



E



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover

1.) Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH
Lilienthalplatz 5

38108 Braunschweig

Bearbeitet von
Norbert Gosmann

E-Mail
Norbert.Gosmann@nlstbv.niedersachsen.de **06**

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
29.09.2010

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
33-3326-30310 Fh BS

Durchwahl (05331)
8809-331

Wolfenbüttel,
26.01.2011

Ausbau des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg; Alternativenprüfung gem. § 34 BNatSchG

Anlage: Protokoll vom über die Besprechung am 21.12.2010

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Schreiben vom 29.09.2010 haben Sie beantragt, aufgrund der vorgelegten Aussagen zur Alternativenprüfung nunmehr über die ursprünglich beantragte Ostumfahrung des Flughafens zu entscheiden.

Meine Auffassung hierzu habe ich Ihnen bereits in der Besprechung am 21.12.2010 mitgeteilt, dessen Protokoll als Anlage beigefügt ist. Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden:

Die mir vorgelegten Unterlagen zu der Variantenuntersuchung sind ausreichend vollständig. Sie vermögen eine Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht zu rechtfertigen. Hierzu im Einzelnen:

1) Antrag auf Planfeststellung der Ostumfahrung

Gem. § 34 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG und entsprechend der Entscheidung des Nds. OVG vom 20.05.2009 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg müssen Alternativen gewählt werden, die zu einer – wenn auch nur geringfügigen – geringeren Beeinträchtigung führen, solange sie zumutbar sind.

Ausweislich der *VARIANTENUNTERSUCHUNG UMWELTGÜTER UMFASSEND* und der *VARIANTENUNTERSUCHUNG NATURA 2000* ist die weiterhin beantragte Variante der engen Ostumfahrung (jetzt: mit Bienroder Spange) mit einer erheblichen Beeinträchtigung der hier in Betracht zu ziehenden Natura 2000-Gebiete verbunden.

Zugleich bestätigen die Umweltgutachter, dass *alle* anderen Varianten keine erheblichen Auswirkungen auf die im Umfeld vorhandenen Natura 2000-Gebiete haben und deshalb grundsätzlich als zumutbare „Alternativlösungen“ im Sinne des § 34 III Nr. 2 BNatSchG in Betracht kommen. Eine stichhaltige Begründung für deren konkrete Unzumutbarkeit lässt sich den vorgelegten Unterlagen jedenfalls nicht entnehmen.

Dienstgebäude
Adersheimer Str. 17
38304 Wolfenbüttel

Besuchszeiten
Mo. - Do. 9 – 15 Uhr
Fr. 9 - 12 Uhr

Telefon
(05 11) 30 34-0
Telefax
(05 11) 30 34-20 99

E-Mail
Poststelle@nlstbv.niedersachsen.de
Internet
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 022 403
IBAN: DE62 2505 0000 0106 0224 03 SWIFT-BIC: NOLA DE 2H
Überweisung an Bundeskasse Halle, Außenstelle Ebersbach
Dt. Bundesbank, Filiale Dresden (BLZ 850 000 00) Konto 850 010 11
IBAN: DE23 8500 0000 0085 0010 11 SWIFT-BIC: MARK DE F 1850

Auffällig ist zunächst, dass die VARIANTENUNTERSUCHUNG INTEGRIERT rein verbal das Verdikt der „Unzumutbarkeit“ bezogen auf die von ihr in der so genannten Wertungsstufe 2 betrachteten Varianten nicht benennt. Vielmehr ist eher von „zusätzlichen Belastungen der Anlieger“, „subjektiv erheblich reduzierter Lebensqualität der Betroffenen“ und ganz allgemein einem sich aus erforderlichen Mehrwegen ergebenden „volkswirtschaftlichen Schaden“ die Rede. Bezogen auf die Rettungsdienste sind die betrachteten Alternativen zur Ostumfahrung sogar günstiger. Das gegen die Varianten der westlichen Umfahrung über die Bienroder Spange und die angepasste Ortsdurchfahrt Waggum sowie die westliche Umfahrung über die Bienroder Spange und die enge Südumgehung Waggum hauptsächlich sprechende Argument gewinnen die Gutachter vor allem aus der durchgeführten VERKEHRSUNTERSUCHUNG. Hieran anknüpfende Überlegungen beziehen sich auf verlängerte Wegbelegungen zwischen den Ortsteilen nördlich und südlich des erweiterten Flughafens bzw. der südlich von ihm verlaufenden BAB A 2, daraus resultierende längere Wegzeiten im MIZ und ÖPNV sowie den erhöhten Einsatz an Lebenszeit der Betroffenen, Kraftstoff und daraus resultierenden Schadstoffemissionen. Die alleine für die Fahrtzeiten quantifizierten Mehrbelastungen der bezeichneten und zuletzt noch vergleichend zur planfestgestellten Ostumfahrung bewerteten Varianten ergibt jedoch, dass die Zusatzbelastungen selbst nach der vorgelegten Berechnung im Vergleich zu den Gesamtinvestitionskosten sehr überschaubar sind - sowohl betrachtet auf die einzelnen Betroffenen als auch insgesamt volkswirtschaftlich. Auch die VERKEHRSUNTERSUCHUNG selbst führt insofern zu keiner stärker auf eine Unzumutbarkeit hindeutenden Bewertung der betrachteten Alternativen zur östlichen Umfahrung.

Soweit im Übrigen das Gesamturteil der Gutachter unter Bezugnahme auf die beauftragten umweltfachlichen Untersuchungen gestützt wird, räumen diese selbst ein, dass sowohl die Variante enge Südumgehung Waggum (mit Bienroder Spange) als auch die Variante der Kappung der L 293 mit Anpassung der Ortsdurchfahrt Waggum (mit Bienroder Spange) gegenüber der bisherigen beantragten Vorzugsvariante günstiger zu bewerten sei, dies einmal abgesehen von den Verlärmungswirkungen in der Ortsdurchfahrt Waggum.

Diese sind zwar erheblich im Sinne einer Verkehrssteigerung. Die Steigerung erreicht jedoch nicht eine Intensität, die es erlaubt von einer Unzumutbarkeit im Sinne des hier anzuwendenden FFH-Rechtes zu sprechen. Allenfalls auf Grund der wegen der Vielzahl der Betroffenen und/oder der Nachhaltigkeit der Verschlechterung im Vergleich zum vorherigen Zustand massiven Bedeutsamkeit der durch die Alternativen bewirkten Nachteile, die unter der jeweiligen fachplanerischen Unzumutbarkeitsschwelle bleiben, wäre eine entsprechende „sonstige Unzumutbarkeit“ vorstellbar. Vorliegend mag jedenfalls an bestimmten Stellen des von Verkehrsverlagerungen in Folge der Alternativvarianten betroffenen Immissionsaufpunkte in der Tat eine spürbare und damit erhebliche Verschlechterung insbesondere der durch den Verkehrslärm bewirkten Immissionssituation gegeben sein, wie die von Ihnen vorgelegte SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG ausweist: In Anknüpfung an entsprechende Prognosedaten der VERKEHRSUNTERSUCHUNG im Vergleich zu der bei ansonsten unverändertem Straßennetz für das Jahr 2020 erwarteten Belastungssituation (so genannte „Null-Variante“ (SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG) bzw. „Prognose-Null-Fall“ (VERKEHRSUNTERSUCHUNG)) wurde für die vorstehend zuletzt genannte Alternative sowohl im Vergleich zur Null-Variante als auch im Vergleich zur Vorzugsvariante der Ostumfahrung eine signifikante Zunahmen der in Folge erhöhten Verkehrsaufkommens auf den an den Immissionsorten vorbeiführenden Straßen prognostiziert. Allerdings bleiben die Werte – wie auch die Verkehrsgutachter hervorheben – in jedem Fall unter den einschlägigen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts), wie eine nähere Betrachtung der entsprechenden Berechnungen der Verkehrsgutachter für alle – in der Fläche erkennbar hinreichend dicht genug gesetzten – Immissionsorte ergibt: In keinem Fall ist dort auch für die hier auf ihre Unzumutbarkeit zu untersuchenden Alternativen zur Ostumfahrung an einem der betrachteten Immissionsorte eine Überschreitung der entsprechenden Orientierungswerte prognostiziert, einmal abgesehen von einer geringfügigen Überschreitung am Immissionsort L 293-11 für die Nachtzeit. Die hier zugrunde gelegten Werte für Dorf- und Mischgebiete wurden entsprechend der Entscheidung

des BVerwG vom 17.03.2005 (4 A 18/05 – Frankenschneidwegentscheidung) als Orientierungswerte herangezogen.

Nach den oben genannten Maßstäben dürften damit zwar in der Tat die im Vergleich zur Vorzugsvariante durch entsprechende stärkere Verkehrsbelegung im vorhandenen Straßennetz vermittelten steigenden Immissionsbelastungen abwägungsrelevant sein. Diese bleiben in dem Rahmen, in dem in Anwendung des allgemeinen Abwägungsgebots solche Wirkungen kompensationslos „weggewogen“ werden können. Sie sind auch von vornherein nicht geeignet, zur Unzumutbarkeit im Kontext der Rechtfertigung eines erheblichen Eingriffs in das Schutzgebietssystem Natura 2000 zu führen. Dies gilt umso mehr, als entsprechende Lärmzunahmen selbst dann als zumutbar anzusehen sein könnten, wenn diese in – bei direkten Eingriffen in vorhandene Verkehrswege durch das planfestgestellte Vorhaben: - direkter oder – bei Erwägung entsprechender Maßnahmen als Maßnahmen im Sinne des § 74 II 2 VwVfG: - indirekter Anwendung der Rechtsgedanken des §§ 40 f. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV zu begleitenden Maßnahmen des aktiven wie passiven Schallschutzes führen müssten.

Insgesamt weisen damit die von Ihnen vorgelegten ergänzenden Unterlagen darauf hin, dass es zur planfestgestellten Variante der östlichen Umfahrung des erweiterten Flughafens mit einer umgestalteten L 293 auf der Hand liegende zumutbare Alternativen gibt.

Ihr Antrag auf Ostumfahrung wäre daher nicht genehmigungsfähig. Ich bitte um Änderung des Antrages. Als eine Änderung des Antrages käme der ersatzlose Entfall der Grasseler Straße im Wege der Einziehung nach § 8 NStrG in Betracht, über die ich im Rahmen der Konzentrationswirkung entscheiden könnte. Darüber hinaus denkbare Alternativen sind jedoch unter dem Verdikt des § 75 VwVfG zu betrachten, der für notwendige Folgemaßnahmen als kompetenzerweiternde Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde enge Grenzen setzt. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Entscheidung des OVG NRW v. 02.09.2009 (11 D 32/08.AK Rn 25, zit. nach juris) hin. Hiernach dürfen notwendige Folgemaßnahmen nur dazu dienen, nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit vorhandener Straßen und Wege vorzubeugen. Maßnahmen dürfen aber über den Anschluss bzw. Anpassung der anderen Anlagen nicht wesentlich hinausgehen.

2) Herausnahme von Flächen aus dem VSG „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“

Auf meine Anfrage teilte mir das Nds. Ministerium für Umwelt und Klimaschutz mit Datum vom 08.12.2010 (52 – 22005/12/01-03-52) mit, dass das Land Niedersachsen im Zuge der Meldung der Kohärenzfläche im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg als EU-Vogelschutzgebiet eine Gebietsanpassung des gegenwärtigen Vogelschutzgebietes „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ beabsichtigt. Dabei sollen die Flächen, die durch das Projekt den Wert, derenthalb sie ursprünglich gemeldet wurden, offensichtlich und vollständig verloren haben, durch Löschung aus dem Schutzgebietssystem NATURA 2000 entlassen werden.

Soweit eine solche Entscheidung von der EU-Kommission getroffen wird, erscheint es möglich, dass eine östliche Umfahrung des Flughafens nicht mehr unzulässig wäre, da die naturschutzrechtlichen Vorgaben und Maßstäbe des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG nicht mehr berücksichtigt werden müssten.

Unklar ist in diesem Zusammenhang jedoch, wann mit einer solchen Entscheidung gerechnet werden kann, zumal die EU-Vogeschutzrichtlinie eine Löschung von Gebietsteilen nicht vorsieht und mit diesem Fall erstmalig versucht wird, auf eine Entlassung von Vogelschutzgebietsteilen hinzuwirken.

3) Hinweis auf die Absenkung der Lärmsanierungswerte

Ich weise daraufhin, dass die in der schalltechnischen Untersuchung zum Variantenvergleich zugrunde gelegten Auslöse/Grenzwerte für die Lärmsanierung nach der VLärmSchRL 97 (s. Gutachten S. 8) seit dem 25.06.2010 um 3 db(A) gesenkt wurden. Ich bitte mögliche Konsequenzen (s. Seite 25 des Gutachtens) bei einer weiteren Planaufstellung zu berücksichtigen und das Gutachten ggf. aktualisieren zu lassen.

4) Gesamtlärmbetrachtung

Ich halte es für notwendig, in den Planunterlagen eine Gesamtlärmbetrachtung mit Berücksichtigung der Verkehrsgeräusche auf der Nordseite der von den Klägern Becker, Schaper und Schaper GmbH genutzten Gebäude (s. Urteil des OVG vom 20.05.2010, 7 KS 59/07) aufzunehmen, damit eine Abwägung oder Entscheidung, wie eine evtl. bestehende Gesundheitsgefährdung der Kläger vermieden werden kann, möglich ist.

5) Wirbelschleppenproblematik

In diesem Zusammenhang halte ich es überdies für erforderlich, mir Unterlagen vorzulegen bzw. Aussagen zu treffen, wie mit der von den o.a. Klägern angesprochenen Wirbelschleppenproblematik umgegangen werden soll. Das Nds. OVG hatte hierzu festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde entscheiden muss, ob den Klägern Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden durch Wirbelschleppen zustehen.

6. Einziehung der Grasseler Straße

Soweit weiterhin am Antrag auf Einziehung der Grasseler Straße vom 17.06.2005 festgehalten wird, so ist hierzu Folgendes zu berücksichtigen:

Der Antrag auf Planfeststellung vom 17.06.2005 lautet zunächst: „Es wird beantragt, die Grasseler Str. (L 293) in ihrem alten Verlauf von Bau-km 0+0000 bis Bau-km 2+713,044, wie in den Plänen Nr. 3-1, 5-1 und 5-3 ausgewiesen, einzuziehen mit der Maßgabe, dass die Einziehung zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe Kreisstraße – neu – wirksam wird.“

Eine Einziehung nach diesem Antrag setzt voraus, dass eine Ostumfahrung jemals gebaut und als Kreisstraße gewidmet würde. Mit anderen Worten: Die Einziehung ist abhängig von der Bedingung des Baus der Ostumfahrung. Eine solche ist - wie oben dargestellt - aus rechtlichen Gründen jedoch nicht zulässig. Damit entfällt aber die Geschäftsgrundlage des vorgenannten Antrages, sodass es insoweit der Änderung des Antrages einschließlich einer umfassenden Begründung bedarf (s. oben).

Hinsichtlich einer Einziehung nach § 8 NStrG gebe ich jedoch Folgendes zu bedenken:

Für die Entscheidung über die Einziehung ist selbstverständlich der Zeitpunkt vor der Sperrung der Grasseler Straße maßgeblich. Andernfalls wäre es ein Leichtes, durch das Setzen von Fakten stets die Voraussetzung einer Einziehung zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

Rockitt

2. z. Vj.

17

RK 26/01