

*Betreff:***Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

15.04.2020

Beratungsfolge

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Stöckheim-Leiferde (Anhörung)

Sitzungstermin

23.04.2020

Status

Ö

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

06.05.2020

Ö

Verwaltungsausschuss (Entscheidung)

12.05.2020

N

Beschluss:

Der „Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig“ (Anlage) wird zugestimmt.“

Sachverhalt:Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich zunächst aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. b der Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm sind städtische Stellungnahmen zu Planfeststellungsverfahren auf den Planungs- und Umweltausschuss übertragen.

Mit Änderung der Hauptsatzung durch den Ratsbeschluss vom 24.03.2020 ist die Übertragung auf den Planungs- und Umweltausschuss entfallen. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Anlass

Mit Schreiben vom 27.01.2020 wurde die Stadt Braunschweig um Stellungnahme zu o. g. Planfeststellungsverfahren gebeten. Gegenstand des Verfahrens ist der Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig.

Zur Fristwahrung wurde die als Anlage beigefügte Stellungnahme bereits an die Planfeststellungsbehörde vorbehaltlich der Zustimmung des Planungs- und Umweltausschusses (bzw. nun des Verwaltungsausschusses) versandt.

Leuer

Anlage/n:

Gesamtstädtische Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren – Neubau der Okerbrücke in Leiferde in Braunschweig

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Gesamtverkehrsplanung
Bohlweg 30

Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Stelle 66.01 (Planfeststellungsbehörde)
Bohlweg 30
38100 Braunschweig

Name: Frau Ehrenreich

Zimmer: A 3.149

Telefon: 0531/470-3830

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115

Fax: 0531/470-4288

E-Mail: kristina.ehrenreich@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

66.01/PF 2020/01
27.01.2020

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

66.11

Tag

13.03.2020

Planfeststellung nach dem Niedersächsischen Straßengesetz Neubau der Okerbrücke Leiferde in Braunschweig

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich übermittle Ihnen vorbehaltlich des Beschlusses des Planungs- und Umweltausschusses der Stadt Braunschweig am 06.05.2020 folgende gesamtstädtische Stellungnahme:

Abfallrecht

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand sind abfallrechtliche Belange von der Planung nicht in besonderer Weise betroffen. Bei Erdbewegungsmaßnahmen fällt ggf. verunreinigter Boden an, der als Abfall entsorgt werden muss. Dieser Abfall sowie alle weiteren Abfälle, die bei den vorgesehenen Maßnahmen anfallen, sind unter Beachtung der allgemein gültigen Regelungen der abfallrechtlichen Gesetzgebung zu entsorgen.

Immissionsschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch (Straßenverkehrslärm) hängen unmittelbar von der zukünftigen Verkehrsstärke und damit von der gewählten Trassenvariante ab.

Vor der Sperrung wurde die Fischerbrücke werktäglich von 1.950 Fahrzeugen befahren (keine Lkw, da Durchfahrverbot für den Schwerverkehr). Die neue Brücke wird auch für Schwerverkehr befahrbar sein. Deshalb ist auf den Zufahrtstraßen (Fischerbrücke, Leiferdestraße) in Zukunft neben der insgesamt deutlich steigenden Verkehrsmenge (je nach Variante 3.500 – 4.700 Fahrzeuge werktäglich) auch mit durchgehendem Schwerverkehr zu rechnen (werktäglich 40 – 60 Lkw). Um die Folgen dieser Änderung rechtssicher beurteilen zu können, wird eine Funktionsänderung auf diesen Straßen unterstellt und sie sind daher in das Untersuchungsgebiet für den Straßenverkehrslärm einzubeziehen.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Im Schallgutachten wurde die Verkehrsstärke der Variante A4 (Nordvariante, zweistreifige Brücke, 70 km/h, werktäglich 4.450 Fahrzeuge) zugrunde gelegt. Auf dieser Basis werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung in den an das Vorhaben angrenzenden Ortsdurchfahrten nicht überschritten, aber teilweise ausgeschöpft. Die weiteren (nur im Verkehrsgutachten) untersuchten A1-Varianten (einstreifig bzw. zweistreifig, Tempo 50) weisen geringere Verkehrsstärken als A4 auf und lassen daher geringfügig niedrigere Beurteilungspegel in den Ortsdurchfahrten erwarten. Aufgrund der deutlichen Steigerung der Verkehrsmenge sind für alle untersuchten A-Varianten des Vorhabens nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten, die der Abwägung durch den Vorhabenträger bedürfen. Da die Lärmvorsorgewerte bei keiner A-Variante überschritten werden, sind schädliche Umweltauswirkungen im Sinne des Immissionsschutzrechtes nicht zu erwarten.

Die nur im Verkehrsgutachten untersuchte Variante C3.2b weist eine höhere Verkehrsstärke von werktäglich 4.700 Fahrzeugen auf. In diesem Fall kann nicht mehr ausgeschlossen werden, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung in den an das Vorhaben angrenzenden Ortsdurchfahrten überschritten werden. Damit sind für die untersuchte C-Variante des Vorhabens erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu vermuten, die der sorgfältigen Abwägung durch den Vorhabenträger bedürfen. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne des Immissionsschutzrechtes lassen sich durch geeignete passive Lärmschutzmaßnahmen kompensieren.

Naturschutz

Im Vergleich der untersuchten Varianten ist die Variante A1e, d. h. mit der einstreifigen Brücke, die mit den durchweg geringsten Umweltauswirkungen auf Natur- und Landschaft (s. Tabelle 32 Anlage 19.5 Nr. 8.2.1).

Die Einspurigkeit der Brücke begrenzt mit der geringeren Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h und insbesondere mit der vorgesehenen Ampelanlage Schleichverkehre zwischen den beiden Autobahnen A 39 und A 36 (bisher unter der Bezeichnung A 395 laufend). Damit wird auch der Umfang der wieder zu erwartenden Tierverluste durch den Autoverkehr in der südlichen Okeraue von Braunschweig entlang der Oker als Lebensader in der Landschaft am besten begrenzt.

Die Abwägung zwischen der umweltfachlich günstigsten Variante A1e und der aus verkehrstechnischen Sicht bevorzugten Variante A1z obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Gewässerschutz

Aufgrund der intensiven Vorabstimmungen keine Einwände/Ergänzungen.

Bodenschutz

Das Baufeld liegt in dem Bereich des Bodenplanungsgebietes Okeraue. Es liegen Bodenbelastungen mit Cadmium und Blei vor oder sind zu erwarten. Es gelten die Bestimmungen der Verordnung des „Bodenplanungsgebietes Okeraue im Stadtgebiet Braunschweig“ (BPG-VO), die im Internet (s. www.braunschweig.de /Leben in Braunschweig/Umwelt/Boden/Altlasten/Schwermetalle in der Okeraue/Bodenplanungsgebietsverordnung) veröffentlicht ist.

Darüber hinaus weise ich auf die DIN 19639:2019-09 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben hin. Der Bodenschutzplan ist nachzureichen.

Bei der Planung der Rekultivierungsmaßnahmen von temporär beanspruchten Flächen sowie der derzeitigen Okerbrücke sollte die DIN 19639:2019-09 berücksichtigt werden. Die Maßnahmen sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Kampfmittel

Im Plangebiet ist mit Kampfmitteln aus dem 2. Weltkrieg zu rechnen.

Es wurde im 2. Weltkrieg bombardiert. Bei Erdarbeiten besteht ein Risiko auf Kampfmittel zu stoßen. Aus Sicherheitsgründen sind Gefahrenerforschungsmaßnahmen auf Kampfmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

Stadtklima

Zu 19.5 UVP-Bericht:

Die Freiräume im Untersuchungsgebiet fungieren nicht nur als Kaltluftentstehungsgebiet. In diesem Bereich verläuft die Kaltluftleitbahn VII südliche Okeraue. Diese versorgt, bei entsprechenden Witterungsbedingungen, die angrenzenden Siedlungsbereiche von Leiferde, Rüningen und Stöckheim mit Kalt- bzw. Frischluft. Die Grün- und Freiflächen des Plangebietes besitzen eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Bauliche Eingriffe sollten möglichst vermieden werden. Aus diesem Grund wird aus stadtklimatischer Sicht Variante A präferiert.

Der UVP-Bericht enthält zum Schutzgut Klima/Luftqualität einige Unklarheiten. Ich empfehle, das aktuelle Gutachten zum Stadtklima (Stadtklimaanalyse Braunschweig, GEO-NET, 2017/2018, Teil 1 und Teil 2) bei den Ausführungen zu berücksichtigen

(http://www.braunschweig.de/leben/umwelt_naturschutz/klima/stadtklima/stadtklimaanalyse/Stadtklimaanalyse_Braunschweig_Teil1.pdf).

In Tab. 11: Zusammenfassende Funktionsbewertung der im Untersuchungsgebiet angetroffenen Teilflächen mit Bedeutung für die klimatische bzw. lufthygienische Ausgleichsfunktion bitte wie folgt ändern:

Bedeutung für klimatische Ausgleichsfunktion:

Grünflächen: sehr hoch

Gehölzbestände: hoch

Wasserfläche: gering

Siedlungs-/Verkehrsflächen: keine

Bedeutung für lufthygienische Ausgleichsfunktion

Grünflächen: gering

Gehölzbestände: hoch

Wasserfläche: gering

Siedlungs-/Verkehrsflächen: keine

Klimaschutz

Aus Sicht des Klimaschutzes muss es darum gehen, eine möglichst vorteilhafte Situation für die klimaschonendste Fortbewegung – Fuß- und Radfahren – zu erzeugen. Eine zweispurige Brücke, auf der mit 70 Stundenkilometern gefahren wird und Lkw-Verkehr herrscht, stellt vor diesem Hintergrund eine deutliche Verschlechterung des Zustands dar – sowohl, weil dadurch zusätzlicher Verkehr und höhere Geschwindigkeiten erzeugt werden, als auch, weil die Verbindung für Fuß- und Radfahrer gravierend unattraktiver wird. Die bisherige Situation mit einer vergleichsweise idyllischen Verbindung zwischen Leiferde und Stöckheim animiert Menschen eher, diese Strecke zu

Fuß oder mit dem Rad zu nutzen. Wenn denn eine reine Rad-/Fußgängerlösung ausgeschlossen wird, ist aus Sicht des Klimaschutzes eine einspurige Verbindung gegenüber der zweispurigen vorzuziehen. Der im Erläuterungsbericht erwähnte Ausschluss von Fördermitteln, der damit einhergeht, ist vor dem Hintergrund geringerer Investitionen und/infolge des verringerten Eingriffs zu beurteilen.

UVP

Das Ergebnis der vorgelegten Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP'G' ist nachvollziehbar. Die Bewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung obliegt der Planfeststellungsbehörde.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

gez.

Dr. Linnenberg