat Braunschweig abgestimmten Lösung auszubilden.

Entscheidung und Begründung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Umbauten an den Geh- und Radwegbereichen sind nicht vorgesehen. Im Ausbaubereich befinden sich zudem keine Rad-bzw. Gehwege.

Eine barrierefreie Anpassung nach DIN 32984 des Gehweges im Bereich des Kreisverkehrs ist nicht Bestandteil der Planung und obliegt nicht der Baulast des Vorhabenträgers. Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich ausschließlich um den Ersatzneubau des Brückenbauwerks im Zuge der K28 über die B4 und der erforderlichen Rampenanpassung.

2.4.7 Stellungnahmen Leitungsträger

Das Bauvorhaben berührt Belange verschiedener Leitungsträger (hier: BS|Netz GmbH und Vodafone GmbH, Langenhagen), da deren im Vorhabensbereich befindliche Anlagen, Leitungen und Kabel angepasst, verlegt oder gesichert werden müssen bzw. diese in sonstiger Weise von dem Vorhaben betroffen sind. Die Plangenehmigungsbehörde hat die betroffenen Leitungsträger im Zuge dieses Plangenehmigungsverfahrens beteiligt und deren Hinweise und Forderungen berücksichtigt.

Die entsprechenden Pläne, Merkblätter und Schutzanweisungen der Leitungsträger hat die Vorhabenträgerin erhalten und deren Beachtung zugesagt. Unter Ziffer 1.1.3.9 wurden dennoch vorsorglich Auflagen zum Schutz der Rechte der Leitungsträger erlassen. Den Belangen der Leitungsträger wird mithin hinreichend Rechnung getragen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

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

Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 (Nds. GVBl. Seite 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11.11.2015 (Nds. GVBl. Seite 335 bis 337), erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind vom Gericht nur zuzulassen, wenn die Voraussetzung nach § 87b Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO erfüllt ist. § 87b Absatz 3 Satz 2 und 3 VwGO gilt entsprechend. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Sophienstr. 5, 38304 Wolfenbüttel zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gemäß § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

3.2 Sofortige Vollziehbarkeit

Aufgrund des besonderen öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der beantragten Maßnahme, wurde die sofortige Vollziehung angeordnet (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO). Auf Antrag kann das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung ganz oder teilweise wiederherstellen. Der Antrag ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig. Ist der Verwaltungsakt im Zeitpunkt der Entscheidung schon vollzogen, so kann das Gericht die Aufhebung der Vollziehung anordnen.

Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung kann von der Leistung einer Sicherheit oder von anderen Auflagen abhängig gemacht werden. Sie kann auch befristet werden (§ 80 Abs. 5 VwGO).

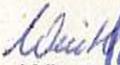
4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung für zwei Wochen zur Einsichtnahme in der Stadt Braunschweig ausgelegt. Mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, als zugestellt (§ 74 Abs. 4 VwVfG).

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Sophienstr. 5, 38304 Wolfenbüttel eingesehen werden.

Im Auftrag


Winter



Fundstellen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

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

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

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

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

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

Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008

Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen Ausgabe (RAL 2012)