



Der Landrat

304 – Amt für Hoch- und Tiefbau
und Gebäudemanagement
Marie-Wagenknecht-Straße 3
31134 Hildesheim
Az: (304) 66.13.20 01/23

Planfeststellungsbeschluss

für den
Neubau BW 5403 Unterführung B 494 und DB
im Verlauf der Bundesstraße 6
Stadt Hildesheim
Landkreis Hildesheim

Vorhabenträger:

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Dorfstraße 17 - 19
30519 Hannover

**Die Fotokopie stimmt mit dem Original
des Planfeststellungsbeschlusses vom
26.03.2025 vollständig überein.**

Hildesheim, den 26.05.2025

Landkreis Hildesheim

Der Landrat

Im Auftrag

Höppner

Hildesheim, den 26.03.2025

Im Auftrag

Höppner



Inhaltsverzeichnis

Teil A: Feststellender Teil

1. Beschluss
2. Planunterlagen
3. Nebenbestimmungen
4. Einvernehmliche Regelungen

Teil B: Begründung

1. Rechtsgrundlagen
2. Verfahrensablauf
3. Allgemeine Planrechtfertigung
4. Umweltverträglichkeit
5. Abwägung
6. Entscheidungen über Einwendungen

Teil C: Hinweise

1. Allgemeiner Hinweis
2. Bekanntmachungshinweis
3. Berichtigungen

Teil D: Rechtsbehelfsbelehrung

Teil A: Feststellender Teil

1. Beschluss

Der von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, - Geschäftsbereich Hannover -, Dorfstraße 17 - 19, 30159 Hannover, aufgestellte Plan für den Neubau BW 5403 Unterführung B 494 und DB im Verlauf der Bundesstraße 6 in Hildesheim, Stadt Hildesheim, Landkreis Hildesheim, wird festgestellt.

2. Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgend aufgelisteten Unterlagen.

2.1 Festgestellte Planunterlagen

Unterlage	Bezeichnung	Blatt/Anzahl	Datum
0	Merkblatt zur Planfeststellung	3	
0	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht	11	14.07.2021
1	Erläuterungsbericht	45	09.09.2022
2	Übersichtskarte, ohne Maßstab	2	14.02.2022
3	Übersichtslageplan, Maßstab 1:5000	2	08.09.2022
5	Lageplan, Maßstab 1:1000	2	08.09.2022
6	Höhenplan, Maßstab 1:1000/100	3	08.09.2022
7	Immissionsschutzmaßnahmen, Maßstab 1:1000	2	09.09.2022
8	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen, Maßstab 1:1000	2	08.09.2022
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen	1	14.02.2022
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Lageplan Maßnahmen 1:1000	2	09.09.2022
9.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter	21	08.06.2022
10	Grunderwerb	1	14.02.2022
10.1	Grunderwerbsplan, Maßstab 1:1000	2	08.09.2022
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	5	07.09.2022
11	Regelungsverzeichnis	30	09.09.2022
11.2	Lageplan zum Regelungsverzeichnis 1:1000	1	08.08.2022
14	Straßenquerschnitt	1	14.02.2022
14.1	Ermittlung der Bauklasse	5	14.02.2022
14.2	Straßenquerschnitte 1:50	4	08.09.2022
16	Sonstige Pläne 1:1000, 1:50	3	08.09.2022
17	Immissionstechnische Untersuchungen	1	14.02.2022
17.1	Schalltechnische Untersuchungen	1	14.02.2022
17.1.1	Bericht Schalltechnische Untersuchungen	15	14.02.2022
17.1.2	Beurteilungspegel	35	14.02.2022
17.1.3	Varianteuntersuchungen aktiver Lärmschutzmaßnahmen	2	14.02.2022
18	Wassertechnische Untersuchungen	2	08.09.2022

19	Umweltfachliche Untersuchungen	1	14.02.2022
19.1	Landschaftlicher Begleitplan	67	08.06.2022
25	Informationen zur Datenverarbeitung	3	

3. Nebenbestimmungen

Die nachfolgenden Nebenbestimmungen sind Bestandteil dieser Planfeststellung.

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

Avacon Netz GmbH, Salzgitter,
Breitbandzentrum Niedersachsen-Bremen, Osterholz-Scharmbeck,
DB Deutsche Bahn AG, Hamburg,
Deutsche Glasfaser, Borken,
Deutsche Telekom Technik GmbH, Hannover,
Eisenbahn-Bundesamt, Hannover,
EVI Energieversorgung, Hildesheim,
Polizeiinspektion Hildesheim,
Vodafone Kabel Deutschland, Hannover.

3.2 Belange der Ver- und Entsorgungsträger

Vor Beginn der Bauarbeiten haben sich die bauausführenden Firmen über die genaue Lage der vorhandenen Ver- und Versorgungsleitungen zu informieren. Sofern Leitungen zu verlegen sind, ist dies mit den betroffenen Unternehmen abzustimmen.

- Alle von der Baumaßnahme betroffenen Telekommunikations- und Versorgungsträger sind rechtzeitig vor Baubeginn zu beteiligen, damit die erforderlichen Maßnahmen so früh wie möglich eingeleitet werden können.
- Eine rechtzeitige Beteiligung des Telekommunikationsträgers ist für die Sicherung der Telekommunikationslinie zu beachten.
- Die Mindestabstände, von den sich im Planbereich befindlichen Telekommunikationslinien der Telekom, sind einzuhalten; ggf. sind erforderliche Schutzmaßnahmen zu treffen.

3.3 Zufahrten

Die Zufahrten sind im Einvernehmen mit den Eigentümerinnen bzw. Eigentümern herzustellen.

3.4 Bodenkundliche Baubegleitung

Für die Wahrung der bodenschutzrechtlichen Belange mit dem Ziel der Vermeidung schädlicher Bodenveränderungen und dem Erhalt, sowie der möglichst naturnahen Wiederherstellung der Böden und ihrer natürlichen Funktionen gemäß § 2 BBodSchG, ist zur fach- und genehmigungsgerechten Umsetzung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) durch eine zu bestimmende fachkundige Person mit bodenkundlichem Sachverstand sicherzustellen.

Die bodenkundliche Baubegleitung ist frühzeitig in die nachfolgenden Phasen zur Durchführung (Ausführungsplanung und folgende) einzubinden, um die entsprechend erforderlichen Details vorzubereiten.

Vor Beginn der Maßnahme ist für alle Flächen, die temporär als Nebenflächen, Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen etc. genutzt werden, im Rahmen der bodenkundlichen Baubegleitung eine Bestandsaufnahme des aktuellen Bodenzustandes durchzuführen. Diese Untersuchungen sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Hildesheim abzustimmen.

Mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Hildesheim ist vorab ein Konzept abzustimmen, welches für die einzelnen Bauphasen Maßnahmen für folgende Aspekte berücksichtigt und konkretisiert: Minderung der Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden, Darstellung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, fachgerechte Behandlung und Entsorgung von Bodenaushub sowie fachgerechte Wiederherstellung betroffener Böden. Dabei sind auch die Flächen zu berücksichtigen, auf denen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden.

3.5 Naturschutz

Die in den Planfeststellungsunterlagen mit der Naturschutzbehörde der Stadt Hildesheim abgestimmten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind wie aufgeführt durchzuführen.

3.6 Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich gem. § 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG vor, dem Vorhabenträger weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ergänzen. Insbesondere bei Eintritt nicht vorhersehbarer nachteiliger Wirkungen des Vorhabens oder der entsprechenden Anlagen auf das Wohl der Allgemeinheit bleibt die Anordnung weiterer Maßnahmen, welche die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten.

Der Vorbehalt weiterer Anordnungen zu dieser Planfeststellung ist im Interesse und zum Schutz des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt und erforderlich.

3.7 Sonstige Belange

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu Einwendungen (Gegenäußerungen) oder durch eine Abstimmung erfolgten und der Planfeststellungsbehörde vorliegenden schriftlichen Zusagen des Vorhabenträgers zu Änderungen oder Ergänzungen sind, auch wenn diese in den Entwurfsunterlagen oder dem Planfeststellungsbeschluss nicht gesondert aufgeführt werden, Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses und bei der Bauausführung zu berücksichtigen.

3.8 Textliche Planänderungen oder Ergänzungen

Soweit textliche Planänderungen und Ergänzungen sowie Auflagen etc. weder zeichnerisch noch durch Grüneintragungen gekennzeichnet worden sind, hat der Träger der Maßnahme und Planaufsteller die textlichen Regelungen in diesem Beschluss und seinen Bestandteilen beim Bau zu berücksichtigen.

4. Einvernehmliche Regelungen

Die Einwendungen bzw. Anregungen und Hinweise der in 4.1 aufgelisteten Einwender und Träger öffentlicher Belange sind entweder vor Beschlussfassung für erledigt erklärt worden oder durch Berücksichtigung in der festgestellten Planung bzw. durch Zusage des Vorhabenträgers einvernehmlich geregelt bzw. gegenstandslos geworden.

4.1 Einzelne einvernehmliche Regelungen

- Breitbandzentrum Niedersachsen-Bremen, Osterholz-Scharmbeck vom 26.09.2024,
- Eisenbahn-Bundesamt, Hannover, vom 25.04.2024,
- EVI Energieversorgung Hildesheim, vom 10.04.2024,
- Landvolk Hildesheim vom 08.04.2024,
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Northeim, vom 10.04.2024,
- Nds. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Hannover, vom 02.05.2024,
- Polizeiinspektion Hildesheim vom 09.04.2024,
- Sozialverband Deutschland, Hannover vom 17.04.2024,
- Vodafone Kabel-Deutschland, Hannover, vom 26.09.2024,
- Einwender, Hildesheim vom 18.04.2024.

Anmerkung:

Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist der Name des privaten Einwenders in diesem Beschluss nicht aufgeführt. Auf eine Unterscheidung zwischen Einzahl oder Mehrzahl und/oder zwischen männlich oder weiblich wird deshalb verzichtet. Aus pragmatischen Gründen wird die männliche Form gewählt.

Teil B: Begründung

1. Rechtsgrundlagen

Der Erlass dieser Planfeststellung beruht auf § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit den §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

2. Verfahrensablauf

Aufgrund des Antrages des Straßenbaulasträgers, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dorfstraße 17 – 19, 30519 Hannover vom 24.03.2023 wurde das Verfahren gemäß § 17 FStrG in Verbindung mit § 73 VwVfG wie folgt durchgeführt:

27.07.2023	Einleitung des Anhörungsverfahrens/ Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände
10.08.2023 bis 15.09.2023	Ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Hildesheim
11.08.2023 bis 14.09.2023	Öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen im Rathaus der Stadt Hildesheim
28.09.2023	Übersendung der eingegangenen Einwendungen an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
27.03.2024	Eingang Stellungnahmen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
10.09.2024	Schriftliche Einladung zum Erörterungstermin
26.09.2024	Erörterungstermin im Rathaus Hildesheim
Bis 28.01.2025	Weitere Klärungsversuche mit der DB und der Telekom
05.02.2025	Zusendung der Niederschrift über den Erörterungstermin an alle anwesenden Verfahrensbeteiligten

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

3. Allgemeine Planrechtfertigung

3.1 Darstellung der Baumaßnahme

Hinsichtlich der allgemeinen Planrechtfertigung wird zunächst auf den Erläuterungsbericht vom 09.09.2022 verwiesen.

Die B 6 verläuft im nordöstlichen Stadtgebiet Hildesheim über ein ca. 220 m langes Brückenbauwerk, Bauwerk 5403, welches eine Bahnstrecke der DB, den Kennedydamm (B 494) sowie die Heinrichstraße überspannt. Die B 6 verbindet in Hildesheim im Norden der Stadt den Hildesheimer Hafen mit der Anschlussstelle 62 — Hildesheim der BAB A7 im Westen. Das BW 5403 weist starke Mängel auf und muss erneuert werden. Im Zuge des Bauwerkneubaus wird der Brückenquerschnitt entsprechend den aktuellen Richtlinien angepasst. Des Weiteren ist für die Planung das Lichtraumprofil der Deutschen Bahn zu berücksichtigen.

Die B 6 ist im Streckenzug zwischen Steuerwalder Knoten und dem Kreisverkehrsplatz B 6 / B 1 im Zielnetz der Bundesfernstraßen (BVVVP 2016) als Verbindungsfunktion VFS 1 ausgewiesen. Hieraus ergibt sich zunächst eine Einstufung in die Straßenkategorie LS1 gemäß RIN. Der DTV beträgt im Querschnittsbereich des Bestandsbauwerkes (BW5403) rund 13.000 Kfz / 24h, der SV-Anteil liegt bei ca. 13 %. Auf dieser Grundlage wurde die Wahl einer niederrangigen Entwurfsklasse (EKL) gemäß Tabelle 8 der RAL geprüft. Im Ergebnis wird für die weitere Entwurfsplanung die EKL 2 gewählt. Als Regelquerschnitt ist der RQ 11,5+ bzw. auf dem Bauwerk der RQ 11,5B vorzusehen.

Die B 6 wird auf einer Länge von ca. 838 m grundhaft erneuert. Das neue Brückenbauwerk umfasst hiervon ca. 221 m. Die Entwurfsklasse sowie die Einordnung als Bundesstraße bleiben unverändert. Für den zu erneuernden Streckenabschnitt wurde der RQ 11,5+ sowie der RQ 11,5B für das Brückenbauwerk festgelegt. Die Linienführung entspricht dem Bestand. Es ist geplant, dass vorhandene Stützenraster des bestehenden Bauwerkes nicht zu verändern, wenn möglich, die Gründungen der vorhandenen Pfeilerstandorte zu erhalten und für das neue Bauwerk zu nutzen, um Eingriffe in vorhandene Leitungstrassen im Bereich des Bauwerks zu minimieren. Der vorhandene Brückenquerschnitt hat eine Breite von ca. 17,50 m mit 2 Fahrstreifen pro Richtung. Die einzelnen Fahrstreifen sind ca. 3,30 m breit. Das neue Brückenbauwerk erhält den Querschnitt RQ 11,5B gem. RAL 2012 mit je einem Fahrstreifen pro Richtung und einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m. Die vorhandene Anbindung an die B 6 erfolgt über Ein- und Ausfädelungstreifen, mit der Ausnahme der Auffahrt Richtung Goslar, die im Bestand keinen Einfädelungstreifen aufweist.

Der neue Streckenverlauf und die Gestaltung orientieren sich am Bestand.

Der Vorhabenträger hat bestätigt, dass die Finanzierung der Maßnahme gesichert ist.

3.2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

Das Ziel der Baumaßnahme ist es die Funktionsfähigkeit der B 6 durch den Neubau des Brückenbauwerks aufrecht zu erhalten und die Sicherheit durch den Umbau der Auffahrt Bavenstedter Straße/ B 6 zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt zu verbessern.

Der Verkehr aus dem Industriegebiet Hildesheim - Bavenstedt Richtung Goslar fährt derzeit über die Bavenstedter Straße zum Kennedydamm und kann von dort auf die B 6 auffahren. Die Auffahrt besitzt im Bestand keinen Einfädelungstreifen. Im Zuge des Neubaus wird die Auffahrt vom Kennedydamm auf die B 6 Richtung Goslar entsprechend der RAL 2012 ausgebaut und um einen erforderlichen Einfädelungstreifen erweitert. Nach dem Umbau des Knotenpunktes B 6/ Bavenstedter Straße kann der Verkehr direkt auf die B 6 auffahren. Durch die hier neu geplante Lichtsignalanlage wird der Verkehr sicher gesteuert.

Es werden Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse im untergeordneten städtischen Netz durch den Umbau des Anschlusses B6/ Bavenstedter Straße zu einem lichtsignalisierten Knotenpunkt erwartet, sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Auffahrt der B 6 am Sachsenring durch einen RAL-konforme Verlängerung des Einfädelungstreifens.

Der Quell- und Zielverkehr aus dem Industriegebiet kann zukünftig direkt über den neuen Knotenpunkt K 106/B 6 von bzw. in Richtung Goslar/ B 1 fahren, ohne über den

Kennedydamm geführt zu werden. Daher ist mit weniger Schadstoffausstoß für den Verkehr aus dem Industriegebiet Drispfenstedt zu rechnen.

Die Baumaßnahme dient zur Aufrechterhaltung des Verkehrs im Zuge der B 6.

Wegen der festgestellten Bauwerksschäden und wesentlichen rechnerischen Defiziten aus der Brückennachrechnung wurde im Mai 2013 die vorläufig eingeschränkte Restnutzungsdauer für das Bauwerk auf drei Jahre begrenzt. Um die weitere Nutzung zu ermöglichen, mussten im Folgenden die Auflagen weiter verschärft werden. Unter anderem musste im Juni 2017 für jede Richtungsfahrbahn die rechte Fahrspur gesperrt werden. Die Möglichkeiten von Auflagen und Kompensationsmaßnahmen sind begrenzt. Daher kann bei einer weiteren Verschlechterung des Bauwerkszustandes unmittelbar eine Vollsperrung drohen. Nur durch die zügige Umsetzung des Ersatzneubaus kann diesem Risiko wirksam begegnet werden.

3.3 Gewählte Variante

Es wurden in der Voruntersuchung insgesamt 11 Varianten mit verschiedenen Querschnittsbreiten von RQ 21,5 bis RQ 11,5+ untersucht. Im Zuge der Voruntersuchung hat sich herausgestellt, dass ein RQ 11,5+ für die vorhandenen Verkehrszahlen leistungsfähig ist. Die Achse wurde in alter Lage sowie in verschiedenen optimierten Lagen untersucht. Im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfes wird im Weiteren nur noch auf 3 Varianten eingegangen. Bei den Varianten 1-3 wurde ein RQ 25,5 untersucht, in Variante 4 ein RQ 15,5 und in Variante 5 ein RQ 11,5+ mit zusätzlicher Schließung der Zufahrt vom Sachsenring auf die B6. Die Schließung der genannten Zufahrt wirkt sich jedoch negativ auf die untergeordneten Knotenpunkte aus. Die Varianten 1-5 werden somit im Feststellungsentwurf nicht weiterverfolgt. Variante 6 und 7 sehen zwei einzelne Brückenbauwerke mit Verbindungsdamm optimierter Achslage vor. Der Anschluss der Bavenstedter Straße wird in Variante 6 wie im Bestand mit Ein- und Ausfädelstreifen wiederhergestellt. Variante 7.1 wird mit einem durchgehenden Brückenbauwerk in alter Achslage geplant. Der Anschluss der Bavenstedter Straße zur B 6 wird bei Variante 7 und 7.1 als Knotenpunkt mit LSA ausgebaut.

- Variante 6: Die Heinrichstraße und die DB-Strecke werden von einem ca. 65 m langen Brückenbauwerk und der Kennedydamm (B 494) von einem ca. 40 m langen Brückenbauwerk überspannt. Dazwischen wird ein ca. 110 m langer Verbindungsdamm mit einer Höhe von ca. 6 m hergestellt.

Das östliche ca. 65 m lange Brückenbauwerk ist aufgrund des Einfädelungsstreifen ca. 16 m breit, das südliche ca. 40 m lange Brückenbauwerk ist entsprechend dem RQ 11,5B 12,60 m breit. Die Verziehung des Einfädelungsstreifen in Fahrtrichtung Goslar liegt hier im Dammbereich.

Aufgrund der optimierten Trassenführung und der Verringerung des Ausbauquerschnittes müssen die Dammböschungen im unteren Bereich, teilweise ca. 1,00 m vor den Grundstücksgrenzen des KFZ-Betriebes und des Umspannwerkes, mit Winkelstützwänden abgefangen werden. Die Winkelstützwände haben in dieser Variante eine Höhe von bis zu ca. 2,50 m.

Die Bereiche zwischen den Stützwänden und Grundstücksgrenzen werden zu Betriebswegen ausgebaut.

Um das Brückenbauwerk über den Kennedydamm (B 494) möglichst kurz zu halten wird die vorhandene Zufahrt zum Umspannwerk, welche derzeit parallel zum Gehweg auf der Westseite des Kennedydamms verläuft und über die Straße Güldenfeld erschlossen ist, zurückgebaut. Die neue Zufahrt zum Umspannwerk wird auf die Südseite des Brückenbauwerks direkt an den Kennedydamm verschoben.

Aufgrund der Verringerung des Bestandsquerschnitts auf den geplanten Ausbauquerschnitt RQ 11,5+ entfällt auf der B 6 im Bauwerksbereich je ein Fahrstreifen in Fahrtrichtung Goslar bzw. Hannover. Je Fahrtrichtung wird im Zulauf zum Bauwerk je ein Fahrstreifen mittels Spursubtraktion eingezogen, d.h. auf der Nordseite des Brückenbauwerks wird die Verkehrsführung so angepasst, dass der vorhandene Hauptfahrstreifen vor der Abfahrt Hildesheim Nordstadt / Kennedydamm zum Rechtsabbiegestreifen in Richtung Hildesheim-Nordstadt / Kennedydamm und der Überholfahrstreifen zum Hauptfahrstreifen Richtung Goslar wird. Der Verkehr in Richtung Goslar wird 1-spurig über die Brückenbauwerke geführt. Die vorhandene Auffahrt vom Kennedydamm auf die B 6 Fahrtrichtung Goslar wird gem. RAL2012 verlängert. Der Einfädelsstreifen verläuft über das Bauwerk. Der Verziehungsbereich liegt im Bereich des Dammbauwerks.

In Fahrtrichtung Hannover wird der Hauptfahrstreifen am Knotenpunkt zum Verzögerungs- und der Überholfahrstreifen zum Hauptfahrstreifen. Die Auffahrt Richtung Hannover wird gem. RAL 2012 verlängert. Die Verziehung des Einfädelsstreifen endet vor dem neuen Brückenbauwerk. Der Verkehr in Fahrtrichtung Hannover wird einspurig über die neuen Brückenbauwerke geführt und erst nach dem letzten Brückenbauwerk in Höhe der Abfahrt Hildesheim Nordstadt/ Kennedydamm wieder an den Bestand angepasst und 2-spurig in Fahrtrichtung Hannover weitergeführt.

Östlich der Brückenbauwerke wird die B 6 auf einer Länge von ca. 260 m und südlich auf einer Länge von ca. 360 m grundhaft erneuert.

- Variante 7: Die Heinrichstraße und die DB-Strecke werden von einem ca. 65 m langen Brückenbauwerk und der Kennedydamm (B 494) von einem ca. 40 m langen Brückenbauwerk überspannt. Dazwischen wird ein ca. 110 m langer Verbindungsdamm mit einer Höhe von ca. 6 m hergestellt.

Das östliche, ca. 65 m lange, Brückenbauwerk ist aufgrund des Einfädelsstreifen ca. 16 m breit, das südliche ca. 40 m lange Brückenbauwerk ist entsprechend dem RQ 11,5B 12,60 m breit. Die Verziehung des Einfädelsstreifen in Fahrtrichtung Hannover liegt im Dammbereich.

Aufgrund der optimierten Trassenführung und der Verringerung des Ausbauquerschnittes müssen die Dammböschungen im unteren Bereich, teilweise ca. 1,00 m vor den Grundstücksgrenzen des KFZ-Betriebes und des Umspannwerkes, von Winkelstützwänden abgefangen werden. Die Winkelstützwände haben in dieser Variante eine Höhe von bis zu ca. 3,00 m.

Der Bereich zwischen den Stützwänden und der jeweiligen Grundstücksgrenze wird zu einem Betriebsweg ausgebaut.

Um das Brückenbauwerk über den Kennedydamm (B 494) möglichst kurz zu halten wird die vorhandene Zufahrt zum Umspannwerk, diese verläuft derzeit parallel zum Gehweg auf der Westseite des Kennedydamms und ist über die Straße Güldenfeld erschlossen, zurückgebaut. Die neue Zufahrt zum Umspannwerk wird südlich des Brückenbauwerks direkt an den Kennedydamm angeschlossen.

Aufgrund der Verringerung des Bestandsquerschnitts auf den RQ 11,5+ müssen auf der B 6 im Neubau-/ Anpassungsbereich je ein Fahrstreifen in Fahrtrichtung Goslar und Hannover entfallen. Auf der Nordseite des Brückenbauwerks wird die Verkehrsführung so angepasst, dass der vorhandene Hauptfahrstreifen vor der Abfahrt Hildesheim Nordstadt/ Kennedydamm zum Ausfädelungstreifen in Richtung Hildesheim-Nordstadt/ Kennedydamm und der Überholfahrstreifen zum Hauptfahrstreifen Richtung Goslar wird. Die vorhandene Auffahrt vom Kennedydamm auf die B 6 Fahrtrichtung Goslar wird gem. RAL 2012 verlängert. Der Einfädelungstreifen verläuft über das Bauwerk.

Der Anschluss der Bavenstedter Straße an die B 6 wird zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt ausgebaut. In Fahrtrichtung Goslar wird eine Linksabbiege- und eine Geradeausspur hergestellt. Im Anschluss an den Knotenpunkt wird die Fahrbahn wieder an den Bestandsquerschnitt angepasst und 2-spurig weiter Richtung Goslar geführt.

In Fahrtrichtung Hannover wird der Hauptfahrstreifen am Knotenpunkt zum Rechtsabbiege- und der Überholfahrstreifen zum Hauptfahrstreifen Richtung Hannover. Der Verkehr in Fahrtrichtung Hannover wird 1-spurig über die neuen Brückenbauwerke geführt und erst nach dem letzten Brückenbauwerk in Höhe der Abfahrt Hildesheim Nordstadt/ Kennedydamm wieder an den Bestand angepasst und 2-spurig in Fahrtrichtung Hannover weitergeführt.

Die vorhandene Auffahrrampe der Bavenstedter Straße auf die B 6 und die Abfahrtsrampe von der B 6 zur Bavenstedter Straße werden zurückgebaut und die Anschlussstelle zu einem 3-armigen Knotenpunkt umgebaut. Die bestehende Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Bavenstedter Straße und die neue Lichtsignalanlage auf der B 6 werden aufeinander abgestimmt.

- Variante 7.1: Die Heinrichstraße, die Trasse der DB und der Kennedydamm (B 494) werden von einem durchgehenden Brückenbauwerk überspannt. Die Trassierung und Lage des Brückenbauwerkes orientieren sich vollständig am Bestand und werden nicht verändert. Der Ausbaubereich hat eine Gesamtlänge von ca. 840 m.

Der Bauanfang ist im Abschnitt 780 bei Station 1,866, das Bauende ist im Abschnitt 790 bei Station 0,383. Der Ausbaubereich nördlich der Brücke ist ca. 256 m lang. Das Brückenbauwerk ist ca. 221 m lang und der Ausbaubereich südlich der Brücke ist ca. 362 m lang. Hinzu kommt das Anschlussstück zwischen der B 6 und der Bavenstedter Straße mit einer Länge von ca. 110 m.

Die Auffahrt des Sachsenrings auf die B 6 in Fahrtrichtung Goslar mündet ca. 90 m, Abs. 780 — 2090, vor der Brücke auf die B 6. Der Einfädelungstreifen ist gem. RAL 2012 150 m lang. Das Brückenbauwerk ist auf einer Länge von ca. 60 m

entsprechend des Einfädungsstreifens breiter als der geplante RQ 11,5B. Aufgrund dessen muss das neue Brückenbauwerk in verschiedenen Querschnittbreiten hergestellt werden.

Durch die Verringerung des Bestandsquerschnittes auf den RQ 11,5+ entfallen auf der B 6 im Neubau/ Anpassungsbereich je ein Fahrstreifen in Fahrtrichtung Goslar und Hannover. Auf der Nordseite des Brückenbauwerks wird aus dem Hauptfahrstreifen der Ausfädungsstreifen Richtung Hildesheim Nordstadt/ Kennedydamm und der Überholfahrstreifen wird zum Hauptfahrstreifen Richtung Goslar. Der Verkehr in Richtung Goslar wird 1-spurig über das Brückenbauwerk geführt. Die vorhandene Auffahrt vom Kennedydamm auf die B 6 in Fahrtrichtung Goslar wird gem. RAL 2012 verlängert und verläuft zum Teil auf dem Brückenbauwerk.

Der Anschluss der Bavenstedter Straße an die B 6 wird zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt ausgebaut. Der Hauptfahrstreifen der B 6 in Fahrtrichtung Hannover wird am Knotenpunkt zum Rechtsabbiegestreifen und der Überholfahrstreifen wird zum Hauptfahrstreifen. In Fahrtrichtung Goslar wird ein Linksabbiege- und ein Hauptfahrstreifen hergestellt. Im Anschluss an den Knotenpunkt wird die Fahrbahn bis zum Ende der Lärmschutzwand 1-spurig Richtung Goslar geführt. Nach dem Ende der LSVV wird die Fahrbahn auf den Bestandsquerschnitt aufgeweitet. Der Verkehr in Fahrtrichtung Hannover wird einspurig über das neue Brückenbauwerk geführt und nach dem Brückenbauwerk an den Bestand angepasst und 2-spurig weitergeführt.

Das Verbindungsstück zwischen der B 6 und der Bavenstedter Straße wird 3-spurig ausgebaut. Die bestehende Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Bavenstedter Straße und die neue Lichtsignalanlage auf der B 6 werden aufeinander abgestimmt.

Variante 7.1 hat die geringsten Auswirkungen auf die umliegende Bebauung. Durch das durchgehende Bauwerk ist der Bereich unter dem Bauwerk durchlässiger im Vergleich zur Dammlösung. Der Damm der Varianten 6 und 7 wird aufgrund der Höhe von bis zu ca. 6 m und einer Länge von ca. 100 m ein Sichthindernis mit hoher Trennwirkung darstellen. Des Weiteren wird die Zufahrt zum Umspannwerk durch den Damm verlegt. Der Knotenpunkt zwischen der B 6 und der Bavenstedter Straße der Varianten 7 und 7.1 wird Verbesserungen im untergeordneten Netz bringen. Der Verkehr aus dem Industriegebiet Bavenstedt kann direkt über den neuen Knotenpunkt Richtung Goslar / B 1 / AS 62 Hildesheim der BAB 7 auf die B 6 fahren und spart dadurch den Weg über die Knotenpunkte B 494 (Kennedydamm)/ Bavenstedter Straße und B 494 / Sachsenring.

4. Umweltverträglichkeit

Gem. Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Anlage 1, Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“, Punkt 14.6 „Bau einer sonstigen Bundesstraße“, ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. UVPG §7 Absatz 1, Satz 1 notwendig.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Ein Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde daher nicht durchgeführt.

Der Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist der Öffentlichkeit am 05.07.2023 bekannt gegeben worden.

5. Abwägungsergebnis

Der Vorhabenträger beabsichtigt, mit der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens die rechtlichen Voraussetzungen für den Neubau BW 5403 Unterführung B 494 und DB im Verlauf der Bundesstraße 6 in Hildesheim, Stadt Hildesheim, Landkreis Hildesheim, zu schaffen.

Der Neubau BW 5403 Unterführung B 494 und DB hat das Ziel, die Funktionsfähigkeit der Bundesstraße 6 aufrecht zu erhalten und der Umbau der Auffahrt Bavenstedter Straße/ Bundesstraße 6 zu einem Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt zu verbessern.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass das Vorhaben diese schutzwürdigen Interessen nicht wesentlich beeinträchtigt.

Rechte Dritter werden nicht beeinträchtigt. Die Belange der Ver- und Entsorgungsträger werden beachtet und durch vorherige Abstimmung bei der Baumaßnahme gewahrt.

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

Die Planfeststellungsbehörde kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass die der Baumaßnahme entgegenstehenden Belange ein geringeres Gewicht haben als die Belange der Straßenplanung. Es ist insgesamt sachgerecht und entspricht den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Abwägung, wenn sie diesen höherwertigen Belangen zurücktreten. Das Bauvorhaben entspricht dem öffentlichen Recht und ist somit zuzulassen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Avacon Netz GmbH, Salzgitter

Das geplante Vorhaben befindet sich innerhalb des Leitungsschutzbereiches 110-kV-Hochspannungserdkabels „Hänigsen-Bostel“, LH-10-1076 der Avacon und deren Fernmeldekabel.

Die Einwendung ist in den Ausführungsplanungen zu berücksichtigen. Die Avacon ist rechtzeitig an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

6.2 DB Deutsche Bahn AG, Hamburg

a) Für die Kreuzungsmaßnahme ist mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abzuschließen. Hierzu ist die Planung mit folgender fachlich zuständiger Stelle abzustimmen: DB Netz AG Technische Experten (LNI-N-T 1) Lindemannallee 3 30173 Hannover.

b) Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

c) Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2011-09 und DB Konzernrichtlinien 997.0101 Abschnitt 4 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

d) Die Standfestigkeit der angrenzenden Oberleitungsmasten darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Die Erdoberkante darf bei Flachmasten bzw. Betontragsmasten im Umkreis von 3 m sowie bei Winkelmasten bzw. Betonabspannmasten im Umkreis von 5 m nicht verändert werden. Bei Unterschreitung der geforderten Abstände ist vom Veranlasser ein statischer Nachweis vorzulegen. Der Mindestabstand von Bauwerken zu den bahneigenen 15/ 20 kV - Speiseleitungen und zu Oberleitungsmastfundamenten muss jeweils 5 m betragen. Für Instandsetzungsarbeiten muss ein Arbeitsraum von 1,5 m um die Oberleitungsmaste freigehalten werden. Bei Bauarbeiten in der Nähe von Oberleitungen/ Oberleitungsanlagen sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 4 und DV 462 zu beachten.

e) Während der Bauarbeiten ist der Gleisbereich (Regellichtraum einschließlich Gefahrenbereich) im Abstand von 4 m zur Gleisachse immer freizuhalten.

f) Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.

g) Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB Netz AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB Netz AG vorzulegen. Die DB Netz AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest, die dann bindend zu beachten sind.

h) Der Rückbau des vorhandenen Brückenbauwerks und der Neubau eines Brückenbauwerks überspannt die sich in Betrieb befindliche Bahnstrecke 1770. Die Bahnstrecke ist elektrifiziert und mit einer Oberleitungsanlage ausgestattet. Im Bereich des vorhandenen Brückenbauwerks liegt eine Kettenwerksabsenkung der Oberleitung vor. Diese ist bei einer Neuplanung der Brücke möglichst aufzuheben.

i) Aufgrund der bisher vorgelegten Unterlagen ist es nicht auszuschließen, dass eine Gleissperrung notwendig sein kann. Sperrpausen sind in der Regel mit einer Mindestvorlaufzeit von 1,5 Jahren zu beantragen. Die Betra- und Sicherungsplanung ist miteinzubinden. Hierfür ist der Baubetriebskoordinator der DB Netz AG in die oben geforderten Baubesprechungen und Abstimmungsterminen einzuladen: DB Netz AG Betra- und Sicherungsplanung Hagenstr. 55 30161 Hannover.

j) Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau/ Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Gegebenenfalls sind Schwenkbegrenzungen einzubauen. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens acht Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag ist an folgende Adresse zu richten: DB Netz AG Investitionsplanung und Segmentsteuerung (I.NA-N-N-HAN-P) Hagenstraße 55 30161 Hannover. Der Antrag muss den Schwenkradius des Kranes (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

k) Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden. Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.

l) Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs-/ Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen. Der Stützbereich ist definiert in den DB Konzernrichtlinie 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.

m) Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig. Muss hiervon abgewichen werden, ist eine Zustimmung der DB Netz AG einzuholen.

n) Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

o) Die Staubentwicklung ist in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen nicht einschränken. Dies ist durch geeignete Schutzmaßnahmen sicherzustellen. Bei einem möglichen Einsatz eines Spritzgerätes verweisen wir auf die Gefahren (z.B. elektrischer Überschlag), die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung (15.000 Volt) ausgeht.

p) Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/ Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

q) Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

r) Das Baustellenpersonal ist vorab fachgerecht auf die Gefahren durch den Bahnbetrieb zu unterweisen.

s) Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.

t) Östlich und westlich der o.g. Bahntrasse befinden sich TK-Kabel, die betriebsnotwendig sind. Die Lage der Systeme kann aus dem Kabellageplan entnommen werden. TK-Anlagen der DB Netz AG dürfen nicht überbaut werden und es muss ein Abstand von 2 m eingehalten werden. Wir weisen darauf hin; dass Aufträge für Maßnahmen an TK-Kabeln und TK-Anlagen der DB Netz AG grundsätzlich bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen sind.

u) Sofern die Baumaßnahme die TK-Kabel/ -Anlagen berührt, ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH erforderlich. Der Wunschtermin zur örtlichen Einweisung ist schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) und unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. IAN 2023022846 mitzuteilen. Dafür ist das Formular Beantragung örtliche Einweisung zu nutzen und dieses ausgefüllt an folgende E-Mail-Adresse: DB Kommunikations-technik GmbH Dokuzentrum Auskünfte I.CVR 22 Mail: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com zu senden. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

v) Die Forderungen des Kabel Merkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben. Die Empfangsbestätigung/ Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB zurückzusenden. Ohne der unterzeichneten Empfangsbestätigung/ Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

w) Die Zustimmung der DB ist für einen Zeitraum von 24 Monate gültig und bezieht sich ausschließlich auf den angefragten Bereich. Rechtzeitig vor Baubeginn/ nach Abschluss der Planung ist es erforderlich, eine nochmalige Abfrage zwecks Änderungen der Örtlichkeit einzuholen. Die überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

x) Sollten bei Bauarbeiten auf in den Plänen nicht angegebene TK-Kabel oder TK-Anlagen gestoßen werden, ist DB Kommunikationstechnik GmbH Dokuzentrum Auskünfte-TK I.CVR 22 Kruppstr. 4, The Grid SOHO 45128 Essen E-Mail: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com unverzüglich zu informieren.

y) Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Bauherr. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben.

Entsprechende Änderungsmaßnahmen sind dann auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. dessen Rechtsnachfolger zu veranlassen. Für Rückfragen steht die DB gerne zu Verfügung.

z) Für alle Baumaßnahmen auf dem Bahngelände und für die Baumaßnahmen außerhalb des Bahngeländes, die Einflüsse auf Bahngelände bzw. Bahnanlagen haben können, ist rechtzeitig (Acht Wochen vor Beginn der Arbeiten) eine Baudurchführungsvereinbarung (BDV) mit der DB Netz AG abzuschließen: DB Netz AG Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Hannover, Investitionsplanung und Segmentsteuerung (I.NA-N-N-HAN-P) Hagenstraße 55 30161 Hannover.

aa) Die BDV regelt die technischen Rahmenbedingungen und die Sicherheitsmaßnahmen, die bei der Bauausführung zu beachten sind. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Dem Antrag ist die vorliegende Gesamtstellungnahme beizufügen.

bb) Die Erneuerung des Brückenbauwerks ist nur mittels Sperrpause der betroffenen Bahnstrecken umsetzbar. Eine Sperrpause ist mit einer Vorlaufzeit von mind. 1,5 Jahre zu beantragen.

cc) Laut den vorgelegten Unterlagen ist es geplant, beim Abbruch des Bestandsbauwerks im Feld F-G den Überbau im DB-Bereich abstürzen zu lassen. Dem Absturz von Bauwerk über unseren Anlagen wird widersprochen. Der Brückenkörper darf nicht in größeren Teilen auf den Oberbau fallen. Gegebenenfalls sind hier beide Gleise auf einer Länge von 30 m auszubauen und nach Abbruch des Brückenbauwerks neu inklusive einer Bettungserneuerung wieder einzubauen.

dd) Sollte für den Rückbau das Kettenwerk aufgetrennt/ geschnitten werden müssen, ist der Fahrdraht auf der kompletten Länge im Nachgang zu wechseln, da sich die Lebensdauer des Fahrdrahts verringert, sobald dieser für die Baumaßnahme aufgetrennt und wieder zusammengepresst wird. Ziel muss sein, nach Abschluss der Arbeiten eine mangelfreie und regelkonforme Oberleitungsanlage zu haben.

Die Einwendungen sind in den Ausführungsplanungen zu berücksichtigen. Die DB ist rechtzeitig an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

6.3 Deutsche Glasfaser

Im beplanten Bereich befinden sich Anlagen der Deutschen Glasfaser Netz Operating GmbH. Glasfaser setzt im Regelfall eine mindertiefe Verlegetechnik ein. Die Glasfaserkabel befinden sich in einer Tiefe zwischen 0,3 und 0,6 Meter. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass durch unterschiedliche Verlegungstiefen oder Änderungen im Verlauf der Leitungen kein Mitverschulden der Deutschen Glasfaser Netz Operating GmbH begründet wird. Im Bereich von Kreuzungen und Parallelverlauf mit LWL - Netz der Deutschen Glasfaser Netz Operating GmbH (DGNO) sind Suchschachtungen bzw. Ortungen zur genauen Lagebestimmung der LWL - Trasse vorzunehmen. Es ist Ihrerseits sicherzustellen, dass allen Beteiligten der Inhalt des Merkblattes "Hinweise zum Schutze unterirdischer Glasfaser - Versorgungsanlagen" bekannt gemacht und die Einhaltung der genannten Bedingungen überwacht wird. Für die Bauerlaubnis ist der Baubeginn der Maßnahme mindestens zwei Wochen vorher mitzuteilen. Die Aktualität der Bestands- und Übersichtspläne kann nur für die folgenden 20 Arbeitstage garantiert werden. Sollten die

Baumaßnahmen erst später erfolgen, ist eine erneute Planauskunft vier Wochen vor Baubeginn anzufordern. Die Aktualität der Bestands- und Übersichtspläne kann wiederum nur für die folgenden 20 Arbeitstage garantiert werden. Sind Trassenverlegungen notwendig, benötigt die Deutsche Glasfaser mindestens acht Wochen Vorlaufzeit.

Die Einwendungen sind in den Ausführungsplanungen zu berücksichtigen. Die Deutsche Glasfaser ist rechtzeitig an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

6.4 Deutsche Telekom

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Die Mindestabstände der TK-Linien müssen eingehalten werden und gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen getroffen werden. Ob diese Anlagen vom Ausbau betroffen sind kann erst nach Erhalt der Detailplanung festgestellt werden, weitere Angaben zum Brückenbauwerk zwecks Bewertung sind notwendig.

Der Vorhabenträger hat für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Deutschen Telekom abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahmen der Deutschen Telekom wird eine Vorlaufzeit von acht Monaten benötigt.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweiggästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Die bauausführende Firma hat sich vor Baubeginn über die Internetanwendung Trassenauskunft Telekom oder von der zentralen Planauskunft die aktuellen Lagepläne aushängigen zu lassen. Die zentrale Planauskunft ist erreichbar unter: E-Mail Postfach: Planauskunft.Nord@telekom.de Rufnummer: 0431/ 145-8888 Faxnummer: 0391/ 580225405

Die Einwendungen sind in den Ausführungsplanungen zu berücksichtigen. Die Deutsche Telekom ist rechtzeitig an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

ABSCHNITT C: HINWEISE

1. Allgemeiner Hinweis

Durch diesen Beschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten **öffentlichen** Belange festgestellt. Alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen werden durch die Planfeststellung geregelt.

Privatrechtliche Rechtspositionen, z.B. bestehende Eigentumsverhältnisse, werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Zustimmungen, nicht erforderlich (sog. Konzentrationswirkung - § 75 Abs. 1 VwVfG). Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Soweit in den Planunterlagen oder in den vorstehenden Ausführungen auf den Abschluss von Vereinbarungen hingewiesen oder zunächst auf eine einvernehmliche Regelung verwiesen wird, kann für den Fall, dass diese nicht zustande kommen, eine gesonderte Entscheidung beim Landkreis Hildesheim, 304 – Amt für Hoch- und Tiefbau und Gebäudemanagement als Planfeststellungsbehörde beantragt werden.

2. Bekanntmachungshinweis

Der Planfeststellungsbeschluss sowie die planfestgestellten Pläne und Verzeichnisse werden nach ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen bei der Stadt Hildesheim während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Sie können außerdem und auch danach beim Landkreis Hildesheim, Am für Hoch- und Tiefbau und Gebäudemanagement, Eduard-Ahlborn-Straße 7, 31137 Hildesheim, als Planfeststellungsbehörde eingesehen werden.

3. Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z.B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

ABSCHNITT D: RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten oder der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle dieses Gerichts oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 (Nds. GVBl. S. 367) erhoben werden.

Die Klage wäre gegen den Landkreis Hildesheim, vertreten durch den Landrat, Marie-Wagenknecht-Straße 3, 31134 Hildesheim zu richten.

Hinweis:

Die Klage kann nach § 42 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) nur darauf gestützt werden, dass eigene Rechte des Klägers verletzt werden.

Fundstellen:

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)	neugefasst durch Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I, S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2771)
Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)	vom 29.07.2009 (BGBl. I., S. 2542) zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.09.2017 (BGBl. I S. 3434)
Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)	in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds.GVBl. S. 576) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31.10.2016 (Nds.GVBl. S. 226 ff)
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	i.d.F. der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 4 vom 08.09.2017 BGBl. I S. 2808
Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	in der Fassung vom 30.04.2007 (Nds. GVBl. S. 179 - VORIS 28000), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 122)
Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)	vom 23.05.1949 (BGBl. I, S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13.07.2017 (BGBl. I S. 2347)
Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS-02, geänderte Fassung 2005)	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2002, geändert durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 (VkBli. 2005, S. 394)
Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle	DWA-M 162, Februar 2013
Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)	vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.05.2011 (GVBl S. 135)
Niedersächsisches Enteignungsgesetz (NEG)	vom 06.04.1981 (Nds. GVBl. S. 83), zuletzt geändert durch Artikel 19 des Gesetzes vom 05.11.2004 (Nieders. GVBl. S. 394)
Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG)	vom 07.06.2007 (Nds. GVBl., S. 223) zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.12.2017 (Nds. GVBl. S. 456)
Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG)	vom 23.01.2007 (Nds. GVBl. 2007, S. 41), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121)
Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)	vom 24.09.1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.10.2009 (Nds. GVBl. S. 372)
Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG)	vom 3.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S.

	361)
Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG)	vom 21.03.2002 (Nds. GVBl. S. 112), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.06.2016 (Nds. GVBl. S. 97)
Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)	vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.11.2016 (Nds. GVBl. S. 307)
Gesetz zum Schutz vorschädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG)	vom 15.03.1974 (BGBl. I, S. 721), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2771)
Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4)	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1999
Richtlinien 1 für die Anlage von Landstraßen Ausgabe 2012, RAL	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Arbeitsgruppe Straßenentwurf
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 – (RLS-90)	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 (VkBl. 1990, S. 258), ergänzt durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991 (VkBl. 1991, S. 480), berichtigt durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/1992 (VkBl. 1992, S. 208)
Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 (VkBl. 1997, S. 258)
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	vom 06.03.2013 (BGBl. I S 367) zuletzt geändert durch Verordnung vom 06.10.2018 (BGBl. I S. 3549)
Telekommunikationsgesetz (TKG)	vom 22.06.2004 (BGBl. I, S. 1190), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.10.2018 (BGBl. I S. 3624)
Verordnung über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)	vom 08.05.2008 (Nds. GVBl., S. 132) zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.09.2017 (Nds. GVBl., S. 378)
Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)	vom 19.03.1991, (BGBl. I, S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.10.2017 (BGBl. I S. 3546)
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)	neugefasst durch Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I, S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.07.2017 (BGBl. I S. 2745)
Wasserhaushaltsgesetz (WHG)	vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), geändert durch Gesetz vom 18.07.2017

	(BGBl. I S. 2771)
--	-------------------

Abkürzungen:

BGBl. = Bundesgesetzblatt

Nds.GVBl. = Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
