

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbeschluss

zur Ergänzung und Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für den **Neubau der Stadtstraße Nord in Braunschweig**

vom 7. Juni 2017

Dieser Planfeststellungsbeschluss ergänzt und ändert mit eigener Begründung und Rechtsbehelfsbelehrung den Planfeststellungsbeschluss vom 7. Juni 2017 für den Neubau der Stadtstraße Nord.

Mit dem Ergänzungs- und Änderungsbeschluss wird der Plan für den Neubau der Stadtstraße Nord in der nachstehenden Fassung festgestellt.

Die Planung der Straße und die bisherigen Festsetzungen werden durch die Änderungen/Ergänzungen nicht berührt.

Der ursprüngliche Beschluss ist gegenüber allen Beteiligten mit Ausnahme der Kläger bestandskräftig geworden. Der ergänzende Beschluss ist maßgeblich gegenüber der Vorhabenträgerin sowie den erstmalig Betroffenen.

Hinsichtlich aller anderen Planbetroffenen verbleibt es bei der ursprünglichen Fassung des inzwischen ihnen gegenüber bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 7. Juni 2017.

Redaktioneller Hinweis:

Der Text des Planfeststellungsbeschlusses vom 7. Juni 2017 wird, soweit er nicht ergänzt oder geändert wird, in Normalschrift (schwarz) gehalten, während die Texte, die sich auf die Planergänzung und -änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses beziehen, in **blauer Schriftfarbe** gedruckt sind.

24. Oktober 2018
66.01- PF 2016/01

GLIEDERUNG

ABSCHNITT A: FESTSTELLENDER TEIL

1. Entscheidung
 - 1.1 Planfeststellung
 - 1.2 Sofortige Vollziehung
 - 1.2 a) Sofortige Vollziehung des ergänzenden Beschlusses
2. Nebenbestimmungen
 - 2.1. Belange der Leitungsträger
 - 2.2. Belange der Landwirtschaft
 - 2.3. Belange des Naturschutzes
 - 2.4. Sonstige Belange
 - 2.5. Belange des Immissionsschutzes
3. Genehmigungen und Erlaubnisse
4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen im Ausgangsverfahren
 - 4 a) Entscheidungen über Einwendungen im ergänzenden Verfahren
5. Nachrichtliche Hinweise

ABSCHNITT B: BEGRÜNDENDER TEIL

6. Verfahrensablauf und Begründung
 - 6.1 Verfahrensablauf
 - 6.1 a) Verfahrensablauf ergänzendes Verfahren
 - 6.2 Darstellung der Baumaßnahme
 - 6.3 Notwendigkeit der Baumaßnahme
 - 6.4 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme
 - 6.5 Finanzierung
7. Umweltverträglichkeitsprüfung
 - Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsprüfung
8. Abwägung der Belange des Naturschutzes
 - 8.1. Eingriff
 - 8.2. Vermeidung
 - 8.3. Ausgleich und Ersatz
 - 8.4. Artenschutz
 - 8.5. Abwägungsergebnis
9. Abwägung im Hinblick auf sonstige Belange und Abwägungsergebnis
 - 9.1 Verkehrliche Belange
 - 9.2 Schallimmissionen
 - 9.3 Schadstoffimmissionen
 - 9.4 Grundstücksinanspruchnahme
 - 9.5 Gesamtergebnis der Abwägung
10. Zurückgewiesene Einwendungen und Stellungnahmen im Ausgangsverfahren
 - 10 a) Zurückgewiesene Einwendungen und Stellungnahmen im ergänzenden Verfahren
11. Begründung für die geänderte Planung und die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen
 - 11 a) Begründung für die im ergänzenden Verfahren zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen
12. Begründung für die Anordnung der sofortigen Vollziehung im Ausgangsverfahren
 - 12 a) Begründung für die Anordnung der sofortigen Vollziehung im ergänzenden Verfahren
13. Hinweise

ABSCHNITT C: RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Rechtsbehelfsbelehrung zum Ursprungsbeschluss
Rechtsbehelfsbelehrung zu den Änderungen und Ergänzungen
Fundstellen

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für

den Neubau der Stadtstraße Nord in Braunschweig
in der Fassung des Ergänzungsbeschlusses vom 24. Oktober 2018

A Feststellender Teil

1.1 Planfeststellung

Für das o. g. Bauvorhaben wird gemäß § 38 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) der aus folgenden Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

Der Änderungsbeschluss bildet zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 7. Juni 2017 eine einheitliche Planfeststellungsentscheidung.

- | | |
|--|--------------------|
| - Erläuterungsbericht vom 01.08.2016 | Anlage 1 |
| - Übersichtslageplan Maßstab 1:1.000 vom 01.08.2016 | Anlage 3.1 |
| - Lageplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2016 | Anlage 5.1 |
| - Lageplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2016 | Anlage 5.2 |
| - Lageplan Maßstab 1:500 vom 01.08.2016 | Anlage 5.3 |
| - Höhenpläne Maßstab 1:500/50 vom 01.08.2016 | Anlage 6.1 bis 6.5 |
| - Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenpläne vor Ort vom 01.08.2016 | Anlage 9.1 |
| - Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenpläne extern vom 01.08.2016 | Anlage 9.2 |
| - Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Maßnahmenkartei | Anlage 9.3 |
| - Grunderwerbsplan Maßstab 1:1.000 vom 01.08.2016 | Anlage 10.1 |
| - Grunderwerbsverzeichnis | Anlage 10.2 |
| - Bauwerksplan Brücke vom 01.08.2016 | Anlage 11.1 |
| - Bauwerksverzeichnis | Anlage 11.2 |
| - Straßenquerschnitte, Ermittlung der Belastungsklasse | Anlage 14.1 |
| - Straßenquerschnitte, Dicke frostsicherer Aufbau | Anlage 14.2 |
| - Straßenquerschnitte Maßstab 1:50 vom 01.08.2016 | Anlage 14.3 |
| - Detailplan Lärmschutzwand vom 01.08.2016 | Anlage 16.2 |
| - Lageplan Leitungstrassen vom 01.08.2016 | Anlage 16.4 |

Folgende Unterlagen sind nachrichtlich beigefügt und mit dem Aufdruck „Nicht festgestellt“ versehen:

- Übersichtskarte Maßstab 1:10.000 Anlage 2.1
- Übersichtskarte Varianten 1:10.000 Anlage 2.2

- Schalltechnisches Gutachten vom 05.08.2016 Anlage 17
- [Schalltechnisches Gutachten vom 27.06.2018](#) Anlage 17 a

- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, August 2016 Anlage 19.1.0
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Lageplan Bestand und Konflikt vom 01.08.2016 Anlage 19.1.1 - 19.1.3
- Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3 NUVPG Anlage 19.2
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Oktober 2015 Anlage 19.3

- Bodenuntersuchungen zum B-Plan HA 135 Anlage 20

- Verkehrstechnische Untersuchungen Anlage 21
- [Verkehrstechnische Untersuchungen aus Dezember 2017](#) Anlage 21 a

1.2 Anordnung der sofortigen Vollziehung im Ausgangsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat mit Datum vom 15. September 2016 die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt.

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

1.2 a) Anordnung der sofortigen Vollziehung im ergänzenden Verfahren

Für den Änderungsbeschluss wird gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) die sofortige Vollziehung angeordnet.

2. Nebenbestimmungen im Ausgangsverfahren

2.1 Belange der Leitungsträger

2.1.1

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die Ausführungspläne rechtzeitig vor Baubeginn (drei Monate vorher) mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen, da sich im Bereich der Baumaßnahme Leitungen befinden. Sofern Leitungen zu verlegen sind, ist dies mit den betroffenen Unternehmen abzustimmen. Die Stellungnahmen und Leitungspläne der Vodafone Kabel Deutschland GmbH vom 28. Oktober 2016, des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie vom 20. Oktober 2016, der Deutschen Telekom Technik GmbH vom 12. Oktober 2016 und der BS|Netz GmbH vom 7. November 2016 sowie das Hinweisblatt „Hinweise und Forderungen für Bauarbeiten im Bereich von Hochspannungskabeln > 50 kV“ sind zu beachten.

2.2 Belange der Landwirtschaft

2.2.1

Sollten durch die Anlage der Ersatzmaßnahme E 1 a (s. Planunterlage 9.3) Dränungen zerschnitten werden, sind diese abzufangen.

2.2.2

Die Felddrainagen müssen in ihrer Funktion erhalten bleiben. Der an die Fläche der Ersatzmaßnahmen nördlich angrenzende Vorfluter ist uneingeschränkt zu erhalten.

2.2.3

Die im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu pflanzenden Bäume sind so zu platzieren, dass angrenzende Ackerflächen nicht beschattet werden. Eine extensive Pflege der Fläche hat -auch im Hinblick auf das Entwickeln und Verbreiten von Problemwildkräutern- zu erfolgen.

2.3 Belange des Naturschutzes

2.3.1

Die Landschaftspflegerische Ausführungsplanung (LAP) ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen und einvernehmlich fortzuschreiben.

2.3.2

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind parallel durchzuführen -spätestens jedoch ein Jahr- nach Abschluss der technischen Baumaßnahmen umzusetzen.

2.3.3

Die zu pflanzenden Gehölze sind über ein Jahr im Rahmen der Fertigstellungspflege von der Vorhabenträgerin zu pflegen. Anschließend erfolgt eine dreijährige Entwicklungspflege durch die Vorhabenträgerin. Für die zukünftige Unterhaltung der Gehölze ist ebenfalls die Vorhabenträgerin zuständig.

2.3.4

Die im Verlauf der Bauphase unvermeidbar zu entfernenden Gehölze sind entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu fällen bzw. zu roden. Die betroffenen Gehölze sind vor Beginn der Arbeiten hinsichtlich der Nutzung durch besonders oder streng geschützte Arten durch einen Fachgutachter zu überprüfen.

2.3.5

Der Abriss von Gebäuden hat grundsätzlich außerhalb der Brutzeit (zwischen dem 1. Oktober bis 28. Februar) zu erfolgen. Die betroffenen Gebäude sind vor Beginn der Arbeiten auf eine Brut von Haussperlingen oder anderen Brutvögeln hin zu untersuchen. Ausnahmen sind nur in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zulässig.

2.3.6

Als CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality-measures) sind künstliche Ersatzquartiere für baumhöhlen- und gebäudebewohnende Fledermäuse anzubringen. Die Anzahl ist abhängig von der tatsächlichen Anzahl gefällter Bäume mit Baumhöhlen bzw. von der Anzahl des tatsächlichen Umfangs der abgerissenen Gebäude mit potentiellen Quartieren und hat in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

2.3.7

Die Pflanzung von Gehölzen als Ersatz für potentielle Nist- und Quartierstandorte für Fledermäuse und Vögel ist in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu konzipieren.

2.3.8

Für die Beleuchtung sind Leuchtmittel mit warmweißer Lichtfarbe (2.700 - 3.000 Kelvin) zu verwenden.

2.3.9

Alle vorgenannten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen einschließlich der Pflanzungen sind auf Dauer zu erhalten und deren Pflege im Sinne der Planung in einvernehmlicher Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu gewährleisten.

2.4 Sonstige Belange

2.4.1 Bei der ausgewählten Vorzugsvariante wurde die gewählt, die insgesamt die geringsten Beeinträchtigungen hervorruft. Dennoch wird es während der Bauphase zu verkehrlichen Beeinträchtigungen der einzelnen Gewerbebetriebe kommen. Aus diesem Grund sollen temporäre Sperrungen in Absprache mit den betroffenen Eigentümern bzw. Pächtern erfolgen.

2.4.2

Im Bereich der geplanten Trasse besteht 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.

2.4.3

Die Einleitung des Niederschlagswassers in die Kanalisation setzt voraus, dass die laufenden Abstimmungen zwischen der SE|BS und der Unteren Wasserbehörde zur Einleitung in das Gewässer einvernehmlich abgeschlossen werden.

2.4.4

Belasteter Bodenaushub ist gemäß den Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA TR Boden) zu entsorgen.

2.4.5

Die DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum ist bei der Planung der taktilen Leitelemente im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Die Planung ist mit dem Behindertenbeirat Braunschweig e. V. abzustimmen.

2.4.6

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, der Planfeststellungsbehörde den Beginn und die Fertigstellung des Vorhabens schriftlich anzuzeigen.

2.4.7

Für die Bauarbeiten ist die erforderliche verkehrsbehördliche Anordnung einzuholen.

2.4.8

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

2.4.9

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

2. Nebenbestimmungen im ergänzenden Verfahren

Nachfolgende Bestimmungen und Auflagen haben sich anlässlich der Planergänzung als notwendig erwiesen und werden der Vorhabenträgerin zusätzlich auferlegt:

2.3 Belange des Naturschutzes

2.3.10

Für den Gartenrotschwanz sind neun künstliche Nisthöhlen, für den Haussperling sechs Koloniekästen mit je drei künstlichen Nisthöhlen und für den Star sechs künstliche Nisthöhlen jeweils an geeigneter Stelle im Umfeld des Eingriffs anzubringen. Die Maßnahmen haben in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

2.5 Belange des Immissionsschutzes

2.5.1 Ansprüche auf Lärmschutz

Für die Gebäude Mittelweg 16 und 17, Wodanstr. 35 und Bienroder Weg 3 wird ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach anerkannt. Zur Klärung, ob und im welchem Umfang die Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, ist ein Antrag an die Vorhabenträgerin zu richten.

2.5.2 Monitoring bezüglich des lärmindernden Asphalt

Die Vorhabenträgerin hat nach Fertigstellung der Stadtstraße Nord durch ein Monitoring nachzuweisen, dass durch den eingebauten lärmindernden Asphalt die in den schalltechnischen Berechnungen angesetzte Lärminderung von mindestens - 2 dB(A) dauerhaft sichergestellt wird. Im Rahmen des Monitorings ist die erste Messung vier bis sechs Wochen nach dem Einbau des Belages vorzunehmen, die zweite Messung ein Jahr nach dem Einbau, die darauffolgende Messung nach weiteren zwei Jahren. Sofern die Ergebnisse die geforderte Minderung belegen, reichen sinnhafte Folgemessungen in regelmäßigen Zyklen von voraussichtlich zwei Jahren aus.

Sobald bei einer Messung eine geringere Lärminderung als die zu gewährleistenden - 2 dB(A) ermittelt werden, ist durch entsprechende Sanierung des Straßenbelags die geforderte Lärminderung wieder dauerhaft herzustellen.

3. Genehmigungen und Erlaubnisse

entfallen

4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen im Ausgangsverfahren

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge nachfolgend aufgelisteter Einwender und Einwenderinnen 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 im Einzelnen wird auf Ziffer 10 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Einwender 1, Braunschweig vom 21. Oktober 2016

Einwender 2, Braunschweig vom 21. Oktober 2016

Einwender 3, Braunschweig vom 19. Oktober 2016

Einwender 4, Braunschweig vom 29. September 2016
Einwender 5, Braunschweig vom 23. Oktober 2016
Einwender 6, Braunschweig vom 19. Oktober 2016
Einwender 7, Braunschweig vom 18. Oktober 2016
Einwender 8, Braunschweig vom 19. Oktober 2016
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 2. November 2016
Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade vom 2. November 2016
IHK Braunschweig vom 3. November 2016
Polizeiinspektion Braunschweig vom 3. November 2016
SE|BS vom 2. November 2016
Vodafone Kabel Deutschland GmbH vom 28. Oktober 2016
Landwirtschaftskammer Niedersachsen vom 26. Oktober 2016
Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz vom 1. November 2016
Niedersächsisches Landvolk Braunschweiger Land e. V. vom 21. Oktober 2016
Landesamt für Bergbau Energie und Geologie vom 20. Oktober 2016
Braunschweiger Verkehrs-GmbH vom 12. Oktober 2016
Deutsche Telekom Technik GmbH vom 22. September 2016
Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen vom 4. Oktober 2016
Landesforsten vom 6. Oktober 2016
Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen e. V. vom 5. Oktober 2016
BUND, Kreisgruppe Braunschweig, vom 19. Oktober 2016 und 24. Februar 2017
Stadt Braunschweig, Gesamtstädtische Stellungnahme, vom 10. November 2016
braunschweiger forum, Verein zur Förderung bürgernaher Stadtplanung e. V., vom 23. Oktober und 14. Dezember 2016

Im Anhörungsverfahren vorgebrachte schriftliche Eingaben, bei denen weder eine Betroffenheit vorliegt, noch die Person berechtigt ist, als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme abzugeben, sind ebenfalls unter Ziffer 10 des Beschlusses abgehandelt worden.

4 a) Entscheidungen über Einwendungen im ergänzenden Verfahren

Die Einwendungen des BUND, Kreisgruppe Braunschweig, vom 20. Juli 2018, werden – bis auf Einwendung Nr. 10 a) 5 - zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf Ziffer 10 a dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

5. Nachrichtliche Hinweise

Die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) sind beachtet worden.

Der östliche Teil der Stadtstraße Nord liegt im Bereich der Salzstockhochanlage Salzstock Bechtsbüttel. Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie hat die Erdfallgefährdung

in die Kategorie 3 eingestuft. Eine geotechnische Erkundung des Baugrundes hat stattgefunden. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 erfolgt. Die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und dem nationalen Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 wurden beachtet.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in Verbindung mit den Niedersächsischen Ausführungsbestimmungen zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vorgenommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Grunderwerbs- und Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren abgehandelt werden, da im Beschluss ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Beteiligten geregelt werden.

Werden Grundstücke durch das Vorhaben in Anspruch genommen, bedarf es hierzu im Grundsatz der Zustimmung des Eigentümers. Die Feststellung des Planes ersetzt nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer, die Grundstücke im Sinne des Antrages zu nutzen. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet lediglich die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 42 Abs. 1 NStrG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Die Grunderwerbsverhandlungen durch die Vorhabenträgerin sind mit den Eigentümern bereits aufgenommen worden.

Privatrechtliche Beziehungen bleiben von den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses unberührt.

Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre jeweilige Einwendung behandelt wurde.

B Begründender Teil

Die Stadtstraße Nord soll als Kreisstraße mit einer Länge von ca. 1.300 m eine Verbindung zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg darstellen. Sie dient insbesondere der Erschließung eines größeren neuen Wohngebiets im Bereich des nördlichen Ringgebiets. Das Vorhaben ist im Erläuterungsbericht vom 1. August 2016, der als Anlage 1 Bestandteil der Planunterlagen ist, ausführlich beschrieben.

Der die ursprüngliche Planfeststellung ergänzende Beschluss führt zu keiner Änderung des Vorhabens.

Gegenstand der Ergänzungen sind insbesondere erweiterte Ausführungen zur UVP-Vorprüfung und die Abhandlung der Folgen eines durch den Vorhabenträger in Auftrag gegebenen neuen Gutachtens zum Schallschutz (Anlage 17 a), dem ein neues Verkehrsgutachten (Anlage 21 a) zugrunde liegt.

6. Verfahrensablauf und Begründung der Baumaßnahme

6.1

Verfahrensablauf im Ausgangsverfahren

Bereits im Vorfeld der Planungen zur Stadtstraße Nord erfolgte durch die Abteilung Straßenplanung und -neubau des Fachbereiches Tiefbau und Verkehr der Stadt Braunschweig als Vorhabenträgerin eine frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durch einen Scoping-Termin am 4. Mai 2016.

Die Durchführung des gem. § 38 Abs. 1 NStrG erforderlichen Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Stadtstraße Nord sowie die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses hat die Vorhabenträgerin am 15. September 2016 beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 22. September 2016 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach der ortsüblichen Bekanntmachung am 23. September 2016 in der Braunschweiger Zeitung vom 26. September bis 10. Oktober 2016 öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung ist die Stelle, bei der Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden nach Fristablauf an die Vorhabenträgerin übersandt.

Eine Erörterung der Planunterlagen und der Einwendungen und Stellungnahmen hat nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung am 14. Dezember 2016 mit der Vorhabenträgerin stattgefunden.

Der Erörterungstermin wurde den gesetzlichen Vorgaben entsprechend eine Woche vorher am 5. Dezember 2016 in der Braunschweiger Zeitung ortsüblich bekannt gemacht. Die Behörden, die Vorhabenträgerin und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden rechtzeitig benachrichtigt.

Eine Niederschrift über den Erörterungstermin wurde angefertigt. Die Niederschrift wurde den Anwesenden auszugsweise, d. h. ihre Belange betreffend, übersandt.

Die Verfahrens- und Formvorschriften sind eingehalten worden.

Verfahrensablauf im ergänzenden Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss erging in seiner ursprünglichen Fassung am 7. Juni 2017 und wurde von 20. Juni bis 3. Juli 2017 zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 12. Juni 2017 in der Braunschweiger Zeitung.

Derzeit sind Klagen beim Verwaltungsgericht Braunschweig gegen den Planfeststellungsbeschluss anhängig. Aufgrund des Klageverfahrens, in dem in einzelnen Punkten Unklarheiten des Planfeststellungsbeschlusses deutlich wurden, hat die Planfeststellungsbehörde ein ergänzendes Verfahren durchgeführt. Die ursprüngliche Planung wird durch die Ergänzungen nicht berührt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin um Überprüfung der Daten im Verkehrsgutachten gebeten. Diese hat daraufhin das Verkehrsgutachten überarbeiten lassen. Im neuen Verkehrsgutachten wurde der Bereich der Autobahnzu- und -abfahrten an der Hamburger Straße in die Betrachtung mit einbezogen und im Nachgang diesbezüglich auch das Schallgutachten überarbeitet.

Weiterhin hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des ergänzenden Verfahrens die Baugebietseinstufung einzelner Gebäude im Hinblick auf den immissionsschutzrechtlichen Schutzanspruch überprüft, eine Auflage an den Vorhabenträger zur Überwachung der lärmindernden Wirkung des Asphaltens aufgenommen (Monitoring) und im Hinblick auf das Erfordernis eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, die Beurteilung - inwieweit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind - vertieft.

Da nach § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG eine nochmalige Beteiligung vorgeschrieben ist, wenn und soweit durch die Änderung der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, hat die Planfeststellungsbehörde das neue Schallgutachten (Juni 2018) im Rahmen einer ergänzenden Anhörung am 28. Juni 2018 an die durch die Änderung Betroffenen und an den BUND als Kläger gegen den ursprünglichen Beschluss übersendet. Die Frist für die Abgabe von Stellungnahmen oder das Vorbringen von Einwendungen endete am 26. Juli 2018.

Die Verfahrens- und Formvorschriften im ergänzenden Verfahren sind eingehalten worden.

6.2

Darstellung der Baumaßnahme

Die vorliegende Baumaßnahme beinhaltet den Neubau der Stadtstraße Nord zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg.

Die Baumaßnahme liegt in der Gemarkung Hagen, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in den Gemarkungen Hondelage und Dibbesdorf der Stadt Braunschweig.

Die Stadtstraße Nord verfügt über eine Gesamtlänge von 1.350 m und schließt in Verlängerung der Autobahn A 392 auf östlicher Seite der Hamburger Straße an. Sie folgt der Trasse des vorhandenen Sackweges, kreuzt den Mittelweg, um dann ungefähr in der Trasse der Mitgaustraße zu verlaufen. Es folgt die Kreuzung der Spargelstraße/des Nordangers. Mit einem Verschwenk führt die Trasse der Stadtstraße in die Wodanstraße, um schließlich am Bienroder Weg einzumünden.

Der Querschnitt sieht in jeder Richtung einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m vor, die Fahrbahn wird als Dachprofil hergestellt. Straßenbegleitend werden zwischen Hamburger Straße und Spargelstraße beidseitig Längsparkstreifen mit integrierten Baumstandorten, Radwege und Gehwege hergestellt. Die Gesamtbreite in diesem Abschnitt beträgt 21,40 m. In der Wodanstraße ist die Straßenparzelle im Bestand mit ca. sechs Metern sehr schmal. Beidseits der Straße sind Gewerbebetriebe ansässig, die auf eine möglichst große zu

erhaltene Grundstücksnutzfläche angewiesen sind. Die Gesamtbreite in diesem Abschnitt beträgt 16,50 m.

Der Anschluss der Stadtstraße Nord an die Hamburger Straße erfolgt durch die Erweiterung des vorhandenen lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes. Aufgrund der geometrischen Aufweitung der Fahrstreifen der A 392 wird der Knotenpunkt nicht so kompakt wie planerisch erstrebenswert ausgeführt werden können. Um den Knotenpunkt leistungsfähig zu gestalten, müssen die Aufstelllängen der Ausfahrt der A 392 verlängert werden. Der Radverkehr wird in allen Knotenpunktarmen auf Radwegen geführt.

Unmittelbar östlich des Knotenpunktes Hamburger Straße steigt die Straße mit 3,5 % Längsneigung an, um einen vorhandenen Geländesprung auszugleichen. Die Trasse beschreibt zudem eine S-Kurve, um in die Trassenlage des Sackweges einschwenken zu können. Im Sackweg verläuft die Trasse nahezu geradlinig.

Der Knotenpunkt Mittelweg wird ebenfalls als lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt ausgeführt. Der Radverkehr wird im Zuge der Stadtstraße Nord im Bereich der Fahrstreifenaufweitungen auf die Fahrbahn geleitet und dort in Schutzstreifen in jeder Fahrbeziehung direkt geführt. Im Bereich des Mittelweges wird die im Bestand vorhandene Schutzstreifenlösung für Radfahrende aufgegriffen.

Im Abschnitt der Mitgaustraße beschreibt die Stadtstraße einen Linksbogen, der sich an der geplanten Bebauung Taubenstraße orientiert.

Die Kreuzung mit der Spargelstraße/dem Nordanger, die zukünftig eine bedeutende Radverkehrsachse darstellen wird, wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Der sich östlich anschließende geplante Platzbereich soll sich gestalterisch von der durchgehenden Strecke der Stadtstraße abheben und als Platzfläche besonders betont werden. Die Trasse macht dort einen engkurvigen Versatz nach Norden.

Im Bereich der Wodanstraße verläuft die Stadtstraße im Bereich der Bestandsparzelle geradlinig.

Der Knotenpunkt Bienroder Weg wird mit einer Lichtsignalanlage hergestellt. Auch in diesem Knotenpunkt wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt. Es sind Radfahrstreifen vorgesehen.

6.3

Notwendigkeit der Baumaßnahme

Eine leistungsfähige verkehrliche Erschließung ist die Voraussetzung für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers im Nördlichen Ringgebiet. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Braunschweig war die Anlage einer Straße zwischen der Hamburger Straße und dem Bienroder Weg vorgesehen.

Die Stadt Braunschweig hat 2013 einen Rahmenplan für das Nördliche Ringgebiet erarbeitet. Die Rahmenplanung beinhaltet verschiedene Projekte, die zu Veränderungen in der städtischen Struktur führen werden. Dazu gehören u. a. die Umnutzung des ehemaligen Geländes der Braunschweiger Zeitung sowie derzeit brachliegender Flächen im Bereich der Taubenstraße und zwischen Sackweg und Ludwigstraße.

Eine von der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) durchgeführte Verkehrsuntersuchung im Jahr 2013 zeigte, dass bei Umsetzung aller Wohnbauprojekte die neuen Wohngebiete mit dem bestehenden Straßennetz nicht leistungsfähig erschlossen und die zu erwartenden Verkehre nicht leistungsfähig abgewickelt werden können.

Zudem wird der Bau der Stadtstraße Nord zu einer notwendigen Entlastung der weiter nördlich in West-Ost-Richtung verlaufenden Siegfriedstraße führen.

6.4

Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Variantenprüfung

Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellung für den Bau der Variante 2 von insgesamt sechs Varianten beantragt.

Die Trasse der Stadtstraße Nord soll darin von der Hamburger Straße über den Sackweg, die Mitgaustraße, mit einem Trassenversatz über die Spargelstraße und dann weiter über Wodanstraße in den Bienroder Weg führen.

Eine Planungsalternative, die besser geeignet wäre das Planungsziel zu erfüllen, besteht nicht. Planungsziel ist es eine leistungsfähige Verkehrsachse zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre aus den Baugebieten zu schaffen und dabei den Eingriff auf Privatgrundstücke gering zu halten. Das geplante Baugebiet Ludwigstraße kann bei dieser Trassenführung direkt angebunden werden und der Trassenverlauf entspricht im Verlauf der Mitgaustraße der Planstraße S im Bebauungsplan HA 135.

Zwar liegt die gewählte Variante gegenüber der Variante 1 in der Bewertung der Umweltverträglichkeit auf Platz 2. Die im Bereich des Sackweges entstehenden Eingriffe in Gehölze und Biotope können jedoch vollends ausgeglichen und ersetzt werden. Darüber hinaus dient der Bau der Stadtstraße Nord der Entlastung der umliegenden Straßen insbesondere der nördlich verlaufenden Siegfriedstraße.

Die Planfeststellungsbehörde hat untersucht und in die Abwägung mit eingezogen, welche Alternativen zu Variante 2 in Betracht kommen oder sich aufdrängen. Sie hat weiter auch die Alternativen untersucht, 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 bedeutet und damit das Ziel, die Baugebiete zu erschließen und eine Entlastung der umliegenden Straßen herbeizuführen, nicht erreicht werden kann.

Bezüglich der Intensität der Prüfung von Alternativen ist das Abwägungsgebot erfüllt, wenn die Vor- und Nachteile in einer solchen Intensität ermittelt werden, dass auf einer hinreichenden detaillierten sachlich richtigen Grundlage abgewogen werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde genügt ihrer Pflicht, wenn sie die wesentlichen Besonderheiten der jeweiligen Alternativen beurteilen kann.

Im vorliegenden Fall wurden der hier festgestellten Lösung die nachfolgenden Alternativen gegenübergestellt:

6.4.1

Bei einer Realisierung der Variante 1 würde die Straße von der Hamburger Straße aus über den Weinbergweg, den Mittelweg, die Mitgaustraße und die Wodanstraße zum Bienroder Weg geführt werden.

Die Streckenführung vom Weinbergweg müsste in einer Teilstrecke über den Mittelweg erfolgen, was zur Folge hätte, dass auf dem Mittelweg in sehr kurzem Abstand zwei signalisierte Knotenpunkte aufeinander folgen würden. Im Bereich des Weinbergweges würde auf der nördlichen Seite ein Eingriff in die Kleingärten notwendig sein. Das Wohngebäude auf dem Grundstück Weinbergweg 50 müsste abgerissen werden.

Zwar würde die Variante 1 **in Bezug auf** im Bereich der Umweltverträglichkeit **besser abschneiden vorteilhafter sein** als die Vorzugsvariante, da die Flächenversiegelung geringer ist. Aufgrund der Nachteile, die durch die zwei kurz hintereinander folgenden lichtsignalisierten Knotenpunkte auf dem Mittelweg und der fehlenden Möglichkeit der Anbindung des Wohnbaugebietes Ludwigstraße entstehen, hat diese jedoch hinter der gewählten Vorzugsvariante zurückzustehen.

6.4.2

Variante 3a würde ebenfalls über den Weinberg verlaufen und nach Kreuzung des Mittelweges durch die nördlichen Kleingärten des Kleingartenvereines Lange Hecke e. V. weitergeführt werden. Nach dem Trassenversatz östlich der Spargelstraße würde die Führung über die Wodanstraße in den Bienroder Weg verlaufen. Die Straßenführung der Variante 3a würde in einem großen Abstand zur Bebauung des Baugebietes Taubenstraße führen, so dass der Bau einer Stichstraße erforderlich wäre.

Variante 3b würde ebenfalls über den Weinberg verlaufen und nach Kreuzung des Mittelweges diagonal durch den Kleingartenverein Lange Hecke e. V. weitergeführt werden, um dann auf die Mitgaustraße zu treffen und mit einem Trassenversatz östlich der Spargelstraße über die Wodanstraße in den Bienroder Weg zu münden.

Bei den Varianten 3a und 3b wäre eine Anbindung des Baugebietes Ludwigstraße nicht möglich, da die Trasse der Stadtstraße Nord über den Weinbergweg und nicht über den Sackweg geführt würde. Da der Verlauf der beiden Varianten direkt durch den Kleingarten Lange Hecke e. V. führen würde, würde eine erhebliche Anzahl an Kleingärten wegfallen. Die beiden Varianten haben daher hinter der Vorzugsvariante 2 zurückzustehen.

6.4.3

Variante 4 würde von der Hamburger Straße kommend über den Weinbergweg führen um sich dort mit jeweils einem S-Versatz in einen Ost- und einen Westfahrstreifen aufzuteilen. Bei dieser Variante wären sowohl bei der Einbahnstraßenführung in West-Ost-Richtung Eingriffe in die Grundstücke auf der nördlichen Seite als auch bei der Einbahnstraßenführung in Ost-West-Richtung Eingriffe in die Kleingärten auf der nördlichen Seite notwendig. Es wären auf dem Mittelweg zwei sehr dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte zu errichten. Im weiteren Verlauf würde die Führung der Straße dem Verlauf der Variante 1 entsprechen.

Die Einbahnstraßenregelung wurde im weiteren Verfahren verworfen, da dem sparsamen Flächenverbrauch nicht Rechnung getragen werden könnte. Die kurz hintereinander folgende Signalisierung der beiden Knotenpunkte auf dem Mittelweg spricht gegen die Variante 4, da die Leistungsfähigkeit und der Abfluss der Verkehre mit dieser Trassenführung nicht erreicht werden kann.

6.4.4

In Variante 5 würde die Trasse von der Hamburger Straße kommend über den Weinbergweg, den Mittelweg, die Mitgaustraße und dann über die Spargelstraße nach Süden geführt werden um über den Gotenweg in den Bienroder Weg zu münden.

Variante 5 steht im Widerspruch zum Bebauungsplan HA 135, da dieser im Bereich der Spargelstraße durch die dort festgesetzte Grünfläche führen würde. Darüber hinaus soll nach den Zielen des städtebaulichen Rahmenplanes der Gotenweg als wichtige Geh- und Radwegeverbindung mit einem begleitenden Park weiterentwickelt werden. Der Ringgleisradweg soll über diese Verbindung weitergeführt werden.

Schlussendlich ist jedoch eine Anbindung des Verkehres vom Gotenweg an den Bienroder Weg nicht möglich, da sich in dem Bereich der Bahnübergang für die Industriebahn zum Heizkraftwerk befindet. Dieses Kriterium führte dazu, dass eine Vertiefung der Planung nicht weiter erfolgte.

6.5

Finanzierung

Die Kosten für den Neubau der Stadtstraße Nord trägt die Stadt Braunschweig. Zur Erlangung von Zuschüssen hat die Stadt Braunschweig die Aufnahme der Neubaumaßnahme in das Mehrjahresprogramm für Landeszuwendungen für die Verbesserung der Verkehrs-

verhältnisse in den Gemeinden beantragt. Darüber hinaus handelt es sich um eine beitragspflichtige Maßnahme, für die von den Anliegern Erschließungsbeiträge entrichtet werden müssen.

7. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Eine generelle Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund der Art und des Umfanges des Vorhabens gem. § 3b und 3e des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bzw. § 3 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) besteht für den Neubau der Stadtstraße Nord nicht.

Die lfd. Nr. 5 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 NUVPG sieht für den Bau einer nicht von Nr. 4 erfassten Kreisstraße (das wäre der Bau einer vier- oder mehrstreifigen Kreisstraße, die eine durchgehende Länge von 5,00 km oder mehr aufweisen würde oder die Verlegung oder der Ausbau einer bestehenden ein- oder zweistreifigen Straße deren geänderter Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10,00 km oder mehr aufweisen würde) lediglich eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vor.

Hat für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zu erfolgen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung dann zwingend durchzuführen, wenn das von dem Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zu § 3 NUVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgehen haben kann (§ 5 Abs. 1 NUVPG). Die Prüfung hat ergeben, dass von dem Straßenneubau unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des NUVPG aufgeführten Kriterien, relevante Schutzgüter nicht derart betroffen sind, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

~~Alle aus dem Straßenneubau rührenden Beeinträchtigungen werden in vollem Umfang kompensiert (s. Unterlage 19.1).~~

~~Im Rahmen der Kompensation erfolgen auch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, die sicherstellen, dass die durch die zusätzlichen Verkehre auf der Stadtstraße Nord entstehenden Schallimmissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten werden.~~

Die durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles hat ergeben, dass durch den Neubau der Stadtstraße Nord in der Gesamtbetrachtung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Durch das Vorhaben werden der Naturhaushalt und das Landschaftsbild, aufgrund von Versiegelung bisher unversiegelten Bodens und Beseitigung von Grünflächen, lediglich punktuell erheblich beeinträchtigt. Weder das quantitative noch das qualitative Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigungen rechtfertigt die Durchführung einer UVP. Insgesamt betrachtet werden keine in besonderem Maße schützenswerte Lebensräume, sondern vielmehr vorrangig gewerblich genutzte Flächen, Vorgärten und Ruderalfluren in Anspruch genommen. Die möglichen Beeinträchtigungen sind nicht vernachlässigbar, aber auch nicht derart bedeutsam, dass diese eine UVP-Pflicht auslösen. Der Sachverhalt wurde umfassend und zutreffend ermittelt, die Bewertungsgrundsätze beachtet und sachgerechte Erwägungen angestellt.

Die von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte allgemeine Vorprüfung geht in der Untersuchungstiefe über die an sich nach § 5 NUVPG nur erforderliche überschlägige Beurteilung und Prognose hinaus, indem der Gutachter in der Erläuterung zu Nr. 1 auf den landschaftspflegerischen Begleitplan mit seinen ausführlichen naturschutzrechtlichen Bestandsaufnahmen und Prognosen verweist. Hierdurch wird jedoch nicht in Frage gestellt, dass die Planfeststellungsbehörde bei der gebotenen nur überschlägigen Betrachtung zu dem gleichen Ergebnis gekommen wäre. Zwar darf die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Vorprüfung nicht bereits mit einer der UVP vergleichbaren Tiefe ‚durchermitteln‘ und damit unzulässiger Weise die eigentliche UVP unter Missachtung der für diese obligatorische Öffentlichkeitsbeteiligung vorwegnehmen. Ein solcher Fall liegt hier jedoch nicht vor. Der

Gutachter kam bereits vorab zu dem Ergebnis, dass sich bei der Straßenbaumaßnahme zwar punktuelle Beeinträchtigungen ergeben, dass aber deren vergleichsweise geringes quantitatives Ausmaß keineswegs erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen aufweisen wird, die die Durchführung einer UVP erforderlich machen würden.

Bereits zum Zeitpunkt als der Scoping-Termin im Mai 2015 gem. § 7 NUVPG und § 15 UVPG durchgeführt wurde, lagen der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer UVP-Vorprüfung Erkenntnisse darüber vor, dass das Vorhaben keine quantitativen oder qualitativen Beeinträchtigungen der Umwelt mit sich bringen würde, die eine UVG nötig gemacht hätten. Um über die Trassenverläufe und die damit voraussichtlich verbundenen Umweltauswirkungen Auskunft geben zu können, führte der Gutachter eine Begehung und umweltfachliche Bewertung des Untersuchungsgebiets durch.

Das Vorhaben wird deshalb insgesamt als umweltverträglich i. S. d. § 12 UVPG (alte Fassung zum Zeitpunkt des ursprünglichen Beschlusses, § 25 UVPG neue Fassung zum Zeitpunkt des Erlasses des Ergänzungsbeschlusses) beurteilt. Das Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls wurde im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen der Öffentlichkeit gem. § 3a UVPG a. F. bekannt gegeben.

Die entsprechende Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, wurde mit der ortsüblichen Bekanntmachung bei der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits am 23. September 2016 öffentlich bekannt gemacht.

8. Belange des Naturschutzes

(Reihenfolge geändert)

Der Neubau der Stadtstraße Nord ist mit Eingriffen in die Natur und Landschaft nach § 14 Abs.1 BNatSchG verbunden. Die Auswirkungen des Vorhabens sind ausführlich auf den Seiten 27 ff. des Erläuterungsberichtes des Landschaftspflegerischen Begleitplanes dargestellt (Unterlage 19).

Gemäß §§ 13 und 15 Abs. 1 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen oder (soweit dies nicht möglich ist) durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Das Bauvorhaben verursacht auch nach Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und Landschaftsbildes. [Diese werden mittels Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.](#)

8.1

Eingriff

Der Neubau der Stadtstraße Nord bringt folgende erhebliche Eingriffe mit sich:

- Es werden Biotop (18.127 m²) überplant und teilweise neu versiegelt.
- Es werden eine Gehölzfläche von 7.074 m² und 19 Gehölze beseitigt.
- Eine Gehölzfläche von 1.041 m² wird zerschnitten.
- Es gehen Flächen für die menschliche Nutzung (Gärten, Gewerbe und ein Bolzplatz) verloren.

8.2

Vermeidung

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen 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.

Aufgrund der Lage der bereits vorhandenen Straßenzüge ergeben sich nur geringe Möglichkeiten die Beeinträchtigung zu vermeiden. Bei der gewählten Variante 2 handelt es sich um die im Hinblick auf die Aspekte Verkehr, Städtebau, Eingriffe und Wirtschaftlichkeit geeignetste Variante. Im Hinblick auf den Aspekt der Umweltverträglichkeit schloss Variante 1 besser ab, da die erforderliche Flächenversiegelung geringer ist.

Durch die folgenden Maßnahmen wird der Eingriff in Natur und Landschaft bei der Realisierung der Baumaßnahme minimiert:

- Anfallender Oberboden wird einer umweltgerechten Weiterverwendung zugeführt.
- Die zu erhaltenden, an die Straße und ihre Nebenanlagen grenzenden Gehölze werden durch Baumschutzmaßnahmen in Anlehnung an DIN 18920 und RAS-LP 4 geschützt. Neben technischen Maßnahmen (Stammschutz durch Bohlenummantelung, ggf. Wurzelvorhänge) wird eine sachgemäße, d. h. behutsame Bauausführung (ggf. durch Handschachtung) erfolgen.
- Baufahrzeuge und Maschinen für die Rodung der Gehölze werden mit biologisch abbaubaren Schmier- und Hydraulikölen betrieben
- Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Kraft- und Schmierstoffen werden durch geeignete Schutzmaßnahmen vermieden.
- Freizuhaltende Flächen werden vor Baubeginn eingezäunt um durch die Ablagerung von Baumaterialien und das Befahren der Flächen entstehende Verdichtungen zu vermeiden.
- Die erforderlichen Gehölzrodungen werden während der Vegetationsruhe durchgeführt.
- Die zu rodenden Bäume werden auf Nester und Quartiere untersucht.

8.3

Ausgleich und Ersatz

8.3.1

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 nachfolgend aufgeführten erheblichen Beeinträchtigungen werden zum Teil durch folgende Maßnahmen ausgeglichen:

- Vor Ort sollen Straßenbäume neu gepflanzt werden.
- Auf den Baumscheiben soll Landschaftsrasen eingesät werden.

Der Umfang der einzelnen Maßnahmen ist den Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 9.1) zu entnehmen.

8.3.2

Ersatzmaßnahmen

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigende Funktion des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt ist und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Die verbleibenden unvermeidbaren und nicht ausgeglichenen Eingriffe werden durch die folgenden Maßnahmen ersetzt:

- Als Ersatz für die durch den Straßenneubau überplanten Biotope und beseitigten Gehölze, sowie der Beeinträchtigungen des Klimas und der Luftqualität sollen sich in den Gemarkungen Hondelage und Dibbesdorf auf landwirtschaftlich genutzten Flächen extensiv gepflegte halbruderale Gras- und Staudenfluren mit eingestreuten Gehölzgruppen entwickeln (Maßnahmen E1a und E1b).

Der Umfang der einzelnen Maßnahmen ist den Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 9.2) zu entnehmen.

8.4

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, 2 und 5 BNatSchG. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrundeliegende Tatsache-lage beruht auf dem nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 19.3), der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist.

Eine Kartierung hat in einem breiten Korridor der geplanten Stadtstraßen-trasse stattgefunden.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag, der von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass drei Fledermausarten, der Abendsegler (*Nyctalus noctula*), die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) und die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), im Untersuchungsgebiet vorkommen. Darüber hinaus kommen 36 Vogelarten vor, von denen nur die nachfolgend aufgeführten potenziell empfindlich, streng geschützte und gefährdete Arten darstellen:

- Grünspecht (*Picus viridis*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*) und Wendehals (*Jynx torquilla*) sind streng geschützt;
- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*), Grünspecht (*Picus viridis*) und Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*) sind in Niedersachsen gefährdet und
- Bluthänfling (*Carduelis cannabina*), Haussperling (*Passer domesticus*), Mehlschwalbe (*Delichon urbica*), Girlitz (*Serinus serinus*), Star (*Sturnus vulgaris*), Turmfalke (*Falco tinnunculus*) und Waldlaubsänger (*Phylloscopus sibilatrix*), der jedoch nur als Durchzügler erfasst worden ist, stehen auf der Vorwarnliste.

Als Amphibien wurden im Untersuchungsgebiet der Teichfrosch (*Pelophylax kl. esculentus*) und der Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) nachgewiesen. Reptilien konnten nicht nachgewiesen werden.

Desweiteren wurden 11 Tagfalterarten festgestellt, die in Niedersachsen weit verbreitet sind. Der Kleine Feuerfalter (*Lycaena phlaeas*) und der Gemeine Bläuling (*Polyommatus icarus*) gehören zu den besonders geschützten Arten.

Im Untersuchungsgebiet wurden 11 Heuschreckenarten festgestellt. Die Blauflügelige Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulescens*) ist eine gesetzlich besonders geschützte und im östlichen Tiefland in Niedersachsen stark gefährdete Art. Bei dem Wiesen-Grashüpfer (*Chorthippus dorsatus*) handelt es sich um eine in Niedersachsen gefährdete Art.

Zu den Einzelheiten der Ausführungen wird auf Unterlage 19.3 verwiesen.

8.4.1

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

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG verbieten es, die wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten zu töten, ihre Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

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). Mit § 44 Abs. 5 BNatSchG werden bestehende und von der Europäischen Kommission anerkannte Spielräume bei der Auslegung der artenschutzrechtlichen Vorschriften der FFH-Richtlinie genutzt und rechtlich abgesichert, um akzeptable und im Vollzug praktikable Ergebnisse bei der Anwendung der Verbotsbestimmungen des Absatzes 1 zu erzielen. Diese Spielräume erlauben bei der Zulassung von Eingriffen und bei Vorhabenplanungen eine auf die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. auf den Erhaltungszustand der lokalen Population gerichtete Prüfung.

Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktmindernde Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Um dies zu gewährleisten können neben Vermeidungsmaßnahmen auch vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) vorgesehen werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

In Deutschland sind alle Fledermausarten streng geschützt, da sie im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind. Unter den Schutz fallen somit auch alle drei im Untersuchungsgebiet festgestellten Fledermäuse.

Für drei Fledermausarten (Abendsegler, Breitflügelfledermaus und Zwergfledermaus) ergeben sich daraus besondere Schutzmaßnahmen, die erforderlich sind um den Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs.1 BNatSchG zu verhindern.

Die erforderlichen Schutzmaßnahmen sind unter den Ziffern 2.3.4 bis 2.3.6 des Beschlusses als Auflagen angeordnet worden.

Zehn von den 36 im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen geschützten Vogelarten werden im weiteren Verlauf einer artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen. Die übrigen Arten sind entweder lediglich als Nahrungsgäste im Untersuchungsgebiet vorgekommen oder aber sind von dem Störungs-, Beschädigungs- oder Zerstörungsverboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG nicht betroffen, da sich die lokale Population dieser weit verbreiteten, häufigen und ungefährdeten Arten durch den Neubau der Stadtstraße Nord nicht verschlechtert und die ökologische Funktion der vom Neubau betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang für die jeweilige Art weiterhin erfüllt wird.

Als Vermeidungsmaßnahme zum Tötungsverbot wird jedoch unter Ziffer 2.3.4 des Beschlusses für alle Vogelarten die Auflage angeordnet, die Fällarbeiten gemäß der gesetzlichen Vorgabe nach § 39 Abs. 5 BNatSchG zwischen dem 1. Oktober und 28. Februar vorzunehmen.

Nachtigall, Mehlschwalbe, Grünspecht, Turmfalke und Wendehals wurden zwar im Untersuchungsgebiet angetroffen, jedoch außerhalb des Bereiches auf dem die Trasse der Stadtstraße Nord verlaufen wird.

Für die Vogelarten Bluthänfling, Gartenrotschwanz, Girlitz, Haussperling und Star werden Vermeidungsmaßnahmen (siehe Ziffer 2.3.4 und Ziffer 2.3.5 des Beschlusses) als Auflagen angeordnet. Als Ersatz für den Verlust von Brutmöglichkeiten für den Bluthänfling und den Girlitz werden naturnahe Gehölze im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen angelegt werden.

Als CEF-Maßnahmen sind für den Gartenrotschwanz neun künstliche Nisthöhlen, für den Haussperling sechs Koloniekästen mit je drei künstlichen Nisthöhlen und für den Star sechs künstliche Nisthöhlen jeweils an geeigneter Stelle im Umfeld des Eingriffs anzubringen (siehe Auflage Ziffer 2.3.6 des Beschlusses).

Im Untersuchungsgebiet wurden die gesetzlich besonders geschützten Amphibienarten Teichfrosch und Teichmolch nachgewiesen. Streng geschützte oder gefährdete Arten wurden nicht festgestellt. Eine Betroffenheit der Artengruppe im Sinne des speziellen Artenschutzes liegt nicht vor, so dass keine Maßnahmen zu ergreifen sind.

Da Reptilien nicht nachgewiesen worden sind, sind keine Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen.

Für die besonders geschützten Tagfalterarten (Kleiner Feuerfalter und Gemeiner Bläuling) gehen im Bereich der Hamburger Straße sehr wahrscheinlich Lebensräume verloren. Es sollte daher versucht werden, die im Westen der Auf- und Abfahrt „Hamburger Straße“ der A 392 gelegene Fläche zu erhalten. Ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG wird durch den Neubau der Stadtstraße Nord jedoch nicht ausgelöst.

Streng geschützte Heuschreckenarten wurden im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Für die beiden auf der Roten Liste befindlichen Arten, Blauflügelige Ödlandschrecke und Wiesen-Grashüpfer, die im Bereich der Autobahnauf- und -abfahrt der A 392 gefunden wurden, sind keine Maßnahmen zu ergreifen, da diese Flächen vom Neubau der Stadtstraße Nord nicht betroffen sind. Der Wiesen-Grashüpfer wurde darüber hinaus noch auf dem Parkplatz am Kleingartenverein Weinbergweg mit Scherrasen und einer Scherrasenfläche östlich der Hamburger Straße entdeckt. Das Vorkommen an den Flächen war relativ gering und die beiden Flächen sind aufgrund ihres Charakters ohnehin ein weniger geeignetes Biotop für den Wiesen-Grashüpfer. Gleichwohl ist das Vorkommen des Wiesen-Grashüpfers zu schützen. Es werden im Rahmen des Ausgleiches Flächen mit extensivem Grünland angelegt, sowie halbruderaler Gras- und Staudenfluren mit geringer Mahdhäufigkeit.

8.4.2 Störungsverbot

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

Gegen das Verbot aus § 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).

Durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Fortpflanzungs- und Winterquartierzeit wird es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes bezüglich der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Population der Tierarten kommen (siehe auch Ziffer 2.3.4 und 2.3.5 des Beschlusses).

Somit kann das Vorliegen eines Verbotstatbestands nach § 44 BNatSchG ausgeschlossen werden.

8.5

Abwägung der Belange des Naturschutzes

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Alternative 'Nulllösung' nicht in Betracht kommt, da mit ihr das Ziel die Baugebiete zu erschließen und die umliegenden Straßen vom Verkehr zu entlasten nicht erreicht werden kann. Andere Alternativen zum Bau der Stadtstraße Nord, die besser geeignet sind das Planungsziel zu erreichen, bestehen nicht.

Der durch den Straßenneubau verursachte Eingriff ist unter Berücksichtigung der unter Ziffer 8.1 bis 8.4 des Beschlusses aufgeführten von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze als nicht vermeidbar im Sinne des § 15 BNatSchG anzusehen.

~~Die Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft werden durch die in der Planung vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes so weit als möglich kompensiert, so dass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben.~~

Nach Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleiben nicht vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und Landschaftsbildes. Die aus dem Straßenneubau rührenden nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen werden mittels Kompensationsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß gesenkt.

Die an den Ausgleich bzw. Ersatz gestellten Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG werden erfüllt.

Auf die spezielle naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung, dass ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden darf, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) kommt es danach nicht mehr an.

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig bzgl. der naturschutzfachlichen Maßnahmen wurde hergestellt. Die von der Unteren Naturschutzbehörde im Anhörungsverfahren vorgebrachte Stellungnahme wurde berücksichtigt.

9. Abwägung im Hinblick auf sonstige Belange und Abwägungsergebnis

9.1 Verkehrliche Belange

~~Für das Vorhaben sprechen im Einzelnen gewichtige Gründe.~~ Mit dem Neubau der Stadtstraße Nord wird eine leistungsfähige verkehrliche Erschließung der Baugebiete im Nördlichen Ringgebiet sowie die notwendige Entlastung der weiter nördlich in West-Ost-Richtung verlaufenden Siegfriedstraße erzielt.

Sowohl das ursprünglich dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegende Verkehrsgutachten als auch die im ergänzenden Verfahren erfolgte Begutachtung unter Einbeziehung des Bereichs der Autobahnzu- und -abfahrten an der Hamburger Straße lassen erkennen, dass die Verkehre nach der Herstellung der Stadtstraße Nord reibungslos abgewickelt werden können.

9.2 Schallimmissionen

In dem im ergänzenden Verfahren eingeholten schalltechnischen Gutachten vom 27. Juni 2018 hat der Gutachter basierend auf die aktualisierte verkehrstechnische Untersuchung (Dez. 2017) - anders als im Vorgutachten - auch die Verkehrsmengen der Autobahn A 392

im Anschlussbereich an die Hamburger Straße emissionsseitig mit berücksichtigt und die daraus resultierenden Lärmauswirkungen an den entsprechend betroffenen Immissionsorten (IO) beurteilt. Ferner erfolgte für die - aufgrund der Knotenpunkte betroffenen - Bestandsstraßen mit erheblichen baulichen Eingriff (A 392, Hamburger Straße, Mittelweg, Bienroder Weg) die Untersuchung, ob eine wesentliche Änderung vorliegt, im Gegensatz zum Vorgutachten (2016) nun lediglich streng nach den Vorgaben der 16. BImSchV (unmittelbare Betroffenheit) und somit ohne Berücksichtigung der sich anschließenden weiteren Verkehrswege (mittelbare Betroffenheit). Im Ergebnis sind die Kriterien gemäß 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung bei keiner der relevanten Straßen erfüllt.

Der Verkehrslärm der neuen Stadtstraße Nord führt ausweislich des Schallgutachtens vom 27. Juni 2018 an den Gebäuden Mittelweg 17 (IO 51), Mitgaustraße 12 bis 18 (Haus A1 und A2, IO 71 und 72) und Wodanstraße 35 (IO 83) zu Grenzwertüberschreitungen in der Nacht, an einer Parzelle des Kleingartens ‚Lange Hecke‘ (IO 60) zu Überschreitungen am Tag und am Bürogebäude Bienroder Weg 3 (IO 94) zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht. Für die betroffenen Gebäude wird dem Grunde nach ein Schutzanspruch anerkannt, so dass eine Untersuchung gemäß 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) erfolgen kann. Das Interesse der betroffenen Eigentümer wird somit ausreichend gewürdigt.

Im Ursprungsgutachten 2016 wurden weitergehend als es nach der o. g. maßgeblichen Verordnung erforderlich ist, auch die Verkehrsmengen der sich der Stadtstraße Nord anschließenden nicht baulich veränderten Straßenabschnitte mit in die Berechnung einbezogen und die Schallimmissionen ermittelt (mittelbare Betroffenheit). Diese Betrachtung führte am Gebäude Mittelweg 16 (IO 33 Gutachten 2016 bzw. IO 52 Gutachten 2018) in der Nacht zu einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes. Die Vorhabenträgerin hat sich bereit erklärt, auch bei dieser über das erforderliche Maß hinausgehenden Betrachtung, bei einer festgestellten Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, dem Grunde nach einen Schallschutz anzuerkennen. Für das Gebäude Mittelweg 16 (IO 52 Gutachten 2018) wird daher dem Grunde nach (vorbehaltlich dem Ergebnis einer Untersuchung gemäß 24. BImSchV) ebenfalls ein Schutzanspruch anerkannt. Da die Belange des betroffenen Grundstückseigentümers mehr als rechtlich erforderlich berücksichtigt werden, treten seine möglicherweise verbleibenden Beeinträchtigungen hinter dem Interesse an der Realisierung der Straße zurück.

9.3 Schadstoffemissionen

Nach den Feststellungen der Abteilung Umweltschutz und Umweltplanung werden die auf der Stadtstraße Nord prognostizierten Verkehrsmengen zwar zu erhöhten Emissionen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen führen, die aber nicht absehbar Grenzwertüberschreitungen zur Folge haben. Es erfolgt ein Luftaustausch, der eine Anreicherung von Luftschadstoffen verhindert. Deshalb kommt in der Abwägung diesem Gesichtspunkt gegenüber den durch die Stadtstraße bewirkten Vorteilen kein maßgebliches Gewicht zu.

9.4 Grundstücksinanspruchnahme

Die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum ist auf das für die Zielerreichung erforderliche Maß beschränkt und auch im Hinblick auf Artikel 14 GG gerechtfertigt.

Im Rahmen des Neubaus der Stadtstraße Nord hätte die Gelegenheit genutzt werden können um entsprechend der von der Polizei vorgebrachten Eingabe im Bereich der Wodanstraße Parkplätze zu schaffen um den in dem neuen Wohnbaugebiet bestehenden Parkdruck zu verringern, zu berücksichtigen. Im Interesse der anliegenden Eigentümer und Gewerbetreibenden hat die Planfeststellungsbehörde allerdings den Erhalt der privaten Flächen höher gewertet. Sie ist dem Antrag der Vorhabenträgerin gefolgt, die im Bereich der Wodanstraße durch den Wegfall der ursprünglich beidseitig geplanten Parkplätze die

Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum auf das für die Zielerreichung erforderliche Maß beschränkt hat, indem die Gesamtbreite des Straßenquerschnittes verringert wurde.

9.5 Gewerbebetriebe

An und auf der geplanten Stadtstraßentrasse befinden sich Gewerbebetriebe, deren Rechte durch den Neubau verletzt oder beeinträchtigt werden und die befürchten, deutliche Erschwernisse und Umsatzeinbußen bis zur Existenzgefährdung, zum einen wegen der erschwerten Erreichbarkeit während der Bauzeit als auch nach der Fertigstellung durch eine Verkleinerung der Verkaufsfläche, hinnehmen zu müssen.

Als betroffenes Recht kommt das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes im Sinne des Art. 14 Grundgesetz (GG) in Betracht.

Der Eigentumsschutz für den Gewerbebetrieb bezieht sich nicht nur auf den Gewerbebetrieb im Sinne der Gewerbeordnung, sondern auf jedes auf Erwerb ausgerichtete Unternehmen, soweit es einen durch die Zusammenfügung sachlicher und persönlicher Mittel geschaffenen Betrieb aufweist.

Der Schutz reicht aber nicht weiter als der seiner wirtschaftlichen Grundlage, so dass u. a. bloße Chancen, beabsichtigte Betriebserweiterungen, Produktausgestaltungen und rechtlich unzulässige Grundstücksnutzungen nicht vom Recht am ausgeübten Gewerbebetrieb geschützt werden. Es stellt auch keinen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar, wenn eine gewisse Reduzierung des Kundenstammes oder des Verkaufsangebotes möglich erscheint.

Ein solcher Eingriff wäre somit allenfalls dann zu bejahen, wenn die Gewerbebetriebe vollständig vom Straßenverkehr abgeschnitten würden oder die Betriebsfläche komplett wegfallen würde. Beides tritt durch den Bau der Stadtstraße Nord nicht ein.

Der Eigentumsschutz des Gewerbebetriebes erstreckt sich auf alles das, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Betriebes ausmacht. Er führt aber nicht dazu, dass alle rechtlichen und faktischen Gegebenheiten von Art. 14 GG erfasst würden, die sich irgendwie wertsteigernd, wertbegründend oder werterhaltend auf den Gewerbebetrieb auswirken. Art. 14 GG schützt nicht die gewerbliche Tätigkeit als solche, ebenso nicht bloße Verdienstmöglichkeiten, allgemeine Gegebenheiten innerhalb derer der Unternehmer seine Tätigkeit entfaltet und die keinen Bezug zu dem einzelnen Gewerbebetrieb haben, auch wenn sie für das Unternehmen und seine Rentabilität von erheblicher Bedeutung sind. Daher wird vom Schutzbereich des Rechtes am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kein Schutz vor Veränderungen äußerer Gegebenheiten und situationsbedingter Erwerbschancen erfasst. Das Risiko der Kundenabwanderung durch Umfeldverlagerungen haben Betriebsinhaber selbst als unternehmerisches Risiko zu tragen. Art. 14 GG schützt den Gewerbebetrieb in seiner jeweiligen, von den normativen, politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und den Marktverhältnissen geprägten Situationsgebundenheit, gewährt jedoch keinen Schutz vor Veränderungen der äußeren Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbschancen und -vorteilen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von den betroffenen Gewerbeanliegern vorgetragenen Beeinträchtigungen durch den Neubau der Stadtstraße Nord und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den jeweiligen Gewerbebetrieb ermittelt, entsprechend bewertet und im Rahmen einer Gesamtschau den mit der Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens verfolgten Zielstellungen gegenübergestellt. Sie ist zu der Feststellung gelangt, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein weit höheres Gewicht beizumessen ist.

Auch bei Realisierung der anderen Varianten lässt keine Variante eine Alternative zu, die die Zielstellung mit geringeren Eingriffen in die Rechte der Betroffenen erfüllen würde.

9.6 Sonstige Belange

Die Belange der Leitungsträger werden beachtet und durch vorherige Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung (s. auch Ziffer 2.1 des Beschlusses) gewahrt.

Die Belange der Landwirtschaft hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind berücksichtigt worden. Die Eingaben der Landwirtschaftskammer und des Landvolkes haben ihren Ausfluss in den Auflagen unter Ziffer 2.2 des Beschlusses gefunden, so dass sie in der Abwägung kein maßgebliches Gewicht aufweisen.

9.7 weitere Einzelabwägungen

Hinsichtlich der von einzelnen Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte wird auf die Ausführungen unter Nr. 10 und die dort vorgenommene Abwägung verwiesen.

9.8 Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung aller vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an der festgestellten Maßnahme zu dem Ergebnis, dass das Interesse an der Realisierung des Vorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass im Zuge des Straßenneubaus neben den Umweltschutzbelangen, insbesondere durch die Inanspruchnahme von Boden, Tierlebensräumen und Pflanzräumen, auch Belange des Eigentums und der an und auf dem Verlauf der Trasse der Stadtstraße Nord ansässigen Anwohner und Gewerbetreibenden Belange beeinträchtigt werden.

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird jedoch ganz weitgehend sichergestellt, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen bestehen bleiben, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Sofern darüber hinaus Auswirkungen auf Grundeigentum und auf Gewerbebetriebe eintreten, wiegen diese nicht so schwer, dass sie gegenüber dem öffentlichen Interesse an der neuen Straße überwiegen würden. Die gesamtstädtischen Vorteile der Straße für die verkehrliche Entlastung bestehender Straßen und die Erschließung der neuen Wohnquartiere sind gewichtig und bewirken für die Anlieger zudem auch Vorteile.

An dieser Einschätzung hat sich auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem ergänzenden Verfahren nichts geändert.

Das Bauvorhaben entspricht dem öffentlichen Recht und ist nach Abwägung der betroffenen Belange zuzulassen.

10. Begründung der Entscheidung über Einwendungen und behördliche Stellungnahmen im Ausgangsverfahren

10.1

Einwender 1 befürchtet aufgrund des Wegfalles von Teilen der Verkaufsfläche und der Einschränkung des Warenverkaufes durch den Straßenausbau sowie der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen für die Bautätigkeit eine Gefährdung des Betriebes und somit den Wegfall von 25 Arbeitsplätzen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für die sich auf dem Grundstück befindlichen Gebäude bestehen keine Baugenehmigungen. Auf einen Schutz aus Art. 14 GG kann sich der Einwender nicht berufen, da rechtlich unzulässige Grundstücksnutzungen nicht vom Recht am ausgeübten Gewerbebetrieb geschützt werden. Bereits die Errichtung des Gewerbebetriebes war von Beginn an mit einem Makel behaftet, da der Einwender jederzeit damit hätte rechnen müssen, dass die Bauaufsicht gegen den Betrieb vorgeht und eine Untersagung des Betriebes oder einen

Rückbau der Gebäude fordert. Der Einwender hat selbst keine Anstrengungen unternommen den rechtswidrigen und die Arbeitsplätze gefährdenden Zustand zu beheben. Auf Vertrauensschutz kann er sich aus den vorstehend genannten Gründen nicht beziehen, gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde die von ihm vorgebrachten Einwände unter Ziffer 10.1 bis 10.6 des Beschlusses geprüft.

Die Vorhabenträgerin benötigt für den Bau der Stadtstraße Nord 619 m² von den Grundstückseigentümern der Flurstücke 83/2, 82/2, 81/2, 80/2 und 78/9 auf denen sich der Betrieb des Einwenders befindet. Die Gesamtfläche, auf der der Betrieb ausgeübt wird, umfasst 10.210 m². Insgesamt beschäftigt der Einwender nach seinen Angaben 25 Mitarbeiter. Für die Bautätigkeit wird vorübergehend eine Fläche von 145 m² in Anspruch genommen werden.

Der Flächenverlust für den Einwender beträgt durch den Bau der Stadtstraße Nord 619 m² und bei Realisierung der im B-Plan HA 135 ausgewiesenen Planstraße D weitere 466 m². Addiert man diese Flächen, ergibt sich ein Flächenverlust von 1.085 m², mithin 9,94 % der Gesamtbetriebsfläche des Einwenders.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Wegfall der Fläche -wenn sie nicht zu kompensieren wäre- allenfalls eine Reduzierung des Warenangebotes zur Folge hätte, die zu keiner Existenzgefährdung führt. Der Flächenverlust wäre im Übrigen auch nicht vom Schutzbereich des Art. 14 GG erfasst, siehe auch Ziffer 9 des Beschlusses.

Hinweis: Einwender 1 ist nicht der Eigentümer der Flächen, sondern betreibt auf ihnen einen Gewerbebetrieb. Die Eigentümer der o. g. Flurstücke haben gegen den geplanten Bau der Stadtstraße Nord keine Einwendungen vorgebracht, die sich auf die Inanspruchnahme ihres Grundstückes beziehen.

10.2

Einwender 1 befürchtet aufgrund einer Sperrung der Straße während der Bautätigkeit eine erhebliche Einschränkung des Geschäftsbetriebes.

Die Einwendung wird teilweise zurückgewiesen.

Die Kunden des Geschäftsbetriebes erreichen diesen über den Bienroder Weg. Die Erreichbarkeit des Geschäftes bleibt während der Bautätigkeit gewährleistet. Die Betriebszufahrt für Betriebsfahrzeuge über die Wodanstraße wird während der Baumaßnahme überwiegend erreichbar gehalten. Die unvermeidbaren Sperrungen sollen während der Bauzeit rechtzeitig mit den Gewerbetreibenden abgestimmt werden (s. Ziffer 2.4.1 des Beschlusses).

10.3

Einwender 1 führt an, dass durch die für den Straßenausbau benötigte Fläche Sozialräume abgerissen werden müssen. Für die Neuerrichtung besteht kein Platz auf dem Betriebsgrundstück.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Gebäude verfügen nicht über eine Baugenehmigung. Das beinhaltet auch den rückzubauenen Sozialraum, der eine Fläche von 32 m² aufweist.

Die Vorhabenträgerin sieht bei einem Neubau des Sozialraumes z. B. durch einen Anbau an die bestehenden Gebäude technisch keine Probleme.

Die Vorhabenträgerin sagte im Erörterungstermin zu, die Finanzierung eines Neubaus über eine Entschädigungszahlung zu übernehmen. Ein Rechtsanspruch darauf besteht jedoch aufgrund der vorstehend genannten Gründe nicht. Fragen zur Entschädigung und das erforderliche Baugenehmigungsverfahren sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens (s. Ziffer 5 des Beschlusses).

10.4

Einwender 1 führt an, dass die zurzeit für die Wasserversorgung genutzte Zisterne sich mitten auf der zukünftig geplanten Straßenkreuzung befindet. Er fordert einen Lösungsvorschlag, wie die Wasserversorgung zukünftig von statten gehen soll. Sollte der Einwender zukünftig Wasser aus dem öffentlichen Netz entnehmen müssen, würden erhebliche Kosten auf den Betrieb zukommen, die ausgeglichen werden müssen.

Der Forderung wird entsprochen.

Der Einwender ist nicht Eigentümer der Fläche, auf der sich die zurzeit genutzte Zisterne befindet. Der Grundstückseigentümer hat im Anhörungsverfahren keine eigene Stellungnahme abgegeben. Die Vorhabenträgerin hat angeboten, auf der vom Einwender angemieteten Fläche auf ihre Kosten eine neue Zisterne zu errichten, sofern der Einwender die zwingende Erforderlichkeit darlegen und die Zustimmung des Grundstückseigentümers erbringen kann. Die Abstimmung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

10.5

Einwender 1 befürchtet, dass durch den Neubau 10 Lkw Stellplätze verloren gehen und bittet um Mitteilung, wie diese kompensiert werden sollen.

Für den Bau der Stadtstraße Nord benötigt die Vorhabenträgerin eine Teilfläche des Grundstückes. Sie sagt dem Einwender zu, ihm bei der Anordnung der Parkplätze auf seinem Grundstück zu unterstützen und hat eine Planung erarbeitet, die auch unter Berücksichtigung des Baus der Planstraße D eine sinnvolle Anordnung der Parkplätze nachweist. Sofern damit eine Beeinträchtigung des Betriebes einhergeht, ist diese im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen, die nicht Bestandteil der Planfeststellung sind, auszugleichen.

10.6

Einwender 1 wandte beim Erörterungstermin ein, dass er befürchte, dass das Grundstück nach dem erfolgten Straßenneubau nicht mehr gut mit Pkw erreicht werden könne und dass durch den Umbau des Gotenweges die von den Kunden genutzten Parkmöglichkeiten entfallen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender hat keinen Anspruch auf einen Erhalt der 'Parkplätze' auf dem Gotenweg. Vielmehr ist er bauordnungsrechtlich verpflichtet, die geforderten Kundenparkplätze/Einstellplätze, in der Regel auf seinem Betriebsgelände, nachzuweisen.

Der Umbau des Gotenweges ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

10.7

Einwender 3 befürchtet eine starke Beeinflussung seines Gewerbebetriebes, da sich sein Grundstück durch die benötigte Flächeninanspruchnahme verkleinert und fordert den Bau der Stadtstraße Nord zu verwerfen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Das im Eigentum des Einwenders stehende Grundstück wird durch den Neubau der Stadtstraße Nord nicht berührt. Teile der vom Einwender angemieteten Fläche werden für den Neubau benötigt. Der Pachtvertrag zwischen dem Einwender und der Eigentümerin des betroffenen Grundstücks läuft bis zum 30. Juni 2017. Danach hat er die Fläche an die Eigentümerin zurückzugeben. Die Nutzung der Fläche durch den Einwender über den 30. Juni 2017 hinaus bis zum Beginn des Straßenausbaus wird seitens der Eigentümerin geduldet.

Die Eigentümerin der Fläche hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens gegen die Planung keine Bedenken vorgebracht.

10.8

Einwender 3 bezweifelt die Aktualität des Verkehrsgutachtens, da der Verkehr, der zum Zentrallager von VW Richtung Steinriedendamm unterwegs war, mitgezählt worden ist. Das Lager befindet sich mittlerweile jedoch in Harvesse, so dass sich der Lkw-Verkehr reduziert hat.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Verkehrsgutachten der WVI von 2013 wurde aufgrund der sich entwickelnden Planungen (Anzahl der geplanten Wohneinheiten) weiterentwickelt und aktualisiert. Die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde liegen, entsprechen dem aktuellen Planungsstand. Verkehrsgutachten bilden jedoch nicht die Verkehrserzeugung einzelner Unternehmen ab, sondern die Verkehrserzeugung von Flächennutzungen. Deshalb würde sich die Aussage eines Verkehrsgutachtens verfälschen, wenn nach einer Verlagerung bestimmter Flächennutzungen, z. B. durch den Umzug des Zentrallagers von Volkswagen von Braunschweig nach Harvesse, so getan wird, als wären die Hallen in der Kralenriede nicht mehr da und könnten nicht schon morgen wieder Verkehr erzeugen, wenn dort ein anderes Unternehmen, z. B. eine Spedition, eröffnet.

10.9

Einwender 3 wendet ein, dass die Begründung für die Notwendigkeit der Anbindung der Stadtstraße Nord an die Hamburger Straße fehlt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme wurde im Erläuterungsbericht von der Vorhabenträgerin ausführlich dargelegt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Anbindung ebenfalls als notwendig an und hat dies unter Ziffer 6.3 des Beschlusses dargelegt.

10.10

Einwender 3 wendet ein, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die bestehende Bebauung nicht dargelegt worden sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind ausreichend dargelegt worden (siehe Erläuterungsbericht sowie schalltechnisches Gutachten, Unterlage 17, und verkehrstechnische Untersuchung, Unterlage 21 der Planunterlagen sowie ergänzend zugesandtes Verkehrsgutachten).

10.11

Einwender 3 führt an, dass die Umweltbelastungen lediglich hinsichtlich des Lärmes untersucht worden. Die Beeinflussungen bezüglich Feinstaub und Stickoxid fehlen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass die auf der geplanten Strecke prognostizierten Verkehrsmengen zu erhöhten Immissionen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen wie NO_x und PM₁₀ (ein Grenzwert für Feinstaub) führen wird. Da in Braunschweig jedoch Winde aus Südwest bis West dominieren, wird bei der Ausrichtung der Straße in West-Ost-Richtung mit

einer leichten nördlichen Komponente der Luftaustausch in der Regel durch die vorherrschenden Winde begünstigt. Eine Schlucht-Situation, die eine Anreicherung von Luftschadstoffen begünstigen würde, entsteht nicht. Die Planfeststellungsbehörde hat eigene Ermittlungen vorgenommen, die die Aussage der Vorhabenträgerin bestätigen.

10.12

Einwender 3 fordert die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Stadtstraße Nord aufgrund der Größe des Vorhabens besteht nicht. Gesetzlich vorgesehen ist eine Einzelfallprüfung, die durchgeführt worden ist. Sie kam zu dem Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich wird (s. Ziffer 7 des Beschlusses).

10.13

Einwender 3 fordert anstatt des Ausbaus der Stadtstraße Nord lediglich eine Erschließungsstraße als Sackgasse für das Baugebiet Ludwigstraße zu errichten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Neubaus der Stadtstraße Nord wird unter Ziffer 6.3 und 6.4 des Beschlusses dargestellt.

10.14

Einwender 4 befürchtet aufgrund der für den Neubau der Stadtstraße benötigten Fläche seines Grundstückes eine Gefährdung seines Gewerbebetriebes und fordert einen Ausgleich bzw. Ausgleichsflächen. Er benötigt die Fläche für Stellplätze für seine Mitarbeiter und für die Anlieferung von Ersatzteilen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Für den Bau der Stadtstraße Nord benötigt die Vorhabenträgerin 315 m² des Grundstückes. Sie sagt dem Einwender zu, ihm bei der Anordnung der Parkplätze auf seinem Grundstück zu unterstützen und hat für die Restfläche eine Planung erarbeitet, die das Funktionieren aller heutigen Funktionen auf der Fläche nachweist. Gemäß Baugenehmigung vom 14. September 1965 ist der Einwender verpflichtet 14 Einstellplätze nachzuweisen. Die von der Vorhabenträgerin erarbeitete Planung sieht bei einer Neuordnung der Nutzungen auf der Fläche die Schaffung von bis zu 27 Einstellplätzen vor. Eine Beeinträchtigung oder Existenzgefährdung kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen (siehe auch Ziffer 9 des Beschlusses).

Die Lackschlammmentsorgung kann weiterhin durch ein Spezialfahrzeug unmittelbar am heutigen Tor erfolgen. Ein Befahren des Grundstückes durch Lkw und Abschleppfahrzeuge, sowie das Wenden auf dem Grundstück ist zukünftig weiterhin möglich. Die Vorhabenträgerin hat dies durch Vorlage einer Fahrkurvensimulation nachgewiesen.

10.15

Einwender 4 macht im Erörterungstermin geltend, dass bereits während der Bautätigkeit eine Existenzgefährdung entstehen wird, da sein Grundstück nicht mehr erreichbar sein wird.

Der Einwand wird berücksichtigt.

Sperrungen werden während der Bauzeit nicht zu verhindern sein. Die Vorhabenträgerin hat die Sperrungen aber auf ein Mindestmaß zu reduzieren und diese mit den anliegenden

Grundstückeigentümern/Gewerbetreibenden abzustimmen (siehe Ziffer 2.4.1 des Beschlusses).

10.16

Einwender 4 bemängelt, dass es sich bei der Planung der Stadtstraße und dem gewählten Trassenverlauf nicht um einen Kompromiss handelt, da seine Belange nicht berücksichtigt sind.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens alle von dem Bauvorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen. Die Belange des Einwenders sind in diese Abwägung mit eingeflossen. Für den Gewerbebetrieb des Einwenders bleiben die jetzigen Funktionen der gewerblichen Nutzung des Grundstückes und der Ausübung seines Betriebes weiterhin erhalten.

10.17

Einwender 5 fordert ein aktuelles Verkehrsgutachten, das die Veränderung durch die wegfallenden Lieferverkehre zwischen dem Volkswagen-Werk und dem Zentrallager berücksichtigt und die Erstellung eines Gutachtens nach Verkehrswegen.

Der Forderung wird stattgegeben.

Bestandteil der Planunterlagen sind unter Nummer 21 umfangreiche Verkehrsuntersuchungen. Darüber hinaus wurde dem Einwender ein weiteres Verkehrsgutachten (Verkehrsplanung zur Rahmenplanung Nördliches Ringgebiet, WVI 2013) zur Verfügung gestellt. Die Verkehrsbelastungen und Veränderungen sind sowohl in den verschiedenen Varianten als auch in diesem Gutachten hinreichend dargestellt.

10.18

Einwender 5 fordert die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen für die Anwohner.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Für das Gebiet, in dem sich das Haus des Einwenders befindet, gibt es keinen Bebauungsplan. Das Gebiet ist nach § 34 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) als faktisches Gewerbegebiet eingestuft.

Die maßgeblichen Grenzwerte für ein Gewerbegebiet gemäß 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts werden deutlich unterschritten. Sie liegen am hinteren Wohnhaus bei maximal 51 dB(A) am Tag und maximal 43 dB(A) in der Nacht und am vorderen Wohnhaus am Tag unter 43 dB(A) und in der Nacht unter 34 dB(A).

Ein Anspruch auf die Prüfung von Schallschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) besteht für die Anwohner mithin nicht.

10.19

Einwender 5 fordert eine Kostenbeteiligung der Stadt Braunschweig an der Wertminderung des Erbpachtgebäudes.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Das Grundstück mit der Bezeichnung 101/14, Flur 5, Gemarkung Hagen, sowie die sich darauf befindlichen Gebäude bleiben weiterhin uneingeschränkt nutzbar. Eine Wertminderung kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

10.20

Einwender 5 fordert eine Einsicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Eine Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist für das Bauvorhaben Neubau der Stadtstraße Nord nicht erforderlich. Die erfolgte Durchführung der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles zur Ermittlung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht bei Straßenbauvorhaben ist den Planunterlagen unter Unterlage 19.2 beigefügt. Das Ergebnis ist nicht zu beanstanden (siehe auch Ziffer 7 des Beschlusses).

10.21

Einwender 5 fordert eine Befreiung von den Erschließungskosten auf den Grundstücken der Stiftung Braunschweiger Kulturbesitz.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Eine Rechteverletzung des Einwenders und somit eine Betroffenheit ist nicht gegeben. Die Stiftung Braunschweiger Kulturbesitz als Eigentümerin der betroffenen Grundstücke hätte ihre Rechte im Rahmen des Anhörungsverfahrens eigenständig geltend machen müssen.

Im Übrigen sind Fragen des Erschließungsbeitragsrechtes nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

10.22

Einwender 6 erfragt die Notwendigkeit für den Ausbau der Stadtstraße Nord als Kreisstraße und fordert eine Luftschadstoffmessung, da er befürchtet, dass sich die Werte für Feinstaub und NO_x aufgrund der Ampeln erhöhen werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Begründung für die Notwendigkeit des Straßenbaus ist unter Ziffer 6.3 des Beschlusses dargestellt. Die Einstufung der Stadtstraße Nord als Kreisstraße ist für die Wahl des Straßenquerschnittes nicht relevant. Sofern die Einstufung der Straße als Gemeindestraße erfolgen würde, hätte sie die gleichen Querschnittsabmessungen und die gleiche Leistungsfähigkeit. Die Klassifizierung einer Straße richtet sich gemäß dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) nach ihrer Verkehrsbedeutung und Netzfunktion, nicht nach dem Ausbaustandard.

Die auf der geplanten Strecke prognostizierten Verkehrsmengen werden zu erhöhten Immissionen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen wie NO_x und PM₁₀ führen. In Braunschweig dominieren jedoch Winde aus Südwest bis West. Bei der Ausrichtung der Straße in West-Ost-Richtung mit einer leichten nördlichen Komponente wird der Luftaustausch in der Regel durch die vorherrschenden Winde begünstigt. Eine Schlucht-Situation, die eine Anreicherung von Luftschadstoffen begünstigen würde, entsteht nicht. Die Planfeststellungsbehörde sieht eine weitere Betrachtung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe daher als nicht notwendig an.

10.23

Einwender 6 fordert aufgrund der doppelseitigen Erhöhung der Verkehrsbelastung auf seinem Grundstück die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die erfolgte Durchführung der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles zur Ermittlung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht bei Straßenbauvorhaben ist den Planunterlagen unter

Unterlage 19.2 beigefügt. Das Ergebnis ist nicht zu beanstanden siehe auch Ziffer 7 des Beschlusses.

Im Übrigen wird eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf dem Weinbergweg nicht erwartet, da davon ausgegangen werden kann, dass sich die Schleichverkehre durch das Parkhaus des Lebensmittelmarktes reduzieren werden.

10.24

Einwender 6 fordert einen aktiven und passiven Lärmschutz, da auch die Kleingärten diesen erhalten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Für das Gebiet, in dem sich das Haus des Einwenders befindet, gibt es keinen Bebauungsplan. Das Gebiet ist nach § 34 Abs. 2 BauGB als faktisches Gewerbegebiet eingestuft. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet werden jedoch nicht überschritten. Sie liegen am Tag bei maximal 54 dB(A) und in der Nacht bei maximal 45 dB(A).

Ein Anspruch auf die Prüfung von Schallschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) besteht für den Einwender mithin nicht.

Die Kleingartenanlage, die in geringem Umfang aktiven Lärmschutz erhält, ist planungsrechtlich als Kleingartennutzung festgesetzt und gesichert. Der sich aus dieser Festsetzung ergebende Anspruch auf Lärmschutz wird erfüllt.

10.25

Einwender 6 fordert eine Verkehrsmessung nach dem Bau im Abschnitt der Taubenstraße und ein gültiges Verkehrsgutachten.

Die Forderung nach einer Verkehrsmessung nach dem Bau der Stadtstraße wird zurückgewiesen.

Bestandteil der Planunterlagen sind unter Nummer 21 umfangreiche Verkehrsuntersuchungen. Darüber hinaus wurde dem Einwender ein weiteres Verkehrsgutachten (Verkehrsplanung zur Rahmenplanung Nördliches Ringgebiet, WVI 2013) zur Verfügung gestellt. Die Verkehrsbelastungen und Veränderungen sind sowohl in den verschiedenen Varianten als auch in diesem Gutachten hinreichend dargestellt.

Ein Verkehrsgutachten ermittelt die zu erwartende Verkehrsbelastung, ein Schallgutachten bewertet die sich daraus ergebenden Immissionsveränderungen (siehe Unterlage 17 der Planunterlagen).

Mit einem unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss entsteht Bau- und Planungsrecht und das Bauvorhaben kann realisiert werden. Ein Anspruch auf nachträgliche Überprüfung der Untersuchungsergebnisse besteht nicht.

Es besteht jedoch ~~unabhängig des Planfeststellungsverfahrens~~ die Möglichkeit, bei einer dauerhaft höheren Verkehrsbelastung auf der Stadtstraße Nord als die im Planfeststellungsverfahren prognostizierte, die entstehenden Immissionen im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte maßgeblichen Vergleichswerte mittels Schallausbreitungsrechnung überprüfen zu lassen und ggf. Schutzmaßnahmen zu erwirken. Diese Überprüfung könnte im Querschnitt der Stadtstraße Nord unmittelbar im Bereich des Grundstückes erfolgen.

10.26

Einwender 7 fordert bereits vor dem Ausbaubeginn eine Umgestaltung seiner beiden Grundstückszufahrten auf Kosten der Stadt, da sich die südliche Zufahrt im zukünftigen Ampelbereich befindet und die nördliche seit der Umgestaltung des Mittelweges unfallträchtig geworden ist.

Der Forderung wird entsprochen.

Der Rückbau der beiden Grundstückszufahrten und der Neubau der neuen Grundstückszufahrt vor Beginn der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem Einwender wird auf Kosten der Vorhabenträgerin zugesagt.

10.27

Einwender 7 fordert die Kostenübernahme für den Rückbau der Halle, wobei -seiner Meinung nach- für den Straßenausbau tatsächlich 1,90 m weniger benötigt werden als in der Planung angegeben ist.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Dem Einwender wurde die Baugenehmigung für die Halle 1991 auf Widerruf erteilt. Der Widerruf kann demnach erfolgen, wenn öffentliche Belange dies erfordern. Der Fachbereich Bauordnung und Brandschutz der Stadt Braunschweig hat mit Datum vom 23. September 2016 die Baugenehmigung widerrufen. Gegen diesen Bescheid hat der Einwender keinen Widerspruch eingelegt, so dass diese Entscheidung bestandskräftig geworden ist.

Darüber hinaus hat sich der Einwender mit Datum vom 14. April 1990 schriftlich verpflichtet im Falle eines Widerrufs der Baugenehmigung das Bauwerk einschließlich Fundamente ohne einen Anspruch auf Entschädigung und auf eigene Kosten zu entfernen.

10.28

Einwender 7 weist darauf hin, dass bei einem Rückbau der Halle unter 270 m² eine Gefährdung seines Betriebes und seiner Existenz droht. Er fordert die Erteilung einer Baugenehmigung für den Neubau einer Halle und weist daraufhin, dass er die von seinem Lieferanten geforderten Standards einhalten muss.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Der Einwender hat dargelegt, dass er an Statuten gegenüber seinem Lieferanten gebunden ist. Um eine Betriebsgefährdung bzw. -einschränkung durch den Teilrückbau der Halle auf ein Maß von unter 270 m² zu verhindern, kann der Einwender durch eine Erweiterung der Resthalle um die weggefallene Hallenfläche begegnen. Die Vorhabenträgerin hat eine denkbare Möglichkeit im Übersichtslageplan nachrichtlich dargestellt. Eine überschlägige Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eines solchen Anbaus hat im Vorfeld stattgefunden. Der Standort und die Kubatur des Baukörpers wären grundsätzlich genehmigungsfähig. Das Grundstück, auf dem sich die Halle befindet, steht jedoch nicht im Eigentum des Einwenders. Der Pachtvertrag für das Grundstück ist zum 30. Juni 2017 gekündigt worden. Die Eigentümerin des betreffenden Flurstückes hat gegen die Planung keine Bedenken vorgebracht.

Die Vorhabenträgerin erkennt jedoch nicht, dass eine Beeinträchtigung des Betriebs durch Wegfall eines Teils der Hallenfläche und eines Teils der Ausstellungsfläche zum Mittelweg objektiv gegeben ist. Sie bietet dem Einwender an, am Sackweg einen Ausgleich für die weggefallenen Ausstellungsflächen baulich ebenerdig zu schaffen, wenn diese Grundstücksflächen auch nach der Realisierung der Stadtstraße Nord im Besitz oder Zugriff des Einwenders bleiben. Eine Zustimmung des Grundstückseigentümers wäre dazu allerdings Voraussetzung.

10.29

Einwender 7 schlägt vor, die Straße im Bereich des Mittelweges Richtung Süden zu verschwenken und die Geh- und Radwege zu verschmälern, so dass eine größere Fläche der Halle erhalten werden kann.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) lassen einen Verzicht auf Querschnittsbestandteile mit Mindestmaßen nicht zu. Eine Reduzierung des Straßenquerschnitts im Bereich der Halle um 1,90 m, um etwas mehr Hallenfläche erhalten zu können, ist nicht möglich und würde den Teilrückbau der Ausstellungshalle auch nicht umgehen lassen. Im Übrigen würde die Straße durch ein Verschwenken in Richtung Süden näher an die Bebauung der Häuser, Mittelweg 17, herangeführt werden und zu einer Erhöhung der Lärmbelastung der Anwohner führen.

10.30

Einwender 8 fordert auf den Ausbau der Straße zu verzichten und erfragt die Notwendigkeit für den Ausbau als Kreisstraße.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Begründung für die Notwendigkeit des Straßenbaus ist unter Ziffer 6.3 des Beschlusses dargestellt. Die Einstufung der Stadtstraße Nord als Kreisstraße ist für die Wahl des Straßenquerschnittes nicht relevant. Sofern die Einstufung der Straße als Gemeindestraße erfolgen würde, hätte sie die gleichen Querschnittsabmessungen und die gleiche Leistungsfähigkeit. Die Klassifizierung einer Straße richtet sich gemäß dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) nach ihrer Verkehrsbedeutung und Netzfunktion, nicht nach dem Ausbaustandard.

10.31

Einwender 8 befürchtet durch das erhöhte Verkehrsaufkommen eine drastische Zunahme an Lärm und fordert eine Begehung seiner Wohnörtlichkeit und die Finanzierung von Schallschutzfenstern mit Lüftung.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bestandteil der Planunterlagen sind unter Nummer 21 umfangreiche Verkehrsuntersuchungen. Darüber hinaus wurde dem Einwender ein weiteres Verkehrsgutachten (Verkehrsplanung zur Rahmenplanung Nördliches Ringgebiet, WVI 2013) zur Verfügung gestellt. Die Verkehrsbelastungen und Veränderungen sind sowohl in den verschiedenen Varianten als auch in diesem Gutachten hinreichend dargestellt.

Ein Verkehrsgutachten ermittelt die zu erwartende Verkehrsbelastung, ein Schallgutachten bewertet die sich daraus ergebenden Immissionsveränderungen.

Am Gebäude des Einwenders treten hohe Außenlärmpegel auf, da das Gebäude nicht nur durch die neue Stadtstraße, sondern auch durch die Hamburger Straße betroffen ist.

Für das Gebiet, in dem sich das Haus des Einwenders befindet, gibt es keinen Bebauungsplan. Das Gebiet ist nach § 34 Abs. 2 BauGB als faktisches Gewerbegebiet eingestuft. Da sich auf dem Grundstück des Einwenders ein Kfz-Betrieb befindet, der den überwiegenden Teil der Grundstücksfläche sowie Teile des Wohngebäudes nutzt, ist diese Einstufung nicht zu beanstanden.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Gewerbegebiet von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten. Die Werte liegen tags bei maximal 65 dB(A) und nachts bei maximal 57 dB(A).

Eine Überprüfung eines Anspruches ob, in welchem Umfang und in welcher Art Schallschutzmaßnahmen gemäß 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) erforderlich wären, ist mithin obsolet.

10.32

Einwender 8 fordert eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom 30 km/h, Radarmessungen und lärmarmen Asphalt auf der Stadtstraße Nord.

Der Forderung wird hinsichtlich des lärmarmen Asphalts entsprochen, im Übrigen zurückgewiesen.

Die Begrenzung der Geschwindigkeit stellt eine verkehrsbehördliche Anordnung dar, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Radarmessungen können nicht über eine Anordnung im Rahmen einer Planfeststellung geregelt werden.

In der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) wird festgelegt, wie der Straßenverkehrslärm berechnet wird. Die Straßenoberfläche (z. B. Asphalt, Gussasphalt, Pflaster) geht in die Berechnung durch einen Korrekturwert D_{StrO} ein. Dieser Korrekturwert beträgt für den zum Einsatz vorgesehenen Asphalt -2 dB (A).

10.33

Einwender 8 fordert die Kreuzung Hamburger Straße nicht von allen Seiten befahrbar zu machen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Um den in der Vorhabenbegründung, Ziffer 6.3 und 6.4 des Beschlusses, dargestellten Zweck der Baumaßnahme erreichen zu können, ist ein Vollanschluss der Stadtstraße Nord an die Hamburger Straße nicht nur verkehrsplanerisch geboten, sondern erforderlich.

10.34

Einwender 8 fordert eine Nachbesserung des Schienenverkehrs an der Hamburger Straße in Form einer Schalldämmung der Schienen, da nach dem Umbau der Hamburger Straße der Straßenbahnlärm zugenommen hat.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Bei der Schienenstrecke handelt es sich um eine bestehende Anlage, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

10.35

Einwender 8 fordert eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens, die Durchführung einer Verkehrszählung und das Erstellen eines Verkehrsgutachtens nach der Fertigstellung der Straße

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Bestandteil der Planunterlagen sind unter Nummer 21 umfangreiche Verkehrsuntersuchungen. Darüber hinaus wurde dem Einwender ein weiteres Verkehrsgutachten (Verkehrsplanung zur Rahmenplanung Nördliches Ringgebiet, WVI 2013) zur Verfügung gestellt. Die Verkehrsbelastungen und Veränderungen sind sowohl in den verschiedenen Varianten als auch in diesem Gutachten hinreichend dargestellt.

Ein Verkehrsgutachten ermittelt die zu erwartende Verkehrsbelastung, ein Schallgutachten bewertet die sich daraus ergebenden Immissionsveränderungen (siehe Unterlage 17 der Planunterlagen).

Mit einem unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss entsteht Bau- und Planungsrecht und das Bauvorhaben kann realisiert werden. Ein Anspruch auf nachträgliche Überprüfung der Untersuchungsergebnisse besteht nicht.

Es besteht jedoch ~~unabhängig des Planfeststellungsverfahrens~~ die Möglichkeit, bei einer ganz erheblichen und zurzeit überhaupt nicht zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung auf der Stadtstraße Nord **als die im Planfeststellungsverfahren prognostizierte**, die entstehenden Immissionen **mittels Schallausbreitungsrechnung** zu überprüfen und bei **Überschreitung der maßgeblichen Vergleichswerte Schallschutzmaßnahmen** zu erwirken.

Diese Überprüfung könnte im Querschnitt der Stadtstraße Nord unmittelbar im Bereich des Grundstückes erfolgen.

10.36

Einwender 8 fordert das Ausweisen des Gebietes, in dem sich sein Grundstück befindet, als Mischgebiet und somit die Herabsetzung des Immissionsgrenzwertes.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Für das Gebiet besteht kein Bebauungsplan. Die Planfeststellungsbehörde hat daher beim zuständigen Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz nachgefragt und um Überprüfung der Einstufung des Gebietes gebeten. Die Überprüfung ergab, dass die Ausweisung des Bereiches nördlich des Sackweges (Weinbergweg 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 45A, 46, 50 sowie Hamburger Str. 256, 256A) als faktisches Gewerbegebiet (GE) gem. § 34 Abs. 2 BauGB nicht zu beanstanden ist und mithin bestehen bleibt.

Zum Zeitpunkt der Errichtung und Genehmigung der Gebäude auf den vorstehend genannten Grundstücken war als planungsrechtliche Grundlage die Bauverordnung der Stadt Braunschweig mit dem dazugehörigen Baunutzungsplan anzuwenden.

Der Baunutzungsplan hat in dem Bereich ein Handwerksgebiet (H) ausgewiesen, welches dem heutigen Gewerbegebiet gleichzusetzen ist. Gemäß der Bauverordnung der Stadt Braunschweig waren im Handwerksgebiet selbständige Wohngebäude und Wohnungen in Betriebsgebäuden, die nicht aus betrieblichen Gründen als Zubehör zum Betrieb notwendig waren, unzulässig - wie auch im heutigen Gewerbegebiet. Dementsprechend wurden dort auch nur betriebsbedingte Wohnungen genehmigt.

Ausführungen zum Immissionsgrenzwert und Schallschutz siehe Ziffer 10.31 des Beschlusses.

10.37

Einwender 8 fordert die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Einzelfall für das Grundstück und die Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung (Kumulation der Werte Stadtstraße und Hamburger Straße).

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau der Stadtstraße Nord aufgrund der Größe des Vorhabens besteht nicht. Gesetzlich vorgesehen ist eine Einzelfallprüfung, die durchgeführt worden ist. Sie kam zu dem Ergebnis, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist (siehe Ziffer 7 des Beschlusses).

10.38

Einwender 8 fordert die Überarbeitung der Planung im Hinblick auf die Fläche zwischen der Einfriedung seines Grundstückes (nördlich und östlich) und der Straße.

Der Forderung wird entsprochen.

Auf dem städtischen Grundstück wird im Rahmen des Neubaus der Stadtstraße Nord eine Böschung ausgebildet und begrünt werden. Die detaillierte Gestaltung des Böschungsbereiches sowie verbleibender Restflächen zu benachbarten Privatgrundstücken wird die Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung abstimmen. Die Vorhabenträgerin ist bereit, die Art und den Umfang der Begrünung dieser Böschung mit dem Einwender abzustimmen.

10.39

Einwender 8 fordert die Übernahme der Kosten für Schäden am Haus durch Erschütterungen.

Der Forderung wird teilweise entsprochen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, zur Dokumentation von möglicherweise durch die Bautätigkeiten am Gebäude entstehende Schäden vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Mögliche durch Erschütterungen aus dem Straßenverkehr entstehende Schäden sind darin nicht erfasst und können auch nicht geltend gemacht werden. Schall- und Erschütterungsgutachter sehen durch den Betrieb einer neu gebauten Straße ohne Gleisanlagen keine erhebliche Belästigung durch Erschütterungen durch Straßenverkehr. Die Vorhabenträgerin bietet an, nach Fertigstellung der Straße durch Erschütterungsmessungen den gutachterlichen Nachweis zu führen, dass erhebliche Störungen durch Erschütterungen am Gebäude nicht vorliegen.

10.40

Einwender 8 fordert eine Entschädigung für die Wertminderung des Grundstückes und für die inakzeptable Wohnnutzung für Vermieter und Mieter.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Das Grundstück sowie die sich darauf befindlichen Gebäude bleiben weiterhin uneingeschränkt nutzbar, die Erschließung wird nicht verändert, die zulässigen Immissionsgrenzwerte werden durch den geplanten Bau der Stadtstraße Nord nicht überschritten.

Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht aufgrund der Einstufung als Gewerbegebiet nicht, ein Entschädigungsanspruch ebenfalls nicht. Eine Wertminderung kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen.

10.41

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) fordert wegen zahlreicher Mängel das Planfeststellungsverfahren zurückzuziehen und in verbesserter Form neu vorzulegen. Dabei sollte das Verfahren in zwei Abschnitte aufgeteilt werden. Der westliche Abschnitt (Hamburger Straße bis Mittelweg) wird für entbehrlich gehalten, da die negativen Auswirkungen sehr groß sind. Der östliche Abschnitt (Mittelweg bis Bienroder Weg) wird für grundsätzlich -wenn auch mit Nachbesserungen- für durchführbar gehalten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Es liegen keine Mängel vor. Die Notwendigkeit für den Neubau der gesamten Stadtstraße Nord wird unter Ziffer 6.3 des Beschlusses dargelegt.

10.42

Der BUND bemängelt, dass ihm die Verkehrsuntersuchung erst mit der Einladung übersandt worden ist und die Zeit für eine ausführliche Überprüfung nicht ausreichend war.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Dem BUND wurde im Erörterungstermin seitens der Planfeststellungsbehörde zugesagt, dass er bis zur Fassung des Planfeststellungsbeschlusses abwägungsrelevante Gründe, die sich möglicherweise aus dem Gutachten ergeben können, vorbringen kann. Für das Vorbringen neuer Argumente ist die Frist abgelaufen. Der BUND hat mit Datum vom 24. Februar 2017 ergänzende Einwendungen vorgebracht, die die Planfeststellungsbehörde in ihre Entscheidung mit einfließen lassen hat.

10.43

Der BUND wendet ein, dass die Öffentlichkeit im Rahmen der Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung bewusst in die Irre geführt worden sei, indem stets von einer

'Erschließungsstraße' gesprochen worden sei, dass erst im letzten Termin eingeräumt worden sei, dass eine Hauptverkehrsstraße entstehen soll, die neue Durchgangsverkehre nach sich ziehen werde, dass sich die Variantendiskussion lediglich auf die Trassenführung der Straße bezogen haben soll, ihre Dimensionierung aber nicht diskutiert worden sei, andere Alternativen ausgeblendet worden seien und eine umfassende Bürgerbeteiligung nicht stattgefunden habe.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die Vorhabenträgerin hat eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Eine Irreführung ist nicht erkennbar.

10.44

Der BUND bemängelt die Aktualität des Verkehrsgutachtens, da die Verkehrszahlen des 'Caspari-Viertels' nicht berücksichtigt worden sind, aus dem jetzt mit 4.800 Kfz/Tag kalkuliert wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das mit der Verkehrsuntersuchung beauftragte Büro WVI hat eine Rahmenplanung für das ganze Gebiet nördlich des Ringes -auch unter Berücksichtigung des 'Caspari-Viertels' der Nordstadt- durchgeführt. Der überwiegende Teil des aus dem 'Caspari-Viertels' entstehenden Verkehrs wird sich aus Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern zusammensetzen. Der Anteil am MVI (motorisierter Individualverkehr) für das Gebiet liegt bei 42 %. Das Verkehrsgutachten entspricht dem aktuellen Stand der Entwicklungen im Nördlichen Ringgebiet.

10.45

Der BUND hält das Ergebnis der Einzelfallprüfung, es sei keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich, für fehlerhaft. Das würde durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) verdeutlicht, der erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch das geplante Vorhaben konstatiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die durch den Neubau der Stadtstraße Nord entstehenden Beeinträchtigungen werden ausgeglichen und rechtfertigen keine UVP (siehe Ziffer 7 des Beschlusses). Die erfolgte Prüfung ist nicht zu beanstanden.

10.46

Der BUND bemängelt das Fehlen einer validen Beurteilung der Luftschadstoffe (besonders NO_x und Feinstaub). Dieser Aspekt sei in der Einzelfallprüfung nicht berücksichtigt. Er fordert eine Nachuntersuchung der Luftschadstoffe, da auch von der Autobahn und vom Heizkraftwerk und den Gewerbegebieten Schadstoffe ausgehen. Er fordert die Vorlage eines wissenschaftlichen Gutachtens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Eine belastbare Bewertung der Luftschadstoffe hat stattgefunden.

Die Grenzwerte für Feinstaub wie auch für viele andere Luftschadstoffe (Blei, Benzol, Kohlenstoffmonoxid, Ozon etc.) werden an allen Messstellen in Braunschweig eingehalten zum Teil sogar deutlich unterschritten.

Es gibt für Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) jeweils einen Jahresgrenzwert (40 µg/m³ für PM₁₀, 25 µg/m³ für PM_{2,5}) sowie für PM₁₀ auch eine begrenzte Anzahl von zulässigen höheren Tagesmittelwerten (35 Tage pro Jahr an denen der Tagesmittelwert über 50 µg/m³ liegen

darf); erst bei mehr als 35 Tagen/Jahr gilt dieser Grenzwert als überschritten. Zum Jahresanfang treten regelmäßig einige Tage mit mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. Gründe hierfür sind winterliche Inversionswetterlagen, die die Verteilung der Schadstoffe in der Atmosphäre verhindern, Silvesterfeuerwerk, erhöhter Heizbedarf und damit auch erhöhte Feinstaubemissionen an kalten Tagen und eine winterliche Großwetterlage mit Luftmassentransport aus Osteuropa, der auch eine höhere 'Grundlast' an PM10 nach Deutschland transportiert. Die PM10-Konzentration in den ersten Jahresmonaten traten überregional auf, also auch außerhalb der urbanen Gebiete. Die Hintergrundbelastung außerhalb der Städte war 2016 sehr hoch. Es kann aus den Differenzen der Messstationen (innerorts und außerorts) gefolgert werden, dass der innerstädtische Kfz-Verkehr nicht der Hauptverursacher dieser hohen Feinstaubwerte war. Feinstaub ist somit ein regionales und kein lokales Problem (3/4 der Belastung stammen aus dem regionalen Hintergrund).

Die NO_x Problematik ist weitestgehend verkehrsbedingt.

Der Jahresgrenzwert für NO_2 liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim hat die noch nicht abschließend validierten Messwerte für die in Braunschweig hochbelasteten Abschnitte für das Jahr 2016 mitgeteilt, die knapp unter dem Jahresgrenzwert liegen. Aus gesundheitlicher Sicht sowie nach den gesetzlichen Vorgaben ist eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung auf den hochbelasteten Abschnitten weiterhin notwendig.

Die auf der geplanten Stadtstraße Nord prognostizierten Verkehrsmengen werden zu erhöhten Immissionen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen führen.

Straßenzüge mit vergleichbaren Strukturen und Verkehrsmengen wie die der geplanten Stadtstraße Nord weisen in den Ausbreitungsrechnungen des aktuellen Gutachtens (Stadtklimaanalyse Steinicke und Streifeneder 2012) keine Überschreitungen der Grenzwerte für NO_x und PM10 auf.

In Braunschweig ist die Hauptwindrichtung Südwest bis West; ein zweites Maximum stellt sich bei südöstlichen Winden ein. Bei der Ausrichtung der Straße in West-Ost-Richtung mit einer leichten nördlichen Komponente wird der Luftaustausch in der Regel durch die vorherrschenden Winde begünstigt. Eine Schlucht-Situation (Bildung von Wirbeln/Rotoren innerhalb der Straßenschlucht, die durch Überdachströmungen angetrieben werden), die eine Anreicherung von Luftschadstoffen begünstigen würde wie beim Bohlweg und Altewiekring, entsteht nicht.

10.47

Der BUND fordert im Rahmen der geforderten Umweltverträglichkeitsprüfung eine Alternativen-Prüfung vorzunehmen. Dabei seien verschiedene Möglichkeiten alternativer Planlösungen im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen miteinander zu vergleichen. Der bisher vorgelegte 'Variantenvergleich' erfülle diese Forderung nicht einmal im Ansatz, da die Prämisse (Leistungsfähigkeit 13.000 Kfz/d) nicht in Frage gestellt würde.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Bewertungsmatrix der Varianten und das daraus resultierende Ergebnis ist von der Planfeststellungsbehörde überprüft worden und ist nicht zu beanstanden. Andere Trassenführungen oder alternative Planlösungen würden nicht das Planungsziel, die Anbindung der geplanten Wohngebiete und die Entlastung des nördlich gelegenen Siegfriedviertels vom Verkehr, erfüllen.

10.48

Der BUND bemängelt, dass in den Planunterlagen ein valides Verkehrsgutachten fehlt. Das beigefügte Gutachten sei nicht nachvollziehbar. Ein den nationalen Standards entsprechendes Verkehrsgutachten wird eingefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Den Planunterlagen lag unter Nummer 21 ein gültiges und verlässliches Verkehrsgutachten bei. Ergänzend wurde dem BUND mit der Einladung zum Erörterungstermin das ursprüngliche Gutachten (Verkehrsplanung zur Rahmenplanung Nördliches Ringgebiet, WVI 2013) übersandt.

10.49

Der BUND führt an, dass die für die zu erwartenden Verkehrsmengen herangezogenen Zahlen nicht nachvollziehbar sind. Der Umfang des prognostizierten Lkw-Verkehrs wird bezweifelt, woraus sich wiederum beträchtliche Auswirkungen auf die Berechnung der Lärmimmissionen ergeben würden. Da sich die Verkehrsverhältnisse im Braunschweiger Norden seit 2015 grundlegend gewandelt hätten, hält der BUND es nicht für korrekt, ältere Verkehrsprognosen zur Gesamtbeurteilung heranzuziehen. Es wird eine neue Erhebung von Daten gefordert, die in ein aktuelles Verkehrsgutachten einzupflegen seien.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Das Verkehrsgutachten der WVI 2013 wurde aufgrund der sich entwickelnden Planungen (Anzahl der geplanten Wohneinheiten) weiterentwickelt und aktualisiert. Die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde liegen, entsprechen dem aktuellen Planungsstand. Verkehrsgutachten bilden jedoch nicht die Verkehrserzeugung einzelner Unternehmen ab, sondern die Verkehrserzeugung von Flächennutzungen. Deshalb würde sich die Aussage eines Verkehrsgutachtens verfälschen, wenn nach einer Verlagerung bestimmter Flächennutzungen, z. B. durch den Umzug des Zentrallagers von Volkswagen von Braunschweig nach Harvesse, so getan wird, als wären die Hallen in der Kralenriede nicht mehr da und könnten nicht schon morgen wieder Verkehr erzeugen, wenn dort ein anderes Unternehmen, z. B. eine Spedition, eröffnet.

Die Entlastungswirkung in der Siegfriedstraße ist auch keineswegs nur auf den Schwerverkehr begrenzt. Dem Verkehrsgutachten kann entnommen werden, dass auch ein großer Anteil des Kfz-Verkehrs von der beidseitig 3 - 4 geschossig durchgehend bebauten Siegfriedstraße auf die Stadtstraße Nord verlagert wird.

10.50

Der BUND führt an, dass nur 4.800 Kfz-Fahrten pro Tag von Anwohnern verursacht werden. Ein Großteil der prognostizierten Verkehrsbelastung ist auf Durchgangsverkehr zurückzuführen. Die Planung sollte auf eine Erschließung des Wohngebietes ausgerichtet sein. Der Durchgangsverkehr sollte durch bauliche und baubegleitende Vorkehrungen ausgeschlossen werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die geplante Stadtstraße Nord dient sowohl der Anbindung der geplanten Wohngebiete als auch der Verkehrsentslastung des nördlich gelegenen Siegfriedviertels. Diese beiden Ziele sind durch grundsätzlich andere Trassenführungen als die untersuchten oder alternativen Planlösungen nicht erreichbar (siehe auch Ziffer 6.3 und 6.4 des Beschlusses).

10.51

Der BUND bemängelt, dass ein Gutachten zu den Luftschadstoffen (insbesondere NO_x und Feinstaub) fehlt, was für einen gravierenden Mangel gehalten wird. Wegen der hohen Grundbelastung durch das westlich gelegene Heizkraftwerk und das Ende der Autobahn A 392 wird eine wissenschaftlich gesicherte Darstellung der zu erwartenden Luftschadstoffemissionen und -immissionen gefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Erläuterungen zu diesem Einwand sind Ziffer 10.46 des Beschlusses zu entnehmen. Die Planfeststellungsbehörde sieht eine weitere Betrachtung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe als nicht notwendig an.

10.52

Der BUND fordert eine Klärung der Verkehrsprognosen, die dem schalltechnischen Gutachten zugrunde liegen. Es fehlt die grafische Auswertung der Nachtstunden. Ergänzend führt der BUND an, dass die Lärmschutzgrenzwerte im Geltungsbereich des Bebauungsplanes HA135 nach DIN 18005 massiv überschritten werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die dem Schallgutachten zugrunde gelegte Verkehrsprognose ist richtig.

Ein Widerspruch zwischen den Verkehrsbelastungen im Verkehrsgutachten und der Lärmberechnung besteht nicht. Die Verkehrsbelastungen sind als Kfz/24h werktags angegeben, die Ermittlung der Lärmimmission muss auf Basis durchschnittlich täglicher Verkehre (DTV) erfolgen. Der DTV kann aus dem werktäglichen Verkehr errechnet werden und liegt im vorliegenden Fall auf einem niedrigeren Niveau.

Die grafischen Auswertungen der Nachtstunden fehlen nicht, ~~sondern sind nicht erforderlich.~~ Die Ermittlung einer Verkehrslärmbelastung wird für Gebäude und Außenwohnbereiche vorgenommen.

An Gebäuden wird die Belastung durch Verkehrslärm mittels einer Gebäudelärmkartierung ermittelt. Maßgeblich sind letztendlich die Fassadenpegel des vom Verkehrslärm am stärksten betroffenen Geschosses. Die jeweils maximalen Fassadenpegel eines jeden relevanten Gebäudes werden je Gebäude im sogenannten Symbol 'Hausbeurteilung' dargestellt. Dabei handelt es sich bei dem linken (vorderen) Wert um den maximalen Beurteilungspegel zur Tagzeit und bei dem rechten (hinteren) Wert um den maximalen Beurteilungspegel zur Nachtzeit.

Außenwohnbereiche haben **hingegen** keinen Schutzanspruch in der Nachtzeit, entsprechend erfolgt eine schalltechnische Beurteilung grundsätzlich nur für die Tagzeit. Die Lärmsituation der Außenwohnbereiche (Tagzeit) ist im Gutachten zusätzlich in den Darstellungen der Fassadenschallpegel (Tag- und Nachtzeit) farblich durch Isophonen dargestellt. Weitere Lärmkarten zur Darstellung der Verkehrslärmbelastung bedarf es daher nicht.

Die Lärmschutzwerte werden im nördlichen Planbereich des Bebauungsplanes HA 135, der als Mischgebiet ausgewiesen ist, nicht massiv überschritten.

Die DIN 18005 ist ein Instrument der städtebaulichen Planung und ordnet den Beurteilungspegeln je nach schutzbedürftiger Nutzung Orientierungswerte (keine Grenzwerte) zu. Im Bebauungsplan kann im Rahmen der Abwägung zugunsten anderer Belange von den Orientierungswerten abgewichen werden, sofern durch geeignete Maßnahmen (z. B. Gebäudeanordnung, Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen -insbesondere für Schlafräume) der Schutz vor Lärm auf andere Weise sichergestellt wird. Entsprechende Maßnahmen wurden seinerzeit im Bebauungsplan HA 135 festgesetzt.

Zwar ist es richtig, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für den Verkehrslärm für ein Mischgebiet an der Nordfassade des nördlichen Gebäuderiegels um 3 dB(A) am Tag und 4 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Diese Überschreitungen bis 3 dB(A) sind aber als geringfügig und nicht als massiv zu beurteilen und führen nicht zu einer Gesundheitsgefährdung.

Für die Anordnung von Schutzmaßnahmen im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV maßgeblich. Diese liegen tagsüber als auch nachts 4 dB(A) höher als die Orientierungswerte der DIN 18005. An Bestandsbebauungen löst eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dem Grunde nach einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Ob, in welchem Umfang und in welcher Art letztendlich Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen

erforderlich werden, bemisst sich nach der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

Die Straßenverkehrslärmuntersuchung im Rahmen des Bebauungsplans HA 135 (unter Berücksichtigung eines Vollausbaus der Stadtstraße) sowie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ergab für das Plangebiet HA 135 eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Dieses Ergebnis ist nicht zu beanstanden.

Im Übrigen würde auch eine Überschreitung der Grenzwerte nicht zwangsläufig zu dem Ergebnis führen, dass der Neubau der Stadtstraße verworfen werden muss, da das öffentliche Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens gegenüber dem privaten Interesse der Anwohner überwiegt (s. Ziffer 9 des Beschlusses).

Bei den weiter südlich gelegenen Gebäuden werden sowohl die Orientierungswerte der DIN 18005 als auch die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete teils deutlich unterschritten, so dass sich für weite Teile des 'Caspari-Viertels' eine (akustische) Wohnqualität ergibt, die deutlich über den Empfehlungen der DIN 18005 liegt.

10.53

Der BUND führt an, dass eine der geplanten Ampeln am Knoten Spargelstraße vergessen wurde. Daher ist eine Neuberechnung erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Eine Neuberechnung ist nicht erforderlich, da die Lichtsignalanlage im Rahmen der Lärmberechnung nicht vergessen worden ist. Der Zuschlag für die 'erhöhte Störwirkung lichtzeichengeregelter Kreuzungen und Einmündungen' ist für die Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Querung Stadtstraße/Nordanger nicht zu berücksichtigen, da es sich hier nicht um eine (Straßen-) Kreuzung im Sinne der 16. BImSchV handelt. Die Störwirkung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage ist auch deutlich geringer einzuschätzen als die der anderen lichtzeichengeregelten Kreuzungen im Verlauf der Stadtstraße, da deutlich weniger und kürzere Rotphasen zu erwarten sind. Die Störwirkung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage ist eher mit einem Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vergleichbar. Für Fußgängerüberwege sieht die 16. BImSchV aber keine Zuschläge vor.

10.54

Der BUND erfragt, ob lediglich Bestandsgebäude in die Bewertung aufgenommen wurden, oder auch die vorgesehenen neuen Wohnblocks im Bereich der heutigen Mitgaustraße und weist daraufhin, dass ein Teil dieser Wohnblocks sich in einem Allgemeinen Wohngebiet mit deutlich strengeren Anforderungen an den Schallschutz befindet.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Es wurden sowohl die Bestandsgebäude als auch die geplanten Gebäude im Gebiet des Bebauungsplanes HA 135, der am 23. Juni 2016 rechtskräftig geworden ist, berücksichtigt. Die unmittelbar an der Stadtstraße Nord geplanten Gebäude befinden sich in einem Mischgebiet. Diese Einstufung ist der im Erdgeschoss geplanten gewerblichen Nutzungen geschuldet. Die weiter zurückliegenden Gebäude im Allgemeinen Wohngebiet werden [nachweislich des Schallgutachtens zum Bebauungsplan HA 135](#) durch die vorgelagerte Bebauung geschützt.

10.55

Der BUND hinterfragt, ob die Annahmen der Schallimmissionsprognose 'stimmig' sind (2 m über Grund, Mitte des Gartengrundstücks). Er weist auf das 'Gerechtigkeitsdefizit' hin, da die Kleingärten als WA (Allgemeines Wohngebiet) und die Wohnhäuser als GE (Gewerbegebiet) behandelt werden. Außerdem seien die Anlieger der Robert-Koch-Straße ungleich behandelt worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Kleingartenanlage Lange Hecke ist planungsrechtlich als Kleingartennutzung festgesetzt und gesichert. Der sich aus dieser Festsetzung ergebende Anspruch auf Lärmschutz wird erfüllt. Die Grundstücke im Bereich des Weinbergweges befinden sich in einem Gewerbegebiet, so dass hier auch nur die Schutzansprüche eines Gewerbegebietes vom Vorhabenträger erfüllt werden. Den Unterlagen des Schallgutachtens ist zu entnehmen, dass auch die Anlieger der Robert-Koch-Straße berücksichtigt wurden.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses überprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Ermittlung der Verkehrslärmbelastung und das Ergebnis nicht zu beanstanden sind.

10.56

Der BUND moniert, dass im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens lediglich die Zusatzbelastung durch die Straße erfasst wird. Es wird gefordert, die Gesamtbelastung zu erfassen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Eine Betrachtung des Gesamtlärmes für die im Bereich der Kreuzungen Stadtstraße Nord mit den querenden Straßen befindlichen Eckhäuser ist erfolgt.

Im Verlauf der Hamburger Straße können ~~kann gesundheitsgefährdende Lärmwerte~~ schon im Ist-Zustand ~~eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung~~ nicht ausgeschlossen werden. Die ~~maßgeblichen Immissionsgrenzwerte liegen betragen derzeit~~ beispielsweise am Gebäude Hamburger Str. 256 a (GE) 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht und am Gebäude Hamburger Str. 257 a (MI) 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. ~~Allerdings zeigt Gegenüber der Bestandssituation zeigt~~ die vorliegende Verkehrsprognose eine Abnahme der Verkehrsmenge auf der Hamburger Straße, so dass sich hier ~~eher~~ eine Verbesserung der Lärmsituation ergibt. Die ~~Immissionsgrenzwerte Beurteilungspegel~~ werden am Gebäude Hamburger Str. 256 a ~~betragen maximal~~ 65 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht und am Gebäude Hamburger Str. 257 a 57 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ~~sinken und unterschreiten somit jeweils die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte.~~

Im weiteren Verlauf des Mittelweges und des Bienroder Weges kann eine Erhöhung der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen ausgeschlossen werden.

Im Übrigen würde auch eine Überschreitung der Grenzwerte nicht zwangsläufig zu dem Ergebnis führen, dass der Neubau der Stadtstraße verworfen werden muss, da das öffentliche Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens gegenüber dem privaten Interesse der Anwohner überwiegt (s. Ziffer 9 des Beschlusses).

10.57

Der BUND bemängelt, dass die Flächenversiegelung nur abstrakt beschrieben wird. Das gesamte Ausmaß wird nicht deutlich. Die massive Zerschneidungswirkung wird außer Acht gelassen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Flächenversiegelung wird sehr konkret durch Zahlen beschrieben.

~~Die Zerschneidungswirkung wird durch das Ausmaß der Versiegelung erfasst.~~

Die Zerschneidungswirkungen werden insbesondere im Bereich der Gehölze zwischen Hamburger Straße und Sackweg berücksichtigt. Dem Funktionsverlust wird in Form einer Halbierung des Biotopwerts für die verbleibende Restfläche Rechnung getragen.

Für alle weiteren Abschnitte sind keine über den Flächenverlust hinausgehenden Zerschneidungswirkungen zu berücksichtigen. Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer Straße auf der Trasse einer bestehenden Straße. Diese bestehende Trasse wird von Gewerbegebieten, Kleingärten und geplanten sowie in der Umsetzung

befindlichen Wohnbaugebieten eingfasst. Aufgrund der Vorbelastungen durch die bereits bestehenden Nutzungen ist durch den Neubau der Straße mit keinen zusätzlichen Zerschneidungswirkungen zu rechnen.

10.58

Der BUND führt an, dass im Bereich West auf dem Bolzplatz eine Altablagerung betroffen ist. Diese sollte detailliert untersucht werden. Eine Überbauung dieser Altablagerung lehnt der BUND ab.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Eine Überprüfung dieses Bereiches hat stattgefunden. Demnach geht von dieser Altablagerung keine Gefahr aus. Eine Überbauung der Altablagerung mit einer Straße ist möglich, vorgesehen und statisch nachgewiesen.

10.59

Die Bilanzierung gemäß 'Osnabrücker Modells' verdeutlicht die massive Abwertung des Bestandes durch die geplante Straße (vorher 26.814 Werteinheiten, nachher 5.711 Werteinheiten). Der BUND hält es für fragwürdig, den erforderlichen Ausgleich mehr als 10 km entfernt durchzuführen. Gäbe man den Vermeidungsmaßnahmen die höchste Priorität, müsste man zu anderen Folgerungen gelangen. Aus diesem Grund sind vertretbare Alternativen zur Straßenplanung zu benennen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

In größerer Nähe zum Ort des Eingriffs stehen geeignete Ausgleichsflächen nicht zur Verfügung. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden. Die vom BUND angeführte Abwertung von 21.103 Werteinheiten wird vollends kompensiert.

Die geplante Stadtstraße Nord wird bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Braunschweig für die Erschließung der geplanten Wohnbaugebiete und zur Entlastung des Siegfriedviertels empfohlen. Sinnvolle Alternativen zu dieser Straße, mit denen die Ziele der Straßenplanung ebenfalls erreicht werden können, bestehen nicht (siehe Ziffer 6.4 des Beschlusses).

10.60

Der BUND bemängelt, dass sich das artenschutzrechtliche Fachgutachten nur auf die Fauna bezieht und hält es für ergänzungsbedürftig.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Gutachten ist nicht zu beanstanden. Da keine streng geschützten Pflanzenarten nachgewiesen wurden, war eine weitere Betrachtung der Fauna nicht notwendig.

10.61

Der BUND sieht diesen Ergänzungsbedarf auch auf den räumlichen Umfang der Untersuchungen. Das Baugebiet HA 135 wird in Text und Karte nur unzureichend gewürdigt. Ebenso fehlen die südlich angrenzenden Gebiete (Mitgaustraße, Wodanstraße).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Baugebiete wurden in anderen Studien bereits umfangreich gewürdigt und sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden die potenziell durch die verschiedenen Varianten der Trassenführung betroffenen Flächen in ausreichendem Maße berücksichtigt. Es bestehen keine Wissenslücken oder Defizite bei der Erfassung.

10.62

Der BUND bezweifelt, dass sich die geforderten CEF-Maßnahmen an Ort und Stelle umsetzen lassen. Die Standorte der Maßnahmen sind genauer darzustellen. Der BUND erfragt, wer für die Ausführung der Maßnahmen verantwortlich sein wird.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die verbleibenden Gehölze werden für CEF-Maßnahmen genutzt. Die genauen Standorte werden nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und den zuständigen städtischen Fachbereichen erst im Rahmen der Ausführungsplanung benannt. Die Ausführung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Planung in Verantwortung der Vorhabenträgerin, der Stadt Braunschweig (siehe Ziffer 2.3.6 des Beschlusses).

10.63

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel (NLStBV), stimmt der geplanten Regelung/Schaltung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt zur BAB 392 nicht zu. Die NLStBV fordert eine Vereinbarung über die durch den Neubau erforderlichen Änderungen am Knotenpunkt BAB 392 mit der Hamburger Straße abzuschließen und Ausführungsunterlagen einschließlich der Angaben zur Wegweisung zu erarbeiten und nach Abstimmung zu übersenden. Das 'Merkblatt zum Fertigen von Planunterlagen für den Bau neuer Einmündungen' ist dabei zu beachten. Die NLStBV verweist auf § 12 Abs. 1 des Fernstraßengesetzes (FStrG) bezüglich der Kostentragung und auf § 13 Abs. 3 FStrG bezüglich der Ablöse Mehr-/Unterhaltungskosten. Sollte eine Abfuhr von vorhandenem Dammmaterial notwendig werden, ist dies vertraglich zu regeln.

Der Forderung wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat beim Verkehrsgutachter WVI eine den Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt BAB 392/Hamburger Straße/Stadtstraße Nord ergänzende Mikrosimulation in Auftrag gegeben.

WVI hat die Bestandssituation aufgenommen und im Rahmen einer Mikrosimulation unter besonderer Berücksichtigung der Rückstaulängen, des Verkehrsflusses und der verkehrsabhängigen LSA Eingriffe der Stadtbahn untersucht.

Diese Erkenntnisse wurden mit den vor Ort angetroffenen Verkehrssituationen abgeglichen und das Modell damit geeicht. Eine sehr gute Übereinstimmung der Ergebnisse des Modells mit den vor Ort zu beobachtenden Verkehrsabläufen waren das Ergebnis.

In einem zweiten Schritt wurde dann die Prognoseverkehrsmenge auf dem Prognoseplanfall - auch unter Berücksichtigung des zukünftigen Stadtbahnverkehrs - mikrosimuliert und die Ergebnisse ausgewertet.

Es zeigt sich eindrucksvoll, dass die Leistungsfähigkeit sich trotz der Verkehrszunahme verbessert und dass die Stausituation auf der Autobahn durch die Stadtstraße Nord keine Verschlimmerung erfährt, sondern sich durch den Zuwachs an Aufstellmöglichkeiten bei der Einfahrt in die Hamburger Straße sogar bessert.

Das Ergebnis wurde der NLStBV vorgestellt.

Die Vorhabenträgerin wird eine Kreuzungsvereinbarung mit der NLStBV abschließen in der auch eine Kostenregelung den § 12 Abs. 1 und § 13 Abs. 3 FStrG entsprechend enthalten sein wird.

10.64

Die Stadt Braunschweig fordert im Rahmen der gesamtstädtischen Stellungnahme die Aufnahme einer naturschutzrechtlichen Nebenbestimmung in den Beschluss, die beinhaltet, dass die vorgesehene Beleuchtung in tierfreundlicher Ausführung zu erfolgen hat. Dabei sollen Leuchtdioden (LED) mit warmweißer Lichtfarbe (2.700 – 3.000 Kelvin) mit einer Begrenzung des Lichtkegels auf das zu beleuchtende Objekt verwendet werden. Die Grundlage für diese Forderung bilden die Hinweise 'Vogelfreundliches Bauen mit Licht und Glas', Informationsdienst des Naturschutzes Niedersachsen, Heft 3/2012.

Der Forderung wird entsprochen.

Eine Installation von Leuchtmitteln mit warmweißer Lichtfarbe von 3.000 Kelvin wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt.

Die öffentliche Beleuchtungsanlage im Bereich der neu zu bauenden Stadtstraße Nord wird auf der Grundlage der DIN-Vorschriften geplant und errichtet. Die gleichmäßige Ausleuchtung der öffentlichen Verkehrsflächen ist dabei ein wesentlicher Aspekt.

Die Hinweise 'Vogelfreundliches Bauen mit Licht und Glas' werden -soweit sie mit den DIN-Normen für eine fachgerechte Beleuchtung vereinbar sind- beachtet.

10.65

Die Polizeiinspektion Braunschweig fordert von einem Fahrradschutzstreifen Abstand zu nehmen, da auf der gesamten Stadtstraße Nord eine Buslinie verkehren soll. Erfahrungen auf dem Mittelweg und dem Steinriedendamm zeigen, dass diese große Konflikte verursachen - auch ohne Buslinie.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auf der Stadtstraße Nord ist kein Schutzstreifen vorgesehen. Der Radverkehr wird auf Radwegen abgewickelt und nur im Bereich der Kreuzungen, der Richtlinienlage entsprechend, auf der Fahrbahn auf Radfahrstreifen geführt.

Schutzstreifen sind nur auf dem Mittelweg und dem Bienroder Weg vorgesehen. Im Mittelweg weist der Bestand Schutzstreifen auf, welche im Knotenpunktbereich zur Stadtstraße fortgesetzt werden. Für den Bienroder Weg und den Bültenweg wird aufgrund des vorhandenen Querschnitts eine Markierung von Schutzstreifen vorgesehen. Diese wird im Knotenpunktbereich zur Stadtstraße berücksichtigt.

10.66

Die Polizeiinspektion Braunschweig erfragt, warum die Radwege im Bereich der Knoten auf die Fahrbahn geführt werden. Im Rahmen eines Neubaus wäre die strikte Trennung von Kfz, Fahrrädern und Fußgängern ebenfalls eine denkbare Alternative gewesen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die Vorhabenträgerin hat die Planung gemäß der ERA 2010 - Empfehlung für Radverkehrsanlagen vorgenommen. Demnach gelangt der Radfahrer durch die nicht abgesetzte Führung in das Blickfeld der Autofahrer. Diese Radverkehrsführung ist weniger unfallträchtig und erhöht die Sicherheit der Radfahrer.

10.67

Die Braunschweiger Verkehrs GmbH fordert die derzeitige Bevorrechtigungsschaltung für die Stadtbahn, auch nach dem Anschluss der neuen Stadtstraße an die Hamburger Straße, beizubehalten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Signalisierung des Knotenpunktes ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Interessenlage des Betreibers des ÖPNV in angemessener Weise zu berücksichtigen. Die Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

10.68

Die Braunschweiger Verkehrs GmbH begrüßt die Lage der neuen Bushaltestellen in Höhe der Spargelstraße und fordert in Abstimmung eine zweite Haltestelle im Bereich der Robert-Koch-Straße und dem Sackweg zu errichten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabenträgerin ist bekannt, dass noch eine weitere Bushaltestelle im Bereich des Mittelweges angedacht ist. Die Lage wird jedoch außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegen.

10.69

Für den Bahnübergang auf dem Bienroder Weg bestehen im Rahmen des Stadtbahnausbaukonzeptes Vorüberlegungen zur Planung einer Stadtbahnstrecke (Campusbahn). Die Braunschweiger Verkehrs GmbH fordert die Machbarkeit dieser Planungen durch den Bau der Stadtstraße entstehenden kurzen Abstand zum Knotenpunkt nicht einzuschränken.

Der Forderung wird entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat die Machbarkeit einer möglichen Stadtbahnstrecke bei der Planung des Knotenpunktes Bienroder Weg sowie des südlich anschließenden Bahnüberganges berücksichtigt.

10.70

Das braunschweiger forum hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Eingabe vorgebracht. Es ist jedoch weder Betroffener und kann somit keine Einwendungen vorbringen, noch ist es ein Träger öffentlicher Belange, der berechtigt ist Stellungnahmen abzugeben.

Durch den Neubau der Stadtstraße Nord werden weder Rechte des braunschweiger forums verletzt noch liegt eine anderweitige Betroffenheit vor.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Argumente jedoch zur Kenntnis und hat sie geprüft, soweit sie für die Abwägung von Belang sind. Die Einwände führen in der Gesamtabwägung nicht zu einem anderen Ergebnis.

Der Vertreter des forum führt an, dass das braunschweiger forum Mitglied im BUND sei.

Diese Mitgliedschaft begründet jedoch keine Berechtigung im Rahmen des Verfahrens für den BUND eine Stellungnahme abzugeben, der im Übrigen eine eigene Stellungnahme abgegeben hat.

10 a) Begründung über die Entscheidung von Einwendungen und Stellungnahmen im ergänzenden Verfahren

10 a) 1

Der BUND bemängelt, dass eine Auslegung der sonstigen Pläne und Gutachten nicht vorgenommen worden ist und die übrige Öffentlichkeit nicht informiert worden ist. Seiner Meinung nach wäre eine erneute öffentliche Auslegung der geänderten Unterlagen geboten gewesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wird ein festgestellter Plan vor der Fertigstellung des Vorhabens geändert und führt die Planfeststellungsbehörde für die Änderung ein Planfeststellungsverfahren durch, bedarf es gem. § 76 Abs. 3 VwVfG keines erneuten Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses, wenn die Änderung des Planes von unwesentlicher Bedeutung ist. Ein Fall von unwesentlicher Bedeutung liegt hier insoweit vor, als dass die Änderungen weder die Planrechtfertigung noch die Gesamtabwägung im Ursprungsbeschluss berühren. Das Auslegen der Planunterlagen gehört zur Durchführung eines Anhörungsverfahrens.

In einem ergänzenden Verfahren sind die von den Änderungen Betroffenen erneut zu beteiligen. Den Betroffenen wurden die Unterlagen per Post zugestellt. Die Öffentlichkeit muss nicht erneut beteiligt werden, wenn der festgestellte Plan nur unwesentlich geändert wird (BVerwG, Urt. v. 09.02.2017, 7 A 2/15).

10 a) 2

Der BUND moniert das Fehlen eines validen Verkehrsgutachtens.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ein valides Verkehrsgutachten, welches die Grundlage für das Schalltechnische Gutachten ist, liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Verkehrsuntersuchungen von der WVI Prof. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus Dezember 2017 enthalten alle wesentlichen Daten. Die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchungen wurden im schalltechnischen Gutachten korrekt wiedergegeben und dargestellt.

10 a) 3

Die Berücksichtigung des Bebauungsplanes HA 138, Weinbergweg-Süd ist aus Sicht des BUND unzulässig, weil dieser noch nicht in Kraft getreten ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die 60 bis 80 Wohneinheiten sowie ca. 10 kleineren gewerblichen Einheiten, die aufgrund eines noch zu beschließenden Bebauungsplanes, zusätzliche Verkehre erzeugen, wurden bewusst in die Verkehrsuntersuchung mit aufgenommen.

Ziel ist es die größtmögliche Verkehrsbelastung auf der Stadtstraße zu ermitteln, also ein ‚worst-case‘ Szenario, aus der sich dann der Anspruch auf Schutzmaßnahmen für die Anwohner ergibt.

Eine Bebauung südlich des Weinbergweges ist politisch gewünscht, wie auch der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig durch Fassung des Aufstellungsbeschlusses am 12. Dezember 2017 deutlich gemacht hat. Diese Verkehre bei der Untersuchung gänzlich unberücksichtigt zu lassen, würde bei der Realisierung des Baugebietes zu einer Benachteiligung der an der Stadtstraße anliegenden Anwohner führen.

10 a) 4

Der BUND führt an, dass im Anhang A des Schalltechnischen Gutachtens vom 27. Juni 2018 eine Unterlage von WVI präsentiert werde, bei der nicht kenntlich gemacht wird, woher die verwendeten Daten stammten, wann sie ermittelt worden seien und wie diese belegt und dokumentiert worden seien.

Die Verkehrszahlen stammen aus der Verkehrsuntersuchung von der WVI Prof. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus Dezember 2017. Die Quelle ist in der Überschrift zur Anlage A sowie unter Nr. 3 des Schalltechnischen Gutachtens benannt worden.

10 a) 5

Der BUND wünscht sich eine Nachbearbeitung bei den CEF-Maßnahmen.

Hierzu wird auf die Ergänzung der Nebenbestimmungen unter Nr. 2.3.10 und im Übrigen auf die Ausführungen zu Nr. 10.62 der Einwendungen verwiesen.

10 a) 6

Der BUND zweifelt die Einstufung der Gebietskategorien an.

Hierzu wird auf Ziffer 10.36 des Beschlusses verwiesen. Die Einstufungen der Gebietskategorien sind korrekt.

10 a) 7

Der BUND sieht den Verminderungsfaktor bei der Ermittlung des Verkehrslärmes von - 2 dB(A) als nicht gesetzeskonform an, da die lärmmindernde Wirkung des Asphalt bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h nicht amtlich festgestellt ist.

Das Ansetzen des Korrekturwertes von - 2 dB(A) für den Einbau von lärmmindernden Asphalt ist derzeit zwar in den Tabellen der maßgeblichen Berechnungsvorschrift RLS 90 nicht aufgeführt und somit nicht amtlich anerkannt. Gleichwohl gibt es den amtlichen Hinweis, dass neue bautechnische Entwicklungen in einem innovativen Rahmen berücksichtigt werden können, wenn für diese eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen werden kann.

Durch die Auflage 2.5.2 im Beschluss, ein dauerhaftes Monitoring durchzuführen und - sofern die Werte nicht eingehalten werden - die Lärminderung des Asphalt wiederherzustellen, kann die lärmmindernde Wirkung des Asphalt sichergestellt werden. Durch das über Jahre in sinnvollen Zeitabständen vorzunehmende Monitoring wird der Einzelnachweis erbracht.

11. Begründung für die geänderte Planung und die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen im Ausgangsverfahren

Die Änderungen in den Plänen und die zusätzlich angeordneten Auflagen sind verhältnismäßig, angemessen und erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte Anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden Rechtsvorschriften sowie aus den berechtigten Forderungen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden.

Die zusätzlichen Nebenbestimmungen ergeben sich aus den Zusagen der Vorhabenträgerin hinsichtlich vorgebrachter Bedenken oder Einwendungen sowie aus rechtlich einzuhaltenden Bestimmungen.

11 a) Begründung für die im ergänzenden Verfahren zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen

Belange des Immissionsschutzes

Aufgrund der Klage des BUND, der bemängelt, dass die Verkehre der Autobahnzu- und -abfahrten an der Hamburger Straße im Verkehrsgutachten und infolgedessen auch im Schalltechnischen Gutachten nicht mitberücksichtigt worden sind, hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin aufgefordert, das Verkehrsgutachten überarbeiten zu lassen.

Das Büro WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH hat das Verkehrsgutachten entsprechend überarbeitet. Durch die erfolgte Korrektur musste auch das Schalltechnische Gutachten des Büros AMT Ingenieurgesellschaft mbH angepasst werden.

Das neue Gutachten (Juni 2018) ist regelkonform in Anwendung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) erstellt worden. Demgegenüber wurden in dem Schallgutachten aus dem Jahr 2016, das dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, zu Gunsten der Anlieger auch die Verkehrsmengen der nicht geänderten (vgl. Nr. 9) Straßenabschnitte der hin- und wegführenden Straßen in die Berechnung mit aufgenommen. Dieses über das erforderliche Maß hinausgehende Vorgehen kann an weiteren Gebäuden zu einer Überschreitung der Grenzwerte und somit zu einer Anerkennung von Schutzansprüchen führen, für die bei einer streng regelkonformen Beurteilung kein Anspruch bestanden hätte (mittelbare Betroffenheit). Konkret betroffen ist lediglich ein Gebäude (Mittelweg 16) für das mit Planfeststellungsbeschluss vom 7. Juni 2017 bereits ein Anspruch dem Grunde nach festgestellt worden ist. Das neue „regelkonforme“ Gutachten hat für dieses Grundstück keine Grenzwertüberschreitung mehr festgestellt. Da jedoch aufgrund der neuen Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung gegenüber denen aus 2016 eine Verschlechterung nicht erfolgen soll, bleiben die im Ursprungsbeschluss anerkannten Schutzansprüche für dieses Gebäude weiterhin bestehen.

An den Gebäuden Mitgaustraße 12 bis 18 werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gemäß neuem Gutachten in der Nacht überschritten. Die Überschreitungen beschränken sich jedoch auf das Erdgeschoss. Da hier jedoch gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind, sind diese Überschreitungen nicht relevant. Darüber hinaus wurden im Bebauungsplan HA 135 für diese Gebäude bereits Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes getroffen.

Für eine Parzelle des Kleingartens ‚Lange Hecke‘ ergab sich ebenfalls eine Grenzwertüberschreitung und somit ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen. Entsprechend wird die Vorhabenträgerin in diesem Bereich eine Lärmschutzwand errichten, so dass ein ausreichender Schutz gewährleistet ist.

12. Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung im Ausgangsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat mit Datum vom 15. September 2016 zusammen mit dem Antrag auf Planfeststellung einen Antrag auf sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt.

Dem Antrag konnte gefolgt werden, weil die Vorhabenträgerin ihr an der unmittelbaren Verwirklichung des Projekts bestehendes besonderes Interesse begründet hat und dieses Interesse in der Gesamtabwägung verschiedener Aspekte gegenüber anderen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen überwiegt.

Klagen von privaten Einwendern oder Trägern öffentlicher Belange würden eine Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses während der Dauer eines Gerichtsverfahrens von möglicherweise mehreren Jahren verzögern. Während dieses Zeitraumes könnten die mit dem Neubau der Stadtstraße Nord verfolgten Ziele (siehe Ziffer 6.3 und 6.4 des Beschlusses) nicht erreicht werden.

Die Stadtstraße Nord wird zur Erschließung der im gesamten Nördlichen Ringgebiet geplanten Neubaugebiete mit etwa 2.500 Einwohnern benötigt. Der Bebauungsplan HA 135 hat bereits seine Rechtskraft erlangt. Ein weiterer Bebauungsplan befindet sich in der Aufstellungsphase. Mit der Realisierung des 1. Bauabschnittes im Geltungsbereich des Bebauungsplanes HA 135 wurde bereits in diesem Jahr begonnen. Die Erschließung des 2. Bauabschnittes ist für 2018 vorgesehen. Spätestens dann wird der Verkehr über das bestehende Straßennetz nicht mehr abgewickelt werden können. Schon jetzt sind die im Nördlichen Ringgebiet bestehenden Straßen stark ausgelastet. In absehbarer Zeit werden im Nördlichen Ringgebiet weitere Baugebiete (Ludwigstraße, Gelände ehemalige Braunschweiger Zeitung) erschlossen werden. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist zwingend erforderlich, damit die Stadtstraße Nord zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Straßen schnellstmöglich fertiggestellt werden kann.

In Betracht kommende mildere Mittel, wie z. B. das Errichten einer Baustraße zur Erschließung der Baugebiete, sind nicht ersichtlich, da die durch die Wohngebiete zusätzlich entstehenden Verkehre nicht über das bestehende Straßennetz aufgefangen werden können. Darüber hinaus könnte im Falle eines über mehrere Jahre andauernden Gerichtsverfahrens die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf einer Baustraße nicht gewährleistet werden. Der Anteil des aus den neu geschaffenen Baugebieten entstehenden nicht motorisierten Verkehrs wird bei über 50 % liegen.

Da die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Interessenabwägung sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und abgewogen hat und ihnen, soweit es geboten und erforderlich war, durch die in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen hat, überwiegt schlussendlich das Interesse der Vorhabenträgerin an einer zeitnahen Realisierung des Bauvorhabens und somit der Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gegenüber dem Interesse der möglicherweise belasteten Beteiligten, bis zu einer abschließenden gerichtlichen Klärung von der Maßnahme verschont zu bleiben.

Es kann nicht hingenommen werden, dass die Vorhabenträgerin als Begünstigte den rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich des Straßenneubaus aufgrund eines voraussichtlich erfolglosen Rechtsbehelfs Dritter nicht entsprechend umsetzen kann.

12.a) Begründung für die Anordnung der sofortigen Vollziehung im ergänzenden Verfahren

Der 1. Bauabschnitt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes HA 135 ist bereits abgeschlossen. Die ersten Bewohner sind in ihre Wohnungen eingezogen. Mit der Erschließung des 2. Bauabschnittes wird 2019 begonnen werden, so dass die ersten Bewohner Ende 2021 einziehen werden. Der Verkehr kann dann über das bestehende Straßennetz nicht mehr abgewickelt werden.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses ist zwingend erforderlich, damit die Stadtstraße Nord zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Straßen schnellstmöglich fertiggestellt werden kann.

In absehbarer Zeit werden im Nördlichen Ringgebiet weitere Baugebiete (Ludwigstraße, Gelände ehemalige Braunschweiger Zeitung) erschlossen werden. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist zwingend erforderlich, damit die Stadtstraße Nord zur verkehrlichen Entlastung der umliegenden Straßen schnellstmöglich fertiggestellt werden kann.

In Betracht kommende mildere Mittel, wie z. B. das Errichten einer Baustraße zur Erschließung der Baugebiete, sind nicht ersichtlich, da die durch die Wohngebiete zusätzlich entstehenden Verkehre nicht über das bestehende Straßennetz aufgefangen werden können. Darüber hinaus könnte im Falle eines über mehrere Jahre andauernden Gerichtsverfahrens die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf einer Baustraße nicht gewährleistet werden. Der Anteil des aus den neu geschaffenen Baugebieten entstehenden nicht motorisierten Verkehrs wird bei über 50 % liegen.

Da die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Interessenabwägung sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen geprüft und abgewogen hat und ihnen, soweit es geboten und erforderlich war, durch die in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen hat, überwiegt schlussendlich das Interesse der Vorhabenträgerin an einer zeitnahen Realisierung des Bauvorhabens und somit der Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gegenüber dem Interesse der möglicherweise belasteten Beteiligten, bis zu einer abschließenden gerichtlichen Klärung von der Maßnahme verschont zu bleiben.

Die anhängigen Klagen lassen nicht erkennen, dass der Planfeststellungsbeschluss fehlerhaft ist. Das erhebliche Interesse der Vorhabenträgerin als Begünstigte und der Öffentlichkeit an einer zeitnahen Umsetzung des rechtmäßigen Planfeststellungsbeschlusses, bei der u. a. naturschutzrechtlich zeitliche Vorgaben für Rodungsarbeiten einzuhalten sind, rechtfertigt es, dass von der Erlaubnis sofort und ohne Berücksichtigung der Dauer des Klageverfahrens Gebrauch gemacht werden darf.

13. Hinweise

13.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Stadt Braunschweig, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Bohlweg 30, 38100 Braunschweig während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Braunschweig ausgelegt. Der Planfeststellungsbeschluss kann im Internet unter der Seite www.braunschweig.de/Planfeststellung eingesehen werden.

13.2

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft (§ 38 Abs. 4 Nr. 5 NStrG).

C Rechtsbehelfsbelehrung

Rechtsbehelfsbelehrung zum Ursprungsbeschluss vom 7. Juni 2017

Gegen den vorstehenden Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstr. 55, 38100 Braunschweig, erhoben werden.

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

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

Aufgrund der Anordnung der sofortigen Vollziehung hat eine Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag nach § 80 Abs. 5

Satz 1 VwGO an das o. g. Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Klage wieder herzustellen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Er ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig.


Rechtsbehelfsbelehrung zu den Ergänzungen und Änderungen in der Fassung vom 24. Oktober 2018

Gegen den vorstehenden Änderungs- und Ergänzungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Braunschweig, Wilhelmstr. 55, 38100 Braunschweig, erhoben werden.

Der Planfeststellungsbeschluss in der Form des Änderungsbeschlusses ist nur insoweit anfechtbar als er eigenständige Regelungen enthält, durch die ein Betroffener erstmalig oder weitergehend als nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 7. Juni 2017 betroffen wird.

Aufgrund der Anordnung der sofortigen Vollziehung hat eine Anfechtungsklage gegen den Planänderungs- und Ergänzungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO die aufschiebende Wirkung einer Klage wieder herzustellen, kann an das o. g. Gericht gestellt werden. Der Antrag ist zu begründen. Er ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig.

Im Auftrag
Plagge



Fundstellen

- Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. 1980, S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juni 2018 (Nds. GVBl. S. 112)
- Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 17 der Verordnung vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122), berichtigt am 12. April 2018 (BGBl. I S. 472)
- Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert Artikel 11 Abs. 2 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2745)
- Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. Dezember 1976 (Nds. GVBl. 1976, S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2009 (Nds. GVBl. S. 361)
- Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)
- Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. 2010, S. 104) in der Fassung der Bekanntmachung
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370)
- 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 13. Juli 2017 (BGBl. I S. 2347)
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)
- Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)
- Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90)
- Richtlinie 'Empfehlungen für Radverkehrsanlagen', Ausgabe 2010 (ERA 2010)
- Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4 Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen (RAS-LP 4) von 1999
- Technische Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA-TR Boden)
- Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 16), Ausgabe 2016

- DIN 18920 ‚Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen‘
- DIN 18005 ‚Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau‘
- Vogelfreundliches Bauen mit Licht und Glas, Informationsdienst des Naturschutzes Niedersachsen, Heft 3/2012
- DIN 32984 ‚Bodenindikatoren im öffentlichen Raum‘, Ausgabe 2011-10