

Absender:

Fraktion BIBS im Rat der Stadt

21-15421

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

Planungsstand der Verlängerung der A392 durch die Okerauen

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

24.02.2021

Beratungsfolge:

Planungs- und Umweltausschuss (zur Beantwortung)

Status

10.03.2021

Ö

Sachverhalt:

Wie aus einem Artikel der Januar-/Februar-Ausgabe der Umweltzeitung hervorgeht, sollen die Planungen für die Verlängerung der Autobahn A392 vom Ölper Knoten bis zur Ernst-Böhme-Straße - und damit durch die Okerauen - voraussichtlich noch in diesem Jahr beginnen. So steht es im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP). Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Hat sich die Stadt bezüglich dieser Pläne bereits mit Bund und Land abgestimmt und falls ja, mit welchen Ergebnissen?
2. Verfügt die Stadt über ein eigenes oder vom Bund beauftragtes aktuelles Gutachten nach heutigem Stand von Wissenschaft und Technik, das den Ist- und den Planzustand bezüglich
 - Verkehrsflüssen,
 - Lärm,
 - weiteren Emissionen,
 - ökologischen und ökonomischen Aspekten
 - Auswirkungen auf die Lebensqualitätberücksichtigt, und falls nein, wann wird dies beauftragt?
3. Von welchem Zeitplan für die Planung geht die Verwaltung aus und ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen?

Anlagen: [A392_Okerhue](#)

SCHWERE EINGRIFFE IN DIE OKER-AUE BEI VELTHENHOF ZU BEFÜRCHTEN

Planung A392: Oker-Auenquerung

von Eva Goclik, BUND Kreisgruppe Braunschweig

Es ist verboten „Die Ruhe der Natur durch Lärm ... zu stören“. So steht es in der NSG-Verordnung zur Braunschweiger Oker-Aue, die gleichzeitig als Europäisches FFH-Gebiet gemeldet ist (s. Info). Der Schutzzweck kurz zusammengefasst: Erhaltung der Flusslandschaft mit natürlichen Flussufern und periodischen Überschwemmungen, Erhaltung der mageren Hangbereiche sowie die Sicherung als wichtiges Überwinterungsgebiet von Vögeln.

Viele Menschen nutzen diesen Raum zur Erholung bei Spaziergängen und Fahrradtouren. Doch der Oker-Aue droht eine weitere Zerschneidung: In den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wurde die Verlängerung der A392 vom Ölper Knoten bis zur Ernst-Böhme-Straße aufgenommen. Sie soll die Bewohner Watenbüttels entlasten. Beginn der Planungen: voraussichtlich 2021.

Aber was ist der „Preis“ dafür?

Die Lärmbelastung in der Oker-Aue durch eine Autobahn kann man selbst erleben, wenn man bei Ölper spazierengeht. Kilometerweit ist der Lärm der A391 zu hören. Viele Bewohner*innen Veltenhofs – im BVWP sind über 3.800 zusätzlich Betroffene genannt – wären zukünftig dieser Geräuschkulisse ausgesetzt.

Das Ziel, den CO₂-Ausstoß deutlich abzusenken, kann nicht ohne eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden. Durch die geplante Autobahnstrecke wird dagegen ein zusätzlicher Ausstoß von knapp 2.000 t CO₂/Jahr prognostiziert.

Ganz allgemein gilt: Eine neue Straße zieht mehr Verkehr nach sich. Schon allein der Bau bedeutet eine erhebliche Freisetzung von CO₂ – unter anderem bei der Betonherstellung.

Neben dem Flusslauf würden feuchte Wiesen und ein Sandmagerrasen am Rande Veltenhofs überbaut, alte Silberweiden müssten gefällt werden. Der Autoverkehr verursacht Stickstoffeinträge, die zur Überdüngung übrigbleibender Magerrasenflächen mit seltenen Pflanzenarten wie dem Berg-Sandglöckchen führen würde. In Folge wäre die dort existierende Insektenvielfalt bedroht. Zusätzlich würde belastetes Regenwasser in diesen Teil der Aue abgeleitet.

Die geplanten Dammführungen über eine Strecke von rund 600 m werden als „nicht

hochwasserrelevant“ eingestuft, der Okerabfluss soll angeblich nicht behindert werden. Wer die Situation an der 1-2 mal jährlich überfluteten Straße Wiesental kennt, wird das bezweifeln.

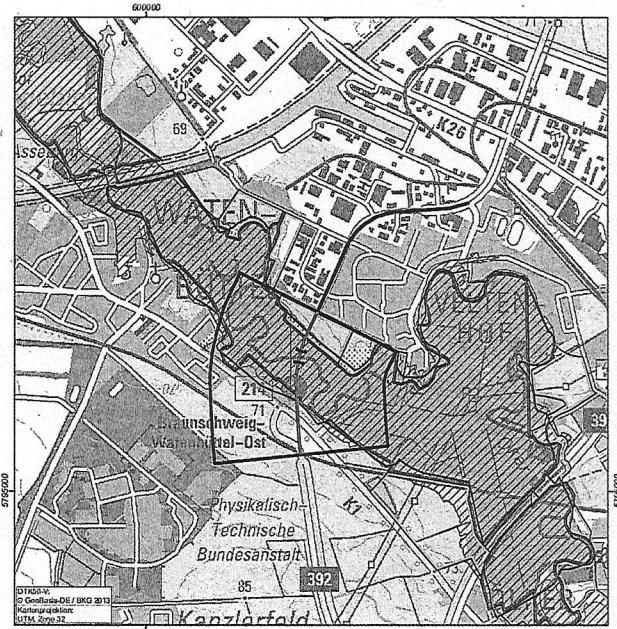
Ist der neue Autobahnabschnitt wirklich erforderlich?

Als tägliche Verkehrsbelastung werden 13.000 Fahrzeuge vorausgesagt. Dafür sollten sich andere Lösungen finden lassen. Braunschweig röhrt sich, mit seinen TU-Instituten und dem DLR ein Zentrum der Mobilitätsforschung und -entwicklung zu sein. Zum Beispiel könnten innovative Leitsysteme mit Anzeige von Alternativstrecken und Fahrzeiten dafür sorgen, belastende Stausituationen in Watenbüttel zu verhindern.

Um den Pendlerverkehr zu verringern, könnte die Bahnstrecke Braunschweig-Harvesse für den ÖPNV reaktiviert werden. Ergänzend könnte ein neues Park-and-Ride-Angebot direkt hinter der A2-Abfahrt Watenbüttel eingerichtet werden; ein Parkplatz existiert bereits, es fehlt eine günstige ÖPNV-Anbindung.

Für die Corona-gebeutelten Finanzhaushalte würden sich erhebliche Einsparungen ergeben. Anstatt den Ölper Knoten wie geplant aufwändig zu sanieren, könnte dieser zurückgebaut werden [vgl. UZ Ausgabe 4/2020]. Die Gelder für die Oker-Auenquerung der A392 sind besser im ÖPNV investiert.

Und nicht zuletzt: Das FFH-Gebiet bliebe im derzeitigen Zustand erhalten, für Mensch



Räumlicher Wirkungsbereich der geplanten Straße außerhalb der Siedlungsflächen.

GRAFIK: BVWP 2030, PROJEKTINFORMATIONSSYSTEM



Blick in die Oker-Aue zwischen Veltenhof und Watenbüttel.

FOTO: ROBERT SLAWSKI

und Natur unzahlbar. Schauen wir nicht in ferne Länder, wenn es um den Erhalt schützenswerter Natur geht – fangen wir vor unserer Haustür an! ▲

NSG steht als Kürzel für „Gesetzliches Naturschutzgebiet“, FFH für „Flora-Fauna-Habitat“ nach europäischem Recht.