

## **Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG**

### **für die Sanierung der Gleisanlagen in der Wendeschleife Inselwall; Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Radeklint stadteinwärts und Inselwall**

**Aktenzeichen: 4130-30224-84**

#### **I.**

Die BSVG Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat für das o. g. Planfeststellungsverfahren die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens nach den §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 41 - Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover (Planfeststellungsbehörde), beantragt.

Die BSVG Braunschweiger Verkehrs-GmbH beabsichtigt aufgrund des verschlissenen Gleiszustandes und zur Verbesserung des Gebrauchswertes eine Auswechslung der Gleise der Wendeschleife Inselwall.

Die zu sanierende Trasse verläuft von der Haltestelle Radeklint (SA) über die Neustadtmühlengrabenbrücke, die Haltestelle Inselwall, inmitten der Straßen Am Neuen Petritore und Petritorewall, über die Haltestelle Radeklint (SE) inmitten der Celler Straße und endet am östlichen Fußgängerüberweg der Kreuzung Radeklint (Celler Str./Lange Str./Güldenstr./Neuer Weg).

Der Streckenabschnitt wird im Linienbetrieb von der Straßenbahnlinie 4 im 15 min-Takt befahren.

In dem betreffenden Abschnitt soll das Gleis und deren Straßenquerungen saniert und eine Verbreiterung des Sicherheitsraumes auf bestehender Betontragsplatte für zukünftige Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m vorgenommen werden. Damit werden Vorbereitungen für das von den Gremien beschlossene Konzept zum künftigen Einsatz breiterer Stadtbahnfahrzeuge getroffen, die mit vertretbarem Aufwand ohne Eingriffe in weitere Verkehrsräume im Zuge dieser Sanierungsmaßnahme umgesetzt werden können.

Im Sanierungsabschnitt liegen die Haltestellen Inselwall und Radeklint stadteinwärts.

Die Haltestellen Inselwall und Radeklint (SE) bleiben mit allen Bahnsteigen in ihrer Lage erhalten, werden jedoch auf 24 cm über Schienenoberkante barrierefrei ausgebaut.

Der Bahnsteig der Haltestelle Radeklint (SE) wird um ca. 50 cm verbreitert, da die Platzverhältnisse im Bestand für die zu erfüllende Verknüpfungsfunktion sehr beengt sind. Das Bahnsteigmobiliar wird erneuert.

Der Bahnsteig der Haltestelle Inselwall wird auf das maximal mögliche Maß zwischen den Gleisbögen verlängert, damit künftig möglichst alle Türen der Fahrzeuge am Bahnsteig halten können.

Zudem wird die Haltestelle Inselwall als Linienendpunkt mit einer neuen Fahrer-WC-Anlage und ebenfalls mit neuem Bahnsteigmobiliar ausgestattet. Die Wendeschleife Inselwall liegt in städtebaulich sensiblem Umfeld im Bereich der Braunschweiger Wallanlagen und bedarf bei der Wiederherstellung der Beachtung stadtgestalterischer Grundsätze. So ist die Wiederherstellung der Gleiseindeckung mit Natursteinpflaster in möglichst bestandnaher Ausführung zu gewährleisten. Durch die geplanten Instandsetzungsmaßnahmen wird der Gebrauchswert des Netzabschnittes auf den Stand einer Neuanlage erhöht. Durch die Erneuerung der Gleisanlage ist eine Wiederherstellung bzw. eine Erhöhung des Fahrkomforts realisierbar und eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu erreichen.

Im Rahmen dieses Zulassungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geprüft, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (Vorprüfung). Die UVP-Pflicht ergibt sich bei Änderungsvorhaben aus § 9 UVPG. Wenn für das Änderungsvorhaben nach Anlage 1 zum UVPG eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind, ist gemäß § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 S. 2 UVPG). Für das beantragte Änderungsverfahren ist gemäß § 9 Abs. 3 UVPG i.V.m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG (Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen) eine allgemeine Vorprüfung gem. § 9 Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen, da keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind. Gemäß § 14 a Abs. 1 Nr. 3 UVPG bedarf die Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1 keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, soweit sie eine Einzelmaßnahme darstellt, die lediglich aus dem barrierefreien Umbau oder der Erhöhung oder Verlängerung eines Bahnsteigs besteht. Neben dem barrierefreien Umbau und der Verlängerung der Bahnsteige ist die grundlegende Sanierung und Verbreiterung des Hochbahnsteiges geplant, sodass nicht von einer Einzelmaßnahme nach § 14 a Abs. 1 Nr. 3 UVPG ausgegangen werden kann. Daher kommt § 14 a Abs. 1 Nr. 3 UVPG nicht zur Anwendung.

Diese allgemeine Vorprüfung wurde anhand der Merkmale des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 1 UVPG), des Standorts des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 2 UVPG) sowie der Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 3 UVPG) durchgeführt.

Dabei wurden die von der BSVG Braunschweiger Verkehrs-GmbH vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, voraussichtlich nicht entstehen.

## II.

Das Vorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beansprucht Grundstücke in der Stadt Braunschweig.

## III.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien des Vorhabens sind Umweltauswirkungen zu erwarten:

### 1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten

Die baulichen Änderungen der Gleisanlagen umfassen die Bereiche der vorhandenen Gleisanlage, die Haltestellen Inselwall und Radeklint sowie begleitende Grünanlagen.

In Folge der Erneuerung der Gleisanlagen kommt es zur Inanspruchnahme von Flächen (Baumstandorte, Grünfläche).

Gleichzeitig werden Bereiche der Gleisanlagen im besonderen Bahnkörper der Langen Straße, die derzeit mit Pflaster eingedeckt sind, künftig mit Rasen eingedeckt und somit Flächen entsiegelt.

Die bestehende Stadtbahntrasse führt durch innerstädtisches Gebiet. Dementsprechend sind unterschiedliche Rahmenbedingungen durch bestehendes Planungsrecht gegeben (Bebauungspläne etc.). Konflikte mit der bestehenden Bebauungsplanung sind nicht zu erwarten. Wohngebiete, Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (s. § 2 Abs. 2 u. 5 ROG) oder auch empfindliche Nutzungen wie Krankenhäuser, Schulen oder Kirchen o. ä. sind im Vergleich zum derzeitigen Betrieb nicht betroffen, jedoch kann es während der Bauzeit vereinzelt zu Störungen kommen.

In dem betrachteten Gebiet sind keine Bereiche mit besonderer Bedeutung für Erholung / Fremdenverkehr vorhanden, auf welche nachhaltige Auswirkungen zu erwarten wären.

Für den direkten Standort des geplanten Vorhabens sind keine Altlasten, Ablagerungen oder Deponien bekannt. Besondere Sachgüter sind nicht betroffen.

#### 1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Ein Zusammenwirken mit Ausführungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben und Tätigkeiten besteht nicht.

#### 1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die baulichen Änderungen der Gleisanlagen umfassen die Bereiche der vorhandenen Gleisanlage, die Haltestellen Inselwall und Radeklint sowie begleitende Grünanlagen. In Folge der Erneuerung der Gleisanlagen kommt es zur Inanspruchnahme von Flächen (Baumstandorte, Grünfläche). Gleichzeitig werden Bereiche der Gleisanlagen im besonderen Bahnkörper der Langen Straße, die derzeit mit Pflaster eingedeckt sind, künftig mit Rasen eingedeckt und somit Flächen entsiegelt (**Schutzgut Fläche**).

Es handelt sich um Boden von allgemeiner Bedeutung. Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz kommen nicht vor. Der geschätzte Umfang der Neuversiegelung beträgt 15 m<sup>2</sup>. Anlegebedingt werden ca. 80 m<sup>2</sup> entsiegelt. Es fällt geringfügiger Bodenaushub an.

Vor einer Verwertung des ausgehobenen oder abgeschobenen Bodens innerhalb des Planungsbereichs ist dieser chemisch-analytisch zu untersuchen. Die bei Austausch des Gleisoberbaus anfallenden Stoffe werden gemäß den gesetzlich vorgegebenen Bestimmungen entsorgt bzw. wiederverwendet. Die baulichen Änderungen der Gleisanlagen umfassen die Bereiche der vorhandenen Gleisanlage, die Haltestellen Inselwall und Radeklint sowie begleitende Grünanlagen. In Folge der Erneuerung der Gleisanlagen kommt es zur Inanspruchnahme von Flächen (Baumstandorte, Grünfläche).

Der Boden wird im stark vorbelasteten Innenstadtbereich durch zusätzliche Versiegelungen von ca. 15 m<sup>2</sup> geringfügig beeinträchtigt. Da die Erneuerung auf bereits beeinträchtigten Flächen der Gleisanlagen durchgeführt wird ist der Eingriff zu vernachlässigen. Gleichzeitig wird eine, derzeit versiegelte Fläche von ca. 50 m<sup>2</sup> im besonderen Bahnkörper künftig als Rasengleis ausgebildet und somit entsiegelt. (**Schutzgut Boden**).

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu befürchten. In der Umgebung befinden sich keine empfindlichen Oberflächengewässer. In den eingedeckten Bereichen mit Rillenschienen wird anfallendes Oberflächenwasser, so weit möglich, „vom Gleis weg“ geleitet. Das Schienensystem wird mit entsprechenden Entwässerungskästen ausgestattet, die das Wasser zusammen mit dem Oberflächenwasser von den angrenzenden Verkehrsanlagen über Schlammfangschächte der Regenwasserkanalisation der Stadt Braunschweig zuführen. Da die neu versiegelte Fläche relativ gering ist und Entsiegelungsmaßnahmen geplant sind, können erhebliche

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser (mengenmäßiger Zustand des Grundwasserkörpers/ Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate) ausgeschlossen werden.

Änderung oder Verlegung von Gewässern sind nicht erforderlich (**Schutzgut Wasser**).

Durch das Vorhaben können Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima / Luft – wie Erhöhung der Luftschadstoffe, Beeinträchtigung der Funktion von Kaltluftentstehungsgebieten - ausgeschlossen werden, so dass auf eine Betrachtung dieses Schutzgutes verzichtet werden kann.

Negative Auswirkungen auf das Klima durch den Betrieb der Stadtbahn sind nicht zu erwarten. (**Schutzgut Luft und Klima**).

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (Biotope) sind durch die Erneuerung der Gleisanlagen und dem daraus resultierenden Entfall von zwei Bäumen in geringem Umfang betroffen. Die beiden entfallenden Bäume werden in direktem Umfeld adäquat ersetzt (**Schutzgut Pflanzen und Tiere**).

Für die Beurteilung der Immissionen wird von 62 Fahrten je Richtung am Tag und 12 Fahrten je Richtung in der Nacht ausgegangen.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurden durch die geplante Verschiebung der Gleisachse keine Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV ermittelt. Aufgrund der Abstände zur geplanten Maßnahme, der geringen Gleislageänderung und der vorgesehenen weiteren Schienenschmieranlagen, errechnen sich keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen i.S. der 16. BImSchV.

Die Ergebnisse des schwingungs- und schalltechnischen Gutachtens (Untersuchung Büro BMH, 2023) zeigen, dass die Erschütterungsimmissionen nicht mehr als 25 % zunehmen. Es ist sichergestellt, dass die 1,5-fachen Anhaltswerte der DIN 4150-2 in allen Gebäuden eingehalten werden. Maßnahmen zur Begrenzung der Erschütterungszunahmen sind demnach nicht erforderlich. Für die Gleisanlagen in der gesamten Wendeschleife wird künftig darüber hinaus eine elastische Lagerung der Schienen mit einer Einfederung bis zu 1,5 mm zum Einsatz kommen. Diese Art der Schienenlagerung mindert Erschütterungen durch die Stadtbahnen und stellt eine Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand dar. Somit ist davon auszugehen, dass sich die Erschütterungsbelastung der angrenzenden Wohnbebauung künftig verringern wird.

Das Schutzgut Mensch/Bevölkerung/Wohnen ist durch das Bauvorhaben geringfügig betroffen. Es ist im Bauzustand zeitweise mit erhöhten Schall- und Schwingungsimmissionen zu rechnen. Im fertig gestellten Zustand ist eine Verringerung der Belastungen durch den Einbau elastischer Schienenlagerungen sowie die Ergänzung von Schienenschmieranlagen zu erwarten. Nachhaltige Auswirkungen auf das Stadtbild sind nicht zu erwarten (**Schutzgut Mensch, Bevölkerung, Wohnen, Stadtbild**).

Die baulichen Erneuerungen der Gleisanlagen beschränken sich räumlich weitgehend auf Flächen, die bereits als Bahnanlage oder Straßenverkehrsfläche genutzt werden, so dass keine negativen Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter erwartet werden.

Die besonderen Ansprüche der Denkmalpflege werden berücksichtigt. Kultur- und Sachgüter werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Eine Abstimmung mit der Denkmalpflege erfolgt und deren Vorgaben werden berücksichtigt (**Schutzgut Kultur- und Sachgüter**).

Durch die Erneuerung der Gleisanlagen sind keine visuellen Änderungen zu erwarten. Die Änderungen der Bahnsteigausstattung an den Haltestellen tragen zu einer geringfügigen visuellen Veränderung bei. Die besonderen Ansprüche der Denkmalpflege bei der Auswahl der Materialien zur Eindeckung der Gleise sowie bei der Ausstattung der Haltestellen werden berücksichtigt. Insgesamt trägt die Erneuerung der Gleisanlagen und der Haltestellenausstattung zur Verbesserung der derzeitigen Situation bei.

Sämtliche Baumaßnahmen finden entlang der vorhandenen Verkehrslagen statt. Über die bestehenden Trenneffekte der Strecke hinaus sind unter Berücksichtigung gestalterischer und städtebaulicher Planungen keine weiteren Zerschneidungswirkungen zu erwarten (**Schutzgut Landschaft**).

Beeinträchtigungen von gegenseitigen Wechselwirkungen der Schutzgüter sind nicht zu erkennen.

- 1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG)

Die Erzeugung von Abfällen ist nicht zu erwarten.

- 1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Das Entstehen von Umweltverschmutzungen und Belästigungen ist nicht zu erwarten.

- 1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:

Derartige Risiken bestehen nicht.

- 1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Derartige Risiken bestehen nicht.

2.

Bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde die ökologische Empfindlichkeit des Gebiets berücksichtigt, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird. Einbezogen wurde dabei auch das Zusammenwirken mit anderen Vorhaben.

Insbesondere folgende Nutzungs- und Schutzkriterien fanden bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen Beachtung:

- 2.1 bestehende Nutzungen des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)

Der Planungsraum ist bereits durch verkehrsbedingte Schallimmissionen (Schienen- und Kfz-Verkehr) beeinträchtigt. Aufgrund der Vorbelastung des Gebietes (hoher Versiegelungsgrad, hohe Verkehrs- und Lärmbelastigung) handelt es sich nicht um einen empfindlichen Standort.

- 2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)

Oberflächengewässer befinden sich nicht im Plangebiet.

Das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung ist als gering eingestuft.

Das betroffene Gebiet weist keine besonderen natürlichen Ressourcen auf. Es wird in keine nennenswerten Tiere, Pflanzen oder Böden eingegriffen.

- 2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):
- 2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)  
Das Plangebiet befindet sich nicht in einem Natura 2000-Gebiet.
- 2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst  
Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines Naturschutzgebietes.
- 2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst  
Das Plangebiet befindet sich nicht innerhalb eines Nationalparks oder nationalen Naturmonument.
- 2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 BNatSchG  
Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete liegen nicht vor.
- 2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG  
Naturdenkmäler sind nicht ersichtlich.
- 2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 BNatSchG  
Es sind keine geschützten Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen betroffen.
- 2.3.7 gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG  
Gesetzlich geschützte Biotop werden nicht beeinträchtigt.
- 2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG  
Das Plangebiet befindet sich nicht in entsprechenden Schutzgebieten.
- 2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind  
Das Plangebiet ist kein Gebiet, in dem die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind
- 2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG)  
Ein solches Gebiet liegt nicht vor.

2.3.11 in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind

Der Bereich, in dem die Sanierung der Gleisanlagen in der Wendeschleife Inselwall und der barrierefreie Ausbau der Haltestelle beantragt wird, gehört zum historischen Siedlungsgebietes Braunschweigs. Zusätzlich sind entlang der Trasse der Grünraum des Petritorwalls entlang der Gebäude Petritorwall 1 bis 4 und die „Friedrich-Wilhelm-Eiche“ auf der Ostseite des Petritorwalls im Bereich des Gebäudes Petritorwall 1 Kulturdenkmale (Baudenkmale) nach § 3 NDSchG vorhanden. Am südöstlichen Endpunkt der Haltestelle Inselwall befindet sich außerdem zwischen Okerstraße und Neuer Weg ein alter Stadtgraben, der als Einzeldenkmal ausgewiesen ist.

In der Umgebung der oben genannten Baudenkmale wird das Erscheinungsbild des jeweiligen Einzeldenkmals durch die Sanierung der Stadtbahnwendeschleife Inselwall und die Änderung der Gleisbeschaffenheit und der Nebenanlagen nicht erheblich beeinträchtigt. Es ist davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahme die oben genannten Kulturdenkmale nicht zerstört, gefährdet oder so verändert oder von ihrem Platz entfernt werden [§6 II NDSchG], dass ihr Denkmalwert beeinträchtigt wird. Es ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Baudenkmale zu rechnen.

Die Sanierung des Inselwalls stellt zwar im Hinblick auf das Landschaftsbild einen Eingriff dar, dieser wird aber durch die Ausgestaltung des eigentlichen Bauwerks sowie der Umgestaltung des Umfeldes auf ein hinnehmbares Maß reduziert.

2.3.12 weitere in den §§ 23 bis 29 BNatSchG genannte Schutzgebiete (z. B. Naturparke nach § 27 BNatSchG)

Weitere Schutzgebiete sind nicht betroffen.

3.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurde insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung getragen:

3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind

Das Plangebiet liegt im Innenstadtbereich der Stadt Braunschweig und umfasst den Abschnitt der Stadtbahntrasse im Bereich der Haltestellen Radeklint und Inselwall.

Die zu sanierende Trasse verläuft von der Haltestelle Radeklint (SA) über die Neustadtmühlengrabenbrücke, die Haltestelle Inselwall, inmitten der Straßen Am Neuen Petritore und Petritorwall, über die Haltestelle Radeklint (SE) inmitten der Celler Straße und endet am östlichen Fußgängerüberweg der Kreuzung Radeklint (Celler Str./Lange Str./Güldenstr./Neuer Weg).

Der Streckenabschnitt wird von der Straßenbahnlinie 4 befahren, welche die Verbindung vom Radeklint in die Innenstadt und zu weiteren Umsteigehaltestellen darstellt.

Im Planungsabschnitt befindet sich sowohl Wohnbebauung als auch gewerblich genutzte Flächen. Im Zusammenhang mit dieser Gleissanierung werden sich die Gleisanlagen in einem Abschnitt von ca. 50 m Länge geringfügig in ihrer Lage verändern. Im gesamten Umbaubereich wird das Gleis auf der vorhandenen Betonplatte erneuert, bzw. es wird im Abschnitt der Gleislaengeänderung die vorhandene Betonplatte erweitert. Die Gleiseindeckung erfolgt in Bereichen, die

überfahren werden in gleicher Art und Weise wie im Bestand, um dem gestalterischen Anspruch des Straßenraums gerecht zu werden. Im besonderen Bahnkörper der Langen Straße wird die Inselspitze westlich der Rad- und Fußwegquerung entsiegelt und die Gleise werden künftig mit Rasen eingedeckt.

Die bestehende Stadtbahntrasse führt durch innerstädtisches Gebiet. Dementsprechend sind unterschiedliche Rahmenbedingungen durch bestehendes Planungsrecht gegeben (Bebauungspläne etc.). Konflikte mit der bestehenden Bebauungsplanung sind nicht zu erwarten.

Der Planungsraum ist bereits durch verkehrsbedingte Schallimmissionen (Schienen- und Kfz-Verkehr) beeinträchtigt. Wohngebiete, Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (s. § 2 Abs. 2 u. 5 ROG) oder auch empfindliche Nutzungen wie Krankenhäuser, Schulen oder Kirchen o. ä. sind im Vergleich zum derzeitigen Betrieb nicht betroffen, jedoch kann es während der Bauzeit vereinzelt zu Störungen kommen. Während der Bauphase können zeitlich und örtlich begrenzt Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auftreten. Darüber hinaus ist mit keinen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme zu rechnen. Vielmehr ergab das schalltechnische Gutachten, dass sich die Lärmemissionen verringern werden. Durch die bereits vorhandene räumliche Situation ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für Menschen im Vorhabenbereich zu rechnen, da die Straßenbahn bereits regelmäßig an dem Bahnsteig verkehrt und keine eine Änderung des Fahrplanes geplant ist. Die Verlegung des Gleises ist geringfügig und führt zu keiner erheblichen Änderung.

In dem betrachteten Gebiet sind keine Bereiche mit besonderer Bedeutung für Erholung / Fremdenverkehr vorhanden, die von nachteiligen Auswirkungen beeinträchtigt werden könnten. Für den direkten Standort des geplanten Vorhabens sind keine Altlasten, Ablagerungen oder Deponien bekannt. Besondere Sachgüter sind nicht betroffen.

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen

Die geplante Maßnahme hat keine grenzüberschreitenden Auswirkungen zur Folge.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Es sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches zu erwarten. Es sind keine erheblich nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die Maßnahme hat keine erheblichen Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter.

3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Die Maßnahme hat keine erheblichen Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter.

3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Das Vorhaben hat keinerlei Auswirkungen auf bestehende oder zugelassene Vorhaben.

### 3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Im Rahmen der Analyse der zu erwartenden Wirkungen wurde festgestellt, dass folgende Auswirkungen durch das geplante Vorhaben zu erwarten sind:

- mögliche baubedingte Auswirkungen auf die vorhandenen Gehölzbestände
- baubedingte Lärmemissionen

Es sind insbesondere Art und Umfang (Größe) des Vorhabens und die Intensität der vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft, Mensch, Kultur- und Sachgüter sowie deren gegenseitige Wechselwirkungen zu beurteilen (vgl. Anlage 1). Bei der Beurteilung der Auswirkungen sind nur die Wirkungen zu betrachten, die durch die baulichen, betriebs- und anlagebedingten Änderungen im Vergleich zu dem gegenwärtigen Betrieb entstehen.

Die Änderungen finden auf den Straßenverkehrsflächen und im Bereich des besonderen Bahnkörpers statt, so dass sich die Wirkzone der zu betrachtenden Faktoren nicht maßgeblich gegenüber dem gegenwärtigen Zustand verschiebt.

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (Biotope) sind durch die Erneuerung der Gleisanlagen und dem daraus resultierenden Entfall von zwei Bäumen in geringem Umfang betroffen. Die beiden entfallenden Bäume werden in direktem Umfeld adäquat ersetzt.

Der Boden wird im stark vorbelasteten Innenstadtbereich durch zusätzliche Versiegelungen von ca. 15 m<sup>2</sup> geringfügig beeinträchtigt. Da die Erneuerung auf bereits beeinträchtigten Flächen der Gleisanlagen durchgeführt wird ist der Eingriff zu vernachlässigen. Gleichzeitig wird eine, derzeit versiegelte Fläche von ca. 50 m<sup>2</sup> im besonderen Bahnkörper künftig als Rasengleis ausgebildet und somit entsiegelt.

Das Schutzgut Wasser bleibt ebenfalls weitgehend unberührt. Da die Neuordnung der Verkehrsanlagen auf den vorhandenen Flächen erfolgt, ist davon auszugehen, dass keine Veränderungen des Grundwassers zu erwarten sind. Änderungen oder Verlegung von Gewässern sind nicht erforderlich.

Nachteilige Veränderungen des Klimas bzw. Auswirkungen auf die Lufthygiene sind nicht zu erwarten bzw. sind während der Bauausführung nur temporär.

Nachhaltige Auswirkungen auf das Stadtbild sind nicht zu erkennen.

Das Schutzgut Mensch/Bevölkerung/Wohnen ist durch das Bauvorhaben geringfügig betroffen. Es ist im Bauzustand zeitweise mit erhöhten Schall- und Schwingungsimmissionen zu rechnen. Im fertig gestellten Zustand ist eine Verringerung der Belastungen durch den Einbau elastischer Schienenlagerungen sowie die Ergänzung von Schienenschmieranlagen zu erwarten.

Kultur- und Sachgüter werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Eine Abstimmung mit der Denkmalpflege ist erfolgt und deren Auflagen werden berücksichtigt. Die Sanierung des Inselwalls stellt zwar im Hinblick auf das Landschaftsbild einen Eingriff dar, dieser wird aber durch die Ausgestaltung des eigentlichen Bauwerks sowie der Umgestaltung des Umfeldes auf ein hinnehmbares Maß reduziert.

Beeinträchtigungen von gegenseitigen Wechselwirkungen der Schutzgüter sind nicht zu erkennen.

#### IV.

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen.

Die Änderungen finden auf den vorhandenen Straßenverkehrsflächen mit dem Bahnkörper statt, so dass sich die Wirkzone der zu betrachtenden Faktoren nicht maßgeblich gegenüber dem gegenwärtigen Zustand verschiebt. Hinsichtlich der Veränderung der Lärm-, Schwingungs- und Schadstoffemissionen gegenüber dem ursprünglichen Betriebszustand durch den Einsatz moderner Fahrzeugtechnik und der Erneuerung des Schienenoberbaus mit elastischer Gleislagerung sowie die Ergänzung von weiteren Schienenschmieranlagen ist von einer Verbesserung des Status Quo auszugehen. Bei den weiteren Wirkfaktoren treten im Vergleich zum Ist-Zustand keine nennenswerten Veränderungen ein.

Wie unter den Punkten 1 und 2 dargestellt, sind erhebliche nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches nicht zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten. Durch die jetzt schon vorhandene räumliche Situation, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für Menschen im Vorgabenbereich durch die Maßnahme zu rechnen.

Abschließend ist nach überschlägiger Vorprüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben zwar erhebliche aber keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG besteht deshalb nicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

NLStBV

- Planfeststellungsbehörde -

Hannover, 28.05.2024

gez.

Funk