

Tatjana Jenzen

10.11.2020

Krähenfeld 2

38110 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde

für Strassenbau und Verkehr

Dezernat 51

Göttinger Chaussee 76A

30453 Hannover

Einwendung

zum Änderungsplanfeststellungsverfahren zum Verzicht auf die mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2007 festgestellte östliche Umfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg; Fluglärmgutachten gemäß Ziff. 2.4.1.1a) des Planfeststellungsbeschlusses 15.01.2007

10 Jahre ohne Verkehrslösung im Nord-Osten Braunschweigs seit Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens BS_WOB.

Der Stadtbezirk 112 wurde durch die Verlängerung der Startbahn des Braunschweiger Flughafens in zwei Teile zerschnitten. Es gibt keine direkte Verbindung mehr, wie es sie zu Zeiten einer intakten Landesstrasse, der Grasseler Straße, gab. 6500 Fahrzeuge passierten diese täglich, mit einer direkten Verbindung zur Innenstadt und zum Osten der Stadt oder zur BAB A2. Aus dem Gerichtsurteil zum Ausbau des Flughafens besteht allerdings eine Verpflichtung für die Stadt Braunschweig, genauer gesagt für die Flughafengesellschaft BS-WOB, die Kappung der Landesstrasse zu kompensieren und die Verkehrsbeziehungen neu zu bewerten. Dieses ist nun 13 Jahre lang hinausgezögert worden. Während zu Beginn der Ausbauplanung von sämtlichen Parteien eine Tunnellösung zur Minderung der Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer und Bürger versprochen wurde, ist mittlerweile auch die Minimalforderung einer sog. Ostumfahrung nicht mehr in der Diskussion.

Die Flughafengesellschaft sowie die Stadt Braunschweig möchten nicht einmal mehr die planerische Möglichkeit einer Ostumfahrung diskutieren, sondern favorisieren die sogenannte Nulllösung mit einer Verbesserung der Ortsdurchfahrt Waggum. Die Verkehrsgutachter der Firma WVI, die bereits mehrfach in der Angelegenheit durch die Flughafen GmbH beauftragt wurden, kommen in einem aus meiner Sicht mehr als fragwürdigen neuen Gutachten trotz prognostizierter gleichbleibender Verkehrsströme im Laufe der Zeit zu unterschiedlichen Bewertungen bzw. Lösungsvorschlägen.

1. Masterplan -> Tunnellösung
2. Gutachten 1 Ostumfahrung
3. Gutachten 2 Vorortanalyse OD Waggum ---> Nulllösung
4. Gutachten 3 und 4 Vorortanalyse Waggum--> Nulllösung

1. Was hat sich laut Gutachten geändert, obwohl sich die Verkehrsströme wie berechnet eingestellt haben, um auf unterschiedliche Empfehlungen zu kommen? Eine Begründung fehlt.

2. Die Leistungsfähigkeit für die Ortsdurchfahrten wird entsprechend Gutachten nach dem HBS Verfahren gemacht. Im Gutachten selbst wird aber bereits angeführt, dass dieses Verfahren einzelne Ereignisse wie enge Ortspassagen nicht berücksichtigt. Dies ist aber genau in der Ortsdurchfahrt von Waggum gegeben: Enge Durchfahrten, Busse und Schwerlastverkehr im Gegenverkehr, kreuzende Straßen.

Kann das Verfahren deshalb eine zuverlässige Aussage zur Qualität und Leistungsfähigkeit des Verkehrs im Ort machen?

3. Im Änderungsvorhaben 2020 wird auf der Grasseler Straße von 3450, auf der Bienroder Straße mit 8500 Fahrzeugen ohne Ostumfahrung für 2030 gerechnet (S. 10 Erläuterungsbericht). Diese Werte sind zu niedrig angesetzt, da 2016 schon 3.200 bzw. 8.100 Einheiten vorliegen und damit über 95% des für 2030 prognostizierten Verkehrs erreicht ist. Werden die Gutachten daher angepasst und werden die Auswirkung neu betrachtet?

> Siehe Verkehrsmodell der Stadt Braunschweig 2016

> https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/verkehrsmengenkarte-gesamtstadt.pdf

4. Die Aussagen von Feuerwehr, Polizei und Rettungskräften, wie bei der Variantenuntersuchung in der Vergangenheit geschehen, werden im jetzigen Gutachten nicht abgebildet.

Diese sprechen eine eindeutige Sprache, sie weisen auf die deutlich höheren Anfahrtszeiten hin und lehnen deshalb eine Nulllösung ab. Das vorgeschriebene Rettungsziel wird seit der Kappung verfehlt.

Dies entspricht auch der Aussage des Dezernenten der Stadt Braunschweig, Herrn Ruppert, der im Zuge der Vorstellung der Feuerwehr-Nordwache dies in der Bezirksratsitzung äußerte.

Kuhn & Partner, 2010, Abschnitt 5.6.1 weisen darauf hin, dass für die Polizei bei Verzicht auf die Tunnellösung die zulässigen Anfahrzeiten überschritten werden.

Im Änderungsvorhaben 2020 wird nicht deutlich, wie die neuen Anfahrzeiten berechnet werden und nun keine Auswirkungen haben (Erklärungsbericht S. 17). Maßnahmen wurden nicht aufgezeigt. Eine Stellungnahme der Polizei ist nicht dokumentiert.

. Kuhn & Partner, 2010, Abschnitt 5.6.2 weist darauf hin, dass für die Feuerwehr bei Verzicht auf die Tunnellösung die zulässigen Anfahrzeiten überschritten werden.

Im Änderungsvorhaben 2020 wird nicht deutlich, wie die neuen Anfahrzeiten berechnet werden und nun keine Auswirkungen haben (Erklärungsbericht S. 17). Maßnahmen wurden nicht aufgezeigt. Eine Stellungnahme der Feuerwehr ist nicht dokumentiert.

1. Warum fehlen diese Aussagen?
2. Sind die Rettungszeiten sichergestellt und erfasst worden?
3. Herr Schwarz GF spricht von 1-2 Minuten längeren Anfahrtszeiten. Welche Daten liegen dieser Aussage zu Grunde?

5. Der Eigenverkehr in Waggum beinhaltet auch Verkehr aus Bevenrode und wird laut Gutachter auf den neueröffneten (2011) Edeka Markt zurückgeführt. Vor Sperrung der Grasseler Straße gab es jedoch bereits 2 Supermärkte in Waggum, die kurz vor der Eröffnung des neuen Marktes geschlossen wurden. Warum werden diese Supermärkte im Verkehrsgutachten nicht erwähnt?

Erläuterungsbericht 2020, S. 15

1. Wie viele Fahrzeuge fahren vor der Sperrung der Grasseler Straße von Bevenrode bzw. von Waggum zu den beiden Supermärkten? Wieviel Eigenverkehr wurde dadurch verursacht?
2. Um wieviel % hat der Eigenverkehr in Waggum nach Sperrung der Grasseler Straße zugenommen bez. abgenommen?

6. Sämtliche Leistungsberechnungen basieren auf Simulationen, die durch Stichprobenzählungen kalibriert werden. Als Ziel des Verkehrs wird überwiegend die Stadtmitte Braunschweig angenommen.

Wurden Befragungen durchgeführt, was die Ziele des „Berufsverkehrs“ sind? Es ist anzunehmen, dass auch Wolfsburg, Gifhorn und Wolfenbüttel Zielorte sind. Hätte das einen Einfluss auf die Simulationsergebnisse und Aussagen der Studie und warum wurden diese Zielorte nicht berücksichtigt?

Wäre der Osten der Stadt Braunschweig als Ziel betrachtet worden, wären die zu fahrenden Umwege deutlich größer.

Die Aussage von Professor Dr. Wermuth (Gutachter) bei der Vorstellung des Verkehrsgutachten 2012; „Es fehlt der Abfluss nach Osten.“ Spiegelt sich im Gutachten von 2018 nicht wieder. Warum fehlt diese Betrachtung Richtung Osten?

7. Im Verkehrsgutachten wird argumentiert, dass die Kappung der Grasseler Straße zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Querum führt. Gleichzeitig werden zwei Baugebiete in Querum und Glesmarode in einer Größenordnung von 600-800 Wohneinheiten ausgewiesen, die den Verkehr in Querum massiv beeinträchtigen werden. Warum wurde dies im Verkehrsgutachten nicht erwähnt? Da großräumig aber die östliche Umfahrung von Waggum fehlt, führt dies nicht zu einer deutlichen Mehrbelastung von Bienrode (Altmarkstrasse), Bevenrode (Nord) und (Ost), Hondelage, Bechtsbüttel und Kralenriede?

Ist diesen Orten der Mehrverkehr auf Dauer zumutbar?

Wenn der Verkehr aus Waggum Ziele in Querum oder Riddagshausen anfährt, wird Querum mit oder ohne Ostumfahrung/ Tunnellösung belastet. Wie kommt der Gutachter zu der Erkenntnis, dass der Verkehr in Querum reduziert werden könnte bei Wegfall einer Tunnellösung oder Ostumfahrung?

8. Die Straße von Bevenrode nach Hondelage (K31) befindet sich in einem desolaten Zustand und ist so als östliche Ersatz-Umfahrung um den Flughafen für den zusätzlichen Verkehr nicht geeignet. Bei der Variantenuntersuchung zur K31 aus dem Jahr 2010 steht: „Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite ist für die Nutzung der K31 eine Ertüchtigung erforderlich.“ Dies wurde seitens der

Stadt nie umgesetzt. Lediglich eine Teilinstandsetzung wurde im Sommer 2019 durchgeführt. Dies hatte zur Folge, dass die Geschwindigkeit auf 50 km/h herabgesetzt wurde. Der Änderungsantrag 2020 weist lediglich auf eine höhere Verkehrsdichte der K31 hin. Nicht untersucht wurde, ob die Straße dem Verkehr gewachsen ist und wer die langfristige Instandhaltung übernimmt. Auch ob ein straßenbegleitender Radweg sinnvoll wäre wird nicht betrachtet. Warum nicht?

9. Der Änderungsantrag 2020 betrachtet nicht die Auswirkungen auf die Infrastruktur und lokale Wirtschaft in Waggum. Zahlreiche lokale Geschäfte wie Bäcker, Gaststätten, Bekleidungs-, Schuh- und Zeitschriftengeschäfte haben in den letzten 10 Jahren nicht zuletzt auf Grund der Kappung der Grasseler Straße ihren Betrieb geschlossen. Vor allem Kunden aus Hondelage, Wendhausen und Querum, blieben auf Grund der schlechten und langen Anfahrt fern. Das ist nicht nur ein Verlust an Arbeitsplätzen sondern auch an Lebensqualität für die Bürger vor Ort. Die im Planfeststellungsverfahren vorgesehene Abwägung findet vom Vorhabenträger nicht statt und wird nicht dargelegt. Warum nicht?

10. Die Sperrung hat ebenso eine Verlängerung sämtlicher Fahrtstrecken und Fahrzeiten zur Folge. Für den öffentlichen Nahverkehr hat sich die Zeit signifikant verlängert. Schulkinder und Arbeitnehmer sitzen heute im Durchschnitt ca. 4 Stunden pro Monat länger im Bus als vor der Kappung. Laut Gutachten verlängert sich die Fahrzeit des ÖPNV um 5 Minuten auf insgesamt 9 Minuten (vor Sperrung Fahrzeit 4 Minuten) Feuerbrunnen/ Peterskamp.

Nach Eigenversuch mit dem PKW nach zulässiger Geschwindigkeit wurde eine Fahrzeit ohne Anfahrt der Haltestellen von 7:39 Minuten gemessen. Inzwischen sind weitere Haltestellen am Flughafen hinzugekommen, die vom Gutachter nicht berücksichtigt wurden. Das bedeutet eine Fahrzeitverlängerung pro Tag von mindestens 10 Minuten. 50 Minuten pro Woche. 3,3 Stunden pro Monat.

Der Entfall der östlichen Umfahrung führt zu einer Mehrbelastung des ÖPNV (53 Stunden Mehraufwand je Fahrgast und Jahr, Kuhn & Partner 2010, S. 60). Der ÖPNV im Nordosten Braunschweigs wird vom Schülerverkehr geprägt. Für den Schülerverkehr beispielsweise aus Waggum verlängert sich die Fahrzeit um 75% - siehe Kuhn & Partner-Gutachten. 2010, S. 56. >

Der Erläuterungsbericht 2020 S. 16 sieht keine negativen Einwirkungen, betrachtet nicht den Hauptkunden des ÖPNV und nimmt keine Abwägung vor. Warum nicht?

Warum wird diese Fahrzeitverlängerung als nicht relevant angesehen?

11. Im Änderungsantrag 2020 werden nur drei Varianten gegeneinander abgewogen. Nicht betrachtet wurde beispielsweise die Variante südlich von Waggum, siehe Gutachten Kuhn & Partner 2010. Es wird nicht deutlich, anhand welcher Kriterien diese Vorgehensweise getroffen wurde. Warum nicht?

12. In der Radverkehrsnetz Betrachtung wird vor allem Querum als Zwischenzielort von Waggum betrachtet. Hierfür werden die Vor- und Nachteile aufgewogen. Auch hier wird im Gutachten eine 1,6 km weitere Strecke als zumutbar dargestellt. Das mag für die Betrachtung des Harz Heideradwegs berechtigt sein, für Schulkinder und Arbeitnehmer, die diesen Weg täglich nutzen allerdings nicht. Warum wurde dies nicht betrachtet?

Außerdem fehlen Untersuchungen zu folgenden Fragen.

1. Wie soll von Waggum aus eine attraktive Anbindung an das Ringgleis erfolgen?
2. Wie sollen Bevenrode und Waggum attraktiv an den Schnellradweg Braunschweig-Wolfsburg angebunden werden? Hierfür muss nicht Querum angefahren werden, sondern eine Verbindung nach Hondelage macht diese Variante attraktiv.
3. Wie wird der Ortsnachbarschaftsradverkehr Bevenrode, Bienrode und Waggum in Richtung Hondelage beurteilt und verbessert?
4. Gibt es fundierte Studien, dass Radfahrer einen Tunnel nicht benutzen würden?

Die Wirtschaftlichkeit für längere Fahrtzeiten sowie Lärmbelästigung und erhöhte Emission wurden in den vorherigen Gutachten betrachtet.

1. Warum wurde dies im aktuellen Gutachten nicht betrachtet?

13. Der Erläuterungsbericht 2020, S. 21 zieht Immisionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete heran. Die OD Waggum führt jedoch durch allgemeine Wohngebiete, z.B. WA68, WA 15, WA14, WA58, WA71, WA73, so dass um 5 dB schärfere Werte und damit viel niedrigere Grenzwerte angezogen werden müssen. Warum wurde das nicht berücksichtigt?

> Siehe https://geoportal.braunschweig.de/WebOfficeNet/synserver?project=BPlanKat_Net

14. Der Änderungsantrag 2020 weist auf eine stärkere Belastung der Bevölkerung durch Schall hin. Folgen sind gesundheitliche Auswirkungen, Einschränkungen der Lebensqualität und Wertverluste. Eine Abwägung der Interessen der Bürger und der Interessen des Flughafens findet nicht statt. Warum nicht?

15. Die Erläuterungsbericht 2020, S. 23 sieht den Träger der Straßenbaulast in der Pflicht, Maßnahmen zum Schutz der Bürger zu treffen. Eine Stellungnahme des Trägers der Straßenbaulast ist dem Änderungsantrag 2020 nicht zu entnehmen. Warum nicht?

16. Beim PFB 2007 wurden Eingriffe in die Natur vorgenommen und Ausgleichsflächen definiert. Wie sich zeigte, war die Beschaffenheit der ausgewählten Kompensationsflächen ungeeignet, Bodenbeschaffenheit, Wasserhalt etc., so dass der geplante Hochwald sich nicht entwickelt (Braunschweig Zeitung, 17.10.2018). In Folge sind mehr und / oder andere Ausgleichsflächen notwendig und im Änderungsantrag 2020 zu definieren. Warum wurde dies nicht berücksichtigt?

> 17. Im Rahmen des Ausbaus wurden Bäume so signifikant gekappt, dass sie nicht überlebten und die geplante Waldstruktur nicht mehr vorliegt. Eine Kompensation dieser zusätzlichen Eingriffe sieht der Änderungsantrag 2020 nicht vor und wird dies nachgereicht ?

18. Der Vergleich der Abstände Landebahn – Zaun im Westen und im Osten zeigt, dass der Abstand im Osten viel größer ist als im Westen. Der Änderungsantrag 2020 versäumt, auf dem östlichen Flughafengelände und der angrenzenden Strauchvegetation eine geeignete Verkehrsführung zu untersuchen und mit den vorliegenden Varianten zu vergleichen. Somit wäre genügend Platz in diesem Bereich da, um eine östliche Umfahrung ohne massiven Eingriff in das Naturschutzgebiet, zu realisieren. Warum wurde diese Lösung nicht betrachtet?

> Siehe auch III Grunderwerbsplan_11-2_1-2006_2020-01-31

19. Der FLB LaReG sieht den Entfall von Flächen m Volumen von mehr als 25.000 qm vor (beispielsweise 51 nördlich der Straße am Flughafen, 133/3 oder 133/4). Warum wurde eine

Abwägung, wieso welche Flächen ausgewählt wurde, sowie der dabei vorgenommene Interessenvergleich Bürger / Flughafen / Stadt nicht aufgezeigt?

20. Der FLB LaReG, S.24 weist auf die Notwendigkeit der erneuten Enteignung der Teilfläche E1, der „Jenzen- Fläche“, hin. Diese stelle ein Störfaktor dar.

Erläuterungsbericht

Der Verzicht auf eine bislang am Widerstand des Grundeigentümers scheiternde vollständige Umsetzung der Maßnahme E1 (Teilfläche 2) kommt nicht in Frage. Wie der Gutachter in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde festgestellt, würde die mit der Maßnahme E1 verfolgten Zielsetzungen durch den Verzicht auf diese Teilfläche nicht erreicht werden können bew. zu einem deutlichen Mehraufwand auf den übrigen Flächen führen. Insoweit ist auf das Urteil des Nds. OVG zu verweisen, das bereits 2009 festgestellt hat, dass der Eigentümer diese Maßnahme zu dulden hat. Lareg 2020 S.19/20

Obwohl die Enteignung der 3.576m² Teilfläche 2014 von Seiten der Flughafen GmbH zurückgenommen wurde und von der Enteignungsbehörde das Verfahren eingestellt wurde, wird gutachterlich bescheinigt, dass die Umsetzung der auferlegten Maßnahmen zu höheren Kosten und einem Mehraufwand führen würde. Bei der Akteneinsicht im Umweltamt gab es keinen konkreten Hinweis in den Monitoringberichten hierzu. Es wird nie auf höhere Kosten der Pflege verwiesen. Es wird nicht ausgeführt, wieso diese Maßnahme auch unter finanziellen Mehraufwand an anderer Stelle umsetzbar ist. Wann wurde das Gutachten der Firma Lareg zu dem Sachverhalt erstellt?

21. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass der Tunnel bergmännisch erfolgen muss (Seite 12 Erläuterungsbericht). Eine offene Bauweise wurde nicht geprüft. Eine kurzzeitige Schließung des Flughafens ist zumutbar, weil sie auch im Corona Lockdown erfolgen konnte und jährlich während der VW- Werksferien praktiziert wird. Warum wurde diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen?

22. Seit Kappung der Grasseler Straße sind laut Gutachten Umwege in der Größenordnung von ca. 25.000 km mit Kraftfahrzeugen pro Tag erforderlich.

Das verursacht Kosten pro Tag von ca. 2.000 €.

Kosten pro Jahr von ca. 710.000 €.

Das entspricht einem zusätzlichen CO₂ Ausstoß von etwa 3,5 Tonnen täglich.

Warum wurde dies nicht betrachtet?

Ich möchten nochmals betonen, dass es sich bei dem Verfahren nicht um eine Verkehrslösung aus gesamtstädtischer Sicht, sondern um den Ersatz einer gekappten Landesstraße zu Gunsten der Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg handelt. In den ursprünglichen Verkehrsgutachten, die dem **Ausbau der Start- und Landebahn zugrunde liegen, ist eine gesamtstädtische Betrachtung niemals Teil der Gutachten von WVI gewesen. (Auftraggeberin Flughafen GmbH). Erst mit der Ergänzung des Gutachtens Auftraggeber Stadt Braunschweig vom Mai 2018 ist eine „Erweiterung der Untersuchung...“ aufgenommen wurden.**

Die Aussage im Erläuterungsbericht 2020 „Auf Grundlage einer im Mai 2018 in Auftrag der Stadt Braunschweig erstellten Verkehrsuntersuchung für den Nordosten Braunschweigs hat die wvi GmbH speziell den Verkehr“ ist demnach falsch, da das Verkehrsgutachten der Stadt nur eine ergänzende Betrachtung mit Querum „Kralenriede“ ist. Das eigentliche Verkehrsgutachten ist deckungsgleich mit dem Verkehrsgutachten 2016

Durch die Hereinnahme eines neuen Parameters wird ein weiteres Argument gesucht, keinen Ersatz für die Grasseler Strasse zu schaffen. Das ist nicht nur unredlich, sondern auch erhebungstechnisch ein wissenschaftlicher Fehler. Aus diesem Grund sollten sowohl **Aussagen von Rettungskräften** wie auch der **wirtschaftliche Schaden der Bevölkerung** und ein Umweltaspekt in die Betrachtung einfließen.

Diese Punkte fanden keine Berücksichtigung im neuen Verkehrsgutachten. Warum nicht?

In 10 Jahren ist viel geschehen. Das Umfeld des Flughafens hat sich prächtig entwickelt, viele Forschungseinrichtungen sind europaweit einzigartig. Die meisten von ihnen benötigen jedoch keine Landebahn, weil sie nicht über ein eigenes Flugzeug verfügen. Die verlängerte Start- und Landebahn indes wird nicht mehr benötigt, da in Kürze der Airbus A320 des DLR abgegeben wird und damit das öffentliche Interesse entfällt. Der Hauptnutzer Volkswagen hat seinen Airbus A319 bereits vor Jahren an die Bundesregierung verkauft. Jetzt wurde eine Nulllösung bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zur Genehmigung eingereicht, somit gäbe es keine Verbesserung der verkehrlichen Situation in unserem Nord-Bezirk. Wenn selbst Gutachter mit variablen Annahmen nicht plausibel erläutern können, warum es im Jahr 2019 entgegen den vorherigen Aussagen nur noch die Nulllösung gibt, dann ist es Zeit, beherzt umzusteuern. Es gibt keinen Zweifel daran, dass die Start- und Landebahn auf Veranlassung der Flughafengesellschaft verlängert worden ist. Der historische Verlauf der Grasseler Straße wurde durch diese Maßnahme unterbrochen und die Verkehrsteilnehmer sind dadurch zu Umwegen gezwungen worden, die bei ihnen Kosten und bei den Bürgern vor Ort zusätzliche Lärm- und Umweltbelästigungen zur Folge haben. Die Zustände nach Verlängerung der Landebahn dürfen für die Anrainer und die Umwelt nicht ungünstiger sein als zuvor. Vor diesem Hintergrund sollte eine Lösung gefunden werden, die allen Beteiligten gerecht wird. Es dürfen nicht nur der Flughafen und die preiswerteste Lösung im Vordergrund stehen, sondern es müssen die Interessen Aller, d.h. auch die der Rettungskräfte, der lokalen Wirtschaft und vor allem der Bevölkerung vor Ort berücksichtigt werden.

Tatjana Jenzen