

**Zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig  
zum Änderungsplanfeststellungsverfahren zum Verzicht auf  
die mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2007  
festgestellte östliche Umfahrung des Verkehrsflughafens  
Braunschweig-Wolfsburg**

**Version 1.14**

**26.02.2021**

Dipl.-Ing. Ralf Beyer  
Opferkamp 14  
38110 Braunschweig  
Tel. 05307-5395  
Email: [beyer.braunschweig@freenet.de](mailto:beyer.braunschweig@freenet.de)

## Inhaltsverzeichnis

|                                                          |   |
|----------------------------------------------------------|---|
| 1. Einleitung.....                                       | 3 |
| 2. Vorbemerkung.....                                     | 3 |
| 3. Verkehr.....                                          | 3 |
| 4. Einsatz von Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen..... | 6 |
| 5. Schlussbemerkung.....                                 | 7 |
| 6. Literatur.....                                        | 8 |

## 1. Einleitung

Das Dokument enthält Anmerkungen zur Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Änderungsplanfeststellungsverfahren zum Verzicht auf die mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.01.2007 festgestellte östliche Umfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg.

## 2. Vorbemerkung

Die Stadt Braunschweig beauftragt seit Jahren zu den Themen „Verkehr“ und „Natur“ in allen Angelegenheiten des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg stets die gleichen Gutachter. Dies erscheint im Hinblick auf die Unvoreingenommenheit der Gutachter bedenklich.

Prof. Dr. Friedrich Thießen [1] beschreibt diese Situation wie folgt: „Es ist eine ganze Industrie von Beratungs-Unternehmen entstanden, die sich Gutachtentypen zurechtgelegt haben (Impact Studien), die bei Gericht durchkommen und die die Ziele der Auftraggeber erfüllen. Dass diese Gutachten nicht mehr als Gefälligkeitsgutachten sind, geht aus der verwendeten Methodik klar hervor. Aber das System hat lange funktioniert.“

## 3. Verkehr

In ihrer Stellungnahme zum Thema Verkehr meint die Stadt Braunschweig:

„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 gleich lautenden Ergebnis führen, ist in Analogie zu dem von der Stadt beauftragten Gutachten die Herleitung für den Verzicht auf die Ostumfahrung plausibel.“

Hier wurden den Gremien Verkehrsgutachten mit statistischen Aussagen vorgestellt, die jedoch die tagtäglich gespürte Belastung der Bevölkerung zu Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens in keiner Weise abbilden. Selbst wenn zwei derartige Verkehrsgutachten zu einem gleich lautenden Ergebnis gelangen, ist damit die Herleitung für den Verzicht auf die Ostumfahrung keinesfalls – wie behauptet - plausibel.

Die angezogenen Verkehrsgutachten beziehen sich im Wesentlichen auf mittlere Verkehrswerte über längere Zeiträume und lassen die besonders belastenden, täglichen Spitzenaufkommen des Straßenverkehrs außer acht.

Ein Beispiel:

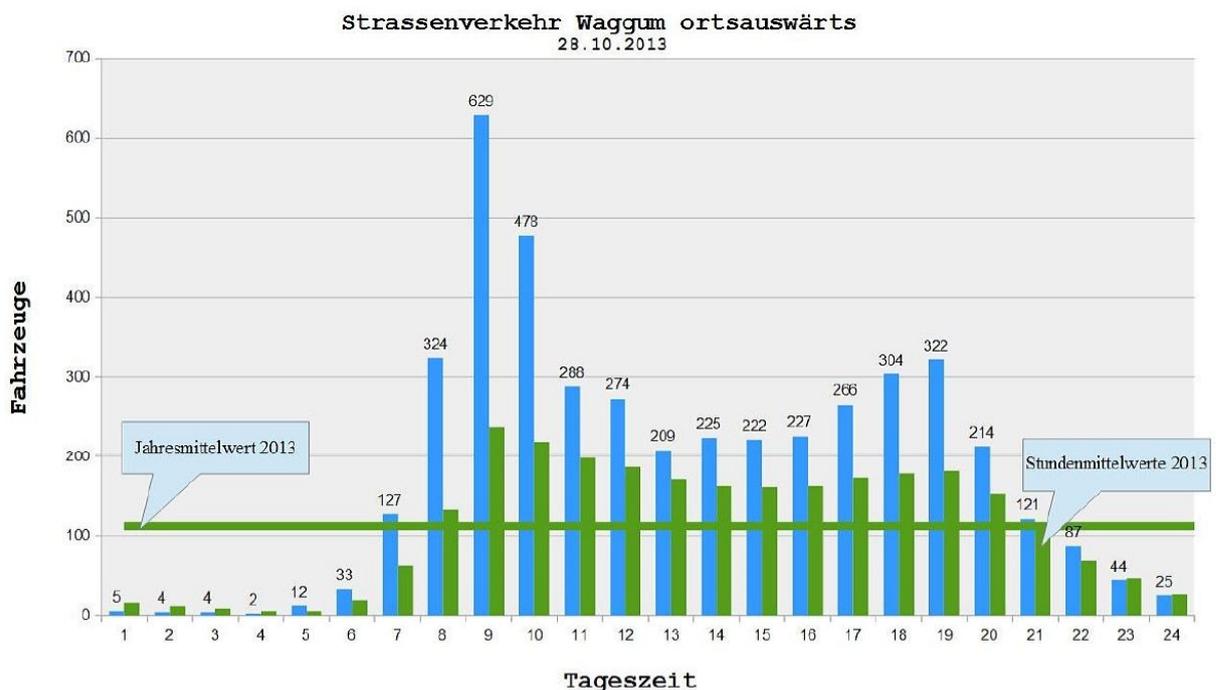
### Verkehrsbelastung in der Ortschaft Bechtsbüttel vor und nach Kappung der Grasseler Straße [2]

| Uhrzeit | 27./28.10.2010<br>vor Kappung | 24./25.11.2010<br>nach Kappung | 04.10.2011<br>nach Kappung | 25.10.2018<br>nach Kappung |
|---------|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 07-08   | 560                           | 544                            | 758                        | 937                        |

Verkehrsgutachten WVI 2014 [5]: „Bevenrode: Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Grasseler Straße sind nach Sperrung der Straße in Höhe des Flughafens deutlich zurückgegangen. Damit hat sich auch der Verkehr am östlichen Ortsrand von Waggum sowie in der Ortsdurchfahrt Bevenrode zum Teil deutlich reduziert.“

Ein weiteres Beispiel:

In der Ortschaft Waggum wurde auf der Hauptdurchgangsstraße (Bienroder Straße) bereits im Jahre 2013 am gleichen Messpunkt wie im Verkehrsgutachten an einem Spitzentag aus den Messungen der Stadt Braunschweig ein Verkehrsaufkommen Ortseinwärts von 522 Fahrzeuge/Stunde in der Zeit von 17-18 Uhr und Ortsauswärts von 629 Fahrzeuge/Stunde in der Zeit von 8-9 Uhr nachgewiesen. [3]



#### Legende:

Grün: Jahresmittelwert und stündlicher Mittelwert des Fahrzeugaufkommens 2013

Blau: Fahrzeugaufkommen am 28.10.2013

Verkehrsgutachten WVI 2014 [5]: „Waggum: Die Verkehrsbelastungen im Zuge der Grasseler Straße sind nach Sperrung der Straße in Höhe des Flughafens deutlich zurückgegangen. Damit hat sich auch der Verkehr am östlichen Ortsrand von Waggum sowie in der Ortsdurchfahrt Bevenrode zum Teil deutlich reduziert.“

Besonders belastende Verkehrsaufkommen – wie beispielhaft gezeigt - finden in den angezogenen Verkehrsgutachten jedoch keine Erwähnung.

Die Leistungsfähigkeit für die Ortsdurchfahrten wird laut Verkehrsgutachten nach dem HBS-Verfahren geschätzt. Im Verkehrsgutachten selbst wird aber bereits angeführt, dass dieses Verfahren einzelne Ereignisse wie enge Ortspassagen nicht berücksichtigt. Dies ist jedoch in der Ortsdurchfahrt in der Ortschaft Waggum gegeben: Enge Durchfahrten, Busse und Schwerlastverkehr im Gegenverkehr sowie kreuzende Straßen.

Die Aussagen von Feuerwehr, Polizei und Rettungskräften, die bei der Variantenuntersuchung in der Vergangenheit berücksichtigt wurden, tauchen im aktuellen Verkehrsgutachten nicht mehr auf, denn sie weisen auf deutlich höheren Anfahrtszeiten hin und lehnen daher eine Nulllösung ab. Das vorgeschriebene Rettungsziel wird seit der Kappung der Grasseler Straße auch laut Aussage des ehemaligen Ordnungsdezernenten der Stadt Braunschweig, Ruppert, verfehlt.

Im aktuellen Verkehrsgutachten wird das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Ortschaft Waggum nicht etwa der Kappung der Grasseler Straße, sondern dem Eigenverkehr in Waggum aufgrund eines im Jahre 2011 in der Ortschaft Waggum neu eröffneten Edeka-Markts zugeschrieben. Verschwiegen wird dabei allerdings, dass es vor der Kappung der Grasseler Straße bereits 2 Supermärkte in der Ortschaft Waggum gab, die kurz vor der Eröffnung des neuen Marktes geschlossen wurden und die näherungsweise den gleichen Eigenverkehr mit sich brachten.

Im den Verkehrsgutachten wird als Ziel des Berufsverkehrs die Innenstadt von Braunschweig angenommen. Es fehlen jedoch die von Pendlern angefahrenen Zielorte Wolfsburg und Gifhorn und der Osten von Braunschweig, um die nachteiligen Auswirkungen einer Null-Lösung beurteilen zu können. Schon 2012 äußerte der Gutachter bei der Vorstellung des Verkehrsgutachtens: „Es fehlt der Abfluss nach Osten“.

Im Gegensatz zu den angezogenen Verkehrsgutachten wird im UVP-Bericht mit integriertem Variantenvergleich der Planungsgemeinschaft LaReG vom Juli 2020 kurz und bündig festgestellt:

**„Der Verzicht auf die Ostumfahrung (Variante 0) führt zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens innerhalb der Ortsteile Waggum und Bienrode.“ [8]**

**Die in der Stellungnahme der Stadt Braunschweig angezogenen Verkehrsgutachten erscheinen daher nicht geeignet, eine Null-Lösung zu favorisieren.**

## 4. Einsatz von Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen

In der Stellungnahme der Stadt Braunschweig werden Sicherheitsbedenken der Bevölkerung zum Einsatz von Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen aufgrund einer Null-Lösung lapidar mit der Bemerkung

### **Feuerwehr-Einsatzvorbereitung**

Gegen die Null-Lösung bestehen keine Bedenken.

abgetan.

Zur Einsatzvorbereitung der Feuerwehr zählen laut [Feuerwehr Hürth](#):

- das Erarbeiten und Umsetzen von (neuen) Einsatzstrategien im Bereich der Brandbekämpfung und der technischen Unfallhilfe
- das Erstellen von Einsatzkonzepten und Einsatzplänen, beispielsweise für:
  - Störfallbetriebe
  - Wasserrettung auf Seen und sonstigen Gewässern
  - Tierrettung
  - Objekte mit besonderen Gefahrenschwerpunkten
- das Erstellen und Fortschreiben der Alarm- und Ausrückeordnung
- die Organisation und Durchführung von Großübungen
- die Zusammenarbeit mit anderen Behörden und Dienststellen bei gemeinsamen Zuständigkeiten
- die Zuordnung von Einsatzbeamten entsprechend ihrer fachlichen Qualifikation und Ausbildung in die einzelnen Wachabteilungen und Werkstätten
- die Erfassung der Personal- und Einsatzstatistik
- die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Aus der Einsatz-Vorbereitung ist jedoch nicht abzuleiten, ob auch das Einsatzziel erreicht wird.

Die durch die Null-Lösung seit Jahren nicht gegebene Erreichbarkeit des Einsatzziels der Feuerwehren für den Norden Braunschweigs wird in der Stellungnahme der Stadt Braunschweig vollkommen Außer acht gelassen.

Unrealistisch erscheint auch diese Einschätzung: Anlässlich eines Bürgerabends in Bechtsbüttel am 03.08.2010 meinte der Geschäftsführer der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH, Gelfert, zu den Auswirkungen einer Sperrung der Grasseler Straße auf [Umwegfahrten von Polizei und Feuerwehr](#): "Anfahrtswege für Polizei und Berufsfeuerwehr verzögern sich um 1 bis zu 2 Minuten."

Bekannt ist jedoch, dass die Durchfahrung des anfallenden Umwegs von mindestens 2 km Länge in 1 Minute einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h entsprechen würde. Wie Löschfahrzeuge der Feuerwehr also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km/h hierfür nicht ausgelegte Kurven befahren und durch das Stadtgebiet rasen sollen, bleibt schleierhaft.

Dazu ein Fachmann der Feuerwehr: "Als Feuerwehrmann sehe ich bei den Löschfahrzeugen kaum Möglichkeiten, schneller als 90 km/h zu fahren. 100 km/h wäre eine seltene Spitze nach Tacho. Wenn ich das Fahrzeug lenke, sind 70 km/h in Ortschaften die Obergrenze, und 90 km/h auf der Landstraße ruft schon Proteste der Atemschutzgeräteträger auf den Plan, die sich während der Fahrt im Fahrzeug ausrüsten müssen."

Im Norden Braunschweigs lebt neben jungen Familien eine große Anzahl älterer Menschen. Dass insbesondere für sie der Zeitfaktor bei Umwegfahrten eine überlebenswichtige Rolle spielt, zeigt der Bericht eines Rentners: Peter-Sigmund N. aus Bevenrode bekam Leibschmerzen und brach zusammen. Er musste nach eigenen Angaben 16 Mal reanimiert werden, bevor das Rettungsfahrzeug nach 45 Minuten eintraf [6].

**Die Stellungnahme der Stadt Braunschweig erscheint daher im Hinblick auf das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung nicht geeignet, eine Null-Lösung zu favorisieren.**

## **5. Schlussbemerkung**

Der Ausbau des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg für die Eitelkeiten und Bequemlichkeiten eines ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG war eine gigantische Fehlinvestition.

Ein Gutachten zum Flughafens Braunschweig-Wolfsburg der Firmen amd.sigma und BPG [4] im Auftrag der Städte Braunschweig und Wolfsburg empfiehlt daher eine Rückstufung des Flughafens zu einem Sonderflughafen oder zu einem Werksflughafen und eine Verpachtung/Veräußerung der nicht benötigten Flächen. Das Gutachten gehört nicht in die Reihe der Gefälligkeitsgutachten und wird daher den Gremien und der Öffentlichkeit vorenthalten.

Die Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement KGSt (Mitglied: Stadt Braunschweig) kommt zu ähnlichen Empfehlungen wie das vorstehend genannte Gutachten und hat diese – allerdings bisher erfolglos – der Stadt Braunschweig angedient

Verweise auf einen sich entwickelnden „Forschungsflughafen“ helfen bei der Beurteilung des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg nicht weiter. So bestätigte der ehemalige Vorsitzende des Aufsichtsrats der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH, Manlik: „Dieser Begriff (Anm.: Forschungsflughafen) allein als Marketingbegriff hat ja mit dem Flughafen selbst gar nichts zu tun, sondern ist das Cluster drum herum.“ [7].

Zwischen den beiden Extremforderungen „Bude zumachen“ und „Nichtstun (Null-Lösung)“ gibt es jedoch einen Kompromiss: Öffnung der Grasseler Straße nach dem Vorbild des Flughafens Gibraltar, der seit Jahrzehnten als internationaler Flughafen eine Schrankenlösung erfolgreich praktiziert.

## 6. Literatur

- [1] Thießen  
Ein Flughafenkonzept für NRW  
Grundzüge einer rationalen Flughafenpolitik  
Prof. Dr. Friedrich Thießen  
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften  
TU Chemnitz  
2016
- [2] Burmeister  
Wie viel Verkehr belastet Bechtsbüttel?  
Hans-Martin Burmeister  
<http://www.bechtsbuettel.de/verkehrMai2012.html>  
2018
- [3] Beyer  
Stellungnahme zu Verkehrsmesswerten in Braunschweig-  
Waggum  
Dipl.-Ing. Ralf Beyer  
15. September 2014
- [4] amd.sigma  
BPG  
Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH (FBW)  
Abschlussbericht über Beratungsleistungen von  
amd.sigma strategic airport development und BPG  
Beratungs- und Prüfgesellschaft mbH  
05.09.2018.
- [5] Wermuth  
Verkehr im Bereich des Flughafens Braunschweig-  
Wolfsburg – Aktualisierung und Erweiterung der  
Verkehrsuntersuchung zum Planfeststellungsverfahren.  
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und  
Infrastrukturplanung GmbH.  
28.05.2018.
- [6] Krause,  
Ann  
Die Untertunnelung des Flughafens BS-Waggum – Eine  
sinnvolle Alternative?  
Facharbeit von Stefan Krause und Dorit Ann.  
2012
- [7] Braunschweiger  
Zeitung  
Schlag auf Schlag zum Flughafen – Das wurde gesagt  
Braunschweiger Zeitung  
01.11.2012
- [8] LaReG  
UVP-Bericht mit integriertem Variantenvergleich zum  
Antrag auf Verzicht der mit Beschluss vom 15. Januar  
2007 festgestellten Verlegung der Grasseler Straße östlich  
des Flughafens (Ostumfahrung).  
Planungsgemeinschaft LaReG  
Juli 2020