

*Betreff:***Städtische Stellungnahme zum  
Planfeststellungsänderungsverfahren "Verzicht auf die östliche  
Umfahrung des Flughafens"***Organisationseinheit:*

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

*Datum:*

15.02.2021

*Beratungsfolge*Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach  
(Anhörung)

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

*Sitzungstermin*

24.02.2021

10.03.2021

*Status*

Ö

Ö

**Beschluss:**

„Der als Anlage 1 beigefügten Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Planfeststellungsänderungsverfahren „Verzicht auf die östliche Umfahrung des Flughafens“ wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**Beschlusskompetenz

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

Anlass

Das Niedersächsische Verwaltungsgericht hat mit Urteil vom 20. Mai 2009 beanstandet, dass die im Zuge der Verlängerung der Start- und Landebahn planfestgestellte Verlegung der Grasseler Straße (sog. Ostumfahrung) nicht den Anforderungen des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes genüge. Der damalige Planfeststellungsbeschluss (15. Januar 2007) habe nicht ausreichend geprüft, ob es zumutbare Alternativen zu der planfestgestellten Trassenführung geben würde. Das Gericht hat daraufhin die Ostumfahrung als abtrennbaren Teil des festgestellten Vorhabens eingeordnet und ihn wegen der fehlenden Alternativenprüfung für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.

Nunmehr hat die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH einen Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 in der Weise gestellt, dass auf die planfestgestellte östliche Umfahrung endgültig verzichtet wird. Hierfür wird ein Planfeststellungsänderungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) durchgeführt.

Leuer

**Anlage/n:**

Stellungnahme zum Planfeststellungsänderungsverfahren „Verzicht auf östliche Umfahrung des Flughafens“

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr  
- Planfeststellungsbehörde -  
Göttinger Chaussee 76 A  
30452 Hannover

Fachbereich Tiefbau und Verkehr  
Abt. Verkehrsplanung und  
Verkehrsmanagement  
Bohlweg 30

Name: Herr Lau

Zimmer: A 3.141

Telefon: 0531 470-2701  
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1  
oder Behördennummer 115

Fax: 0531 470-942701

E-Mail: lars.lau@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)  
Mein Zeichen

08.09.2020  
5151-30310-02 FHBS

66.11

Tag

9. Februar 2021

**Planfeststellungsänderungsverfahren zum Verzicht auf die mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2007 planfestgestellte östliche Umfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt, dass die Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH nunmehr das o. g. Verfahren zum Abschluss bringen will. Von Seiten der Stadt sind folgende Forderungen und Hinweise zu berücksichtigen:

**Verkehr**

Die Schlussfolgerungen in o. g. Verfahren basieren im Wesentlichen auf einem Gutachten der WVI GmbH aus dem Jahr 2018, welches seinerseits auf einem von der Stadt Braunschweig beauftragten und von der Stadt anerkannten Gutachten (ebenfalls durch die WVI GmbH 2018 erstellt) basiert. Dieses städtische Gutachten wurde sowohl im Stadtbezirksrat Wabe-Schunter-Beberbach (12.09.2018) als auch im Planungs- und Umweltausschuss (19.09.2018) vorgestellt. Da die beiden Gutachten zu einem gleichlautenden Ergebnis führen, ist in Analogie zu dem von der Stadt beauftragten Gutachten die Herleitung für den Verzicht auf die Ostumfahrung plausibel.

Unabhängig davon sind folgende Punkte im Zuge des Abschlusses des Verfahrens umzusetzen:

- 1) Vor Kappung der Grasseler Straße verlief auf der Ostseite der heute Alte Grasseler Straße benannten Straße ein durchgehender Radweg, auch (mittels Radwegfurt) über die Einmündung der Tiefen Straße hinweg. In Kapitel 1.5 und 2.3 des Erläuterungsberichtes wird hinsichtlich des Radverkehrs darauf verwiesen, dass einerseits im Westen die Bienroder Spange genutzt werden kann, andererseits im Osten vorhandene Forst- bzw. Wirtschaftswege. Letztere können aber nicht adäquat erreicht werden, weil der Radweg auf der Alten Grasseler Straße ca. 30 m

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

vor der Einmündung der Tiefen Straße endet und der Wirtschaftsweg auf der Nordseite der Tiefen Straße erst nach weiteren ca. 60 m beginnt. Um eine sichere Radverkehrs-führung zu gewährleisten, ist vom Vorhabenträger diese Lücke adäquat zu schließen.

Zudem ist vom Vorhabenträger die Kreuzung baulich so anzupassen, dass die von Süden kommende Alte Grasseler Straße eindeutig als Weiterführung der Tiefen Straße zu erkennen ist. Dafür ist der nördliche Rest der Alten Grasseler Straße wie eine Nebenstraße in der Form baulich auszubilden, dass der Charakter der untergeordneten Einmündung deutlich wird und die optische Geradeaussicht unterbrochen wird. Die Führung der abknickenden Vorfahrt ist zu einer durchgehenden Vorfahrtstraße umzubauen.

- 2) Nördlich des Flughafens biegt die Grasseler Straße in einer fast rechtwinkligen Kurve in die Straße Am Flughafen ein. Diese Form der Einmündung ist Ergebnis der Herstellung der Straße Am Flughafen in Erwartung der Ostumfahrung die dort in einem größeren Bogen gen Osten geführt hätte. Daher wurde dieser Einmündungsbereich bislang nur als Provisorium hergestellt, es gilt streckenbezogen 30 km/h. Um eine sicherere Befahrung der Straße zu gewährleisten, ist vom Vorhabenträger die Kurve abzuflachen.

### **Feuerwehr-Einsatzvorbereitung**

Gegen die Null-Lösung bestehen keine Bedenken.

### **Immissionsschutz**

Das Niedersächsische Obergerverwaltungsgericht (OVG) hat im Urteil vom 20.05.2009 (Az. 7 KS 59/07) zum Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Forschungsflughafens Braunschweig-Wolfsburg gerügt, dass keine Betrachtung und Abwägung der Lärmbelastungen durch die Änderung der Verkehrsführung im Bereich Grasseler Straße erfolgt ist. Die Unterbrechung der Grasseler Straße durch die Verlängerung der Startbahn führt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen und zu einer Mehrbelastung in Teilen der Ortschaften Waggum und Bienrode.

Die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) enthält Regelungen zur Beurteilung des Verkehrslärms – sie gilt allerdings nur für den Bau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen. Da in den baulichen Bestand der durch den Mehrverkehr betroffenen Verkehrswege nicht eingegriffen wird, fehlt eine gesetzliche Grundlage zur Beurteilung der Verkehrslärmimmission. Das OVG hat in dem o. g. Urteil daher Hinweise gegeben, wie die Beurteilung des Verkehrslärms erfolgen kann:

- Die Anwohner einer Straße können die Einhaltung der Tag- und Nachtgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht beanspruchen, wenn die Straße selbst baulich nicht verändert wird.
- Nimmt aber als Folge eines durch eine Flughafenplanung veranlassten Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Dabei bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung für die Abwägung.
- Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrsimmissionen sind zu treffen, wenn eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung bestehen.
- Auch der Gesamtlärm muss entsprechend den Ergebnissen der Verkehrslärmberechnung nochmals betrachtet und abgewogen werden. Dabei wird ein Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) am Tage als Schwelle für eine Gesundheitsgefährdung angesehen.

Der Untersuchungsumfang in den vorgelegten Schallgutachten von KSZ und AVIA Consult orientiert sich grundsätzlich an diesen Vorgaben des OVG. Es wurden die Varianten „Verzicht auf die Ostumfahrung“, „Bau der Ostumfahrung“ und „Verlegung der Grasseler Straße in einen Tunnel“ betrachtet.

Es ist allerdings nicht eindeutig, welche Zustände miteinander zu vergleichen sind, um die vom OVG aufgeworfene Frage nach dem „Lärmzuwachs“ zu bestimmen. Ursächlich für die ursprünglichen Planfeststellungsverfahren ist die Verlängerung der Startbahn des Flughafens. Es wäre also dann als Prognose-Nullfall der Zustand vor der Startbahnverlängerung, also mit durchgehender Grasseler Straße, zu betrachten. Dieser Fall wurde im Schallgutachten jedoch gar nicht untersucht. Da die angedachte Tunnellösung weitestgehend dem ursprünglichen Verlauf der Grasseler Straße folgt, könnte man ersatzweise die Untersuchung zur Tunnelvariante als Nullfall heranziehen.

Alternativ könnte man als Nullfall auch den ursprünglich geplanten Zustand mit Ostumfahrung betrachten. Dafür wäre es aber erforderlich, dass das entsprechende Planfeststellungsverfahren rechtskräftig abgeschlossen wurde. Laut Erläuterungsbericht hat das OVG den Teil des Verfahrens, der sich auf die Verlegung der Straße bezieht, als abtrennbaren Teil eingeordnet und für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt. Daher erscheint es plausibler, die erste Variante, also eine fortbestehende Grasseler Straße als Nullfall zu betrachten. Eine Klärung dieser Frage muss jedoch im Vorfeld einer abschließenden immissionsschutzrechtlichen Bewertung erfolgen.

Als Kriterium für einen „mehr als unerheblichen Lärmzuwachs“ wurde ein Anstieg des Beurteilungspegels um mindestens 2,1 dB(A) (aufgerundet 3 dB(A)) herangezogen. Dieser Vorgehensweise kann gefolgt werden.

Es wurde für alle Immissionsorte der Schutzbedarf eines Dorf- bzw. Mischgebietes angenommen, obwohl auch reine und allgemeine Wohngebiete durch Lärmzunahmen betroffen sind. Gemäß OVG bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierung für die Abwägung. Diese Immissionsgrenzwerte sehen für reine und allgemeine Wohngebiete einen höheren Schutzanspruch als für Dorf- bzw. Mischgebiete vor. Dieser Umstand wird durch die pauschale Betrachtung nicht ausreichend gewürdigt.

Im Schallgutachten wird ausgeführt, dass bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für ein Mischgebiet in jedem Fall von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen auszugehen ist. Was ist mit den Immissionsorten, an denen in Folge der Verkehrszunahme Überschreitungen der Mischgebietswerte festgestellt wurden? Hier sind offenbar keine gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse mehr gegeben. Weder im Schallgutachten noch im Erläuterungsbericht wurde dargelegt, warum dies unerheblich ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Zugrundelegung der Nullvariante „Tunnellösung“ aus dem vorgelegten Gutachten die Beurteilungspegel an 84 Immissionsorten um mindestens 3 dB(A), also mehr als unerheblich, ansteigen. An 18 dieser Immissionsorte werden zusätzlich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Dorfgebiet überschritten. Da korrekterweise die Immissionsgrenzwerte für ein Wohngebiet heranzuziehen wären, liegt die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Immissionsorte vermutlich noch höher. Aus diesem Grund ist eine erhebliche Betroffenheit der Anwohner durch die Steigerung der Verkehrsmenge zu erwarten. Auf der anderen Seite ist hervorzuheben, dass auch zahlreiche Immissionsorte vom Verkehrslärm entlastet werden.

Die sogenannten Gesundheitswerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden laut Schallgutachten insbesondere in Bienrode annähernd erreicht, aber an keinem Immissionsort überschritten. Dies gilt auch, wenn der Pegel des Gesamtlärms (unter Einbeziehung des Fluglärms) gebildet wird.

Aufgrund der oben genannten offenen Punkte können die Unterlagen nicht abschließend beurteilt werden. Dem Ergebnis des Erläuterungsberichtes, dass keine „unzumutbaren Mehrungen des Verkehrslärms in Waggum und Bienrode“ auftreten, kann jedoch nicht zugestimmt werden. Um eine nachvollziehbare und rechtssichere Beurteilung des Vorhabens vornehmen zu können, wird eine Überarbeitung des Schallgutachtens unter folgenden Gesichtspunkten empfohlen:

Für den Schutzbedarf der Immissionsorte sind die in den rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzten Gebietsarten zu berücksichtigen. Sofern keine Bebauungspläne vorliegen, ist von der tatsächlichen Nutzung auszugehen. Sofern die Gebietsart nicht zweifelsfrei bestimmt werden kann, ist eine Stellungnahme der Abteilung Bauordnung der Stadt Braunschweig einzuholen.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind als Orientierungswerte heranzuziehen. Da das OVG festgestellt hat, dass kein Anspruch auf die Einhaltung der Werte besteht, kann die Genehmigungsbehörde im Rahmen der Abwägung eine Überschreitung der Orientierungswerte zulassen. Nach erster Einschätzung wird eine Überschreitung um bis 3 dB(A) als zulässig erachtet, sofern es keine anderweitige Rechtsprechung oder Kommentierung gibt.

Noch eine Anmerkung zum Schallgutachten: Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Schwerverkehrsanteile in Tabelle A 01 ermittelt wurden, da das zitierte Verkehrsgutachten von WVI keine detaillierten Angaben zum Schwerverkehr enthält. Die Werte in Tabelle A 01 ergeben sich jedenfalls nicht aus pauschalen Ansätzen der Tabelle 6.

### **Naturschutz**

Die vorgelegten landschaftsplanerischen Unterlagen des Büros LaReG wurden geprüft und sind sachlich und fachlich vollständig sowie die Beurteilungen nachvollziehbar dargestellt. Die Konfliktanalyse, Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung und artenschutzrechtliche Betrachtung entsprechen den Einschätzungen der Unteren Naturschutzbehörde und werden in dieser Form mitgetragen. Den in der Maßnahmenkartei beschriebenen Maßnahmen wird in der vorgelegten Form zugestimmt.

### **UVP**

Grundsätzlich ist für das Planänderungsverfahren eine Umweltverträglichkeits-Vorprüfung gesetzlich vorgesehen. Der Antragsteller hat jedoch mit den Antragsunterlagen direkt eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 7 Abs. 3 UVPG den Antragsunterlagen beigelegt. Das Entfallen der Vorprüfung wird hier als zweckmäßig erachtet.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer