

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister
Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Platz der Deutschen Einheit 1

38100 Braunschweig

Betreff: Planfeststellungsverfahren für den Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest A 39/A391 und Neubau der Anschlussstelle Rünigen-Süd
Bezug: Öffentliche Bekanntmachung (BZ) vom 24.2.2007
hier: Einwändungen im Rahmen der Auslegung

Braunschweig, den 8. April 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bewohner des im Norden des Braunschweiger Stadtteiles Stöckheim gelegenen Baugebietes „Am Zoo“ haben wir die Planfeststellungsunterlagen zum Umbau des AD BS-SW in AUGENSCHIN genommen. Angesichts der laut der Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan zu erwartenden Steigerungen in der Verkehrsleistung wird die Notwendigkeit des Ausbaus des AD von uns nicht grundsätzlich bezweifelt. Auch wenn der Bereich Stöckheim Am Zoo in den Planfeststellungsunterlagen - soweit wie für uns ersichtlich - keine Berücksichtigung in den Planungsunterlagen gefunden hat, so sehen wir uns, wie nachfolgend dargelegt wird, dennoch von dem Ausbau betroffen.

1) Fehlende Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Naherholungsgebiet Südsee

Der bis nah an der Baugebiet Stöckheim heranreichende Südsee und die ihn umgebenden z.T. parkähnlichen Grünanlagen dienen uns persönlich als ein intensiv genutztes Naherholungsgebiet. Mit dieser Einschätzung der Bedeutung des Südsee-Gebietes als Naherholungsgebiet stehen wir nicht allein. Vielmehr unterstreichen die Festlegungen im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP), im Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig als auch die Baugebietswerbeschriften der Stadt Braunschweig sowie namhafter Bauträger, dass unsere Einschätzung durch einen breiten gesellschaftlichen Konsens getragen wird.

- Im geltenden Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Zweckverbandes Großraum Braunschweig als auch im derzeit diskutierten Neuaufstellungsentwurf wird der Südsee als Vorranggebiet für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung festgelegt. Hierbei ist zu bemerken, dass mit dieser Art „starken Inanspruchnahme durch die Bevölkerung“ keineswegs eine entsprechende Lärmintensität verbunden ist. Die bevorzugten Erholungsformen sind vielmehr Spazierengehen, Radfahren und Joggen sowie im Sommerhalbjahr Segeln; alles wenig lärmintensiv, jedoch sehr lärmempfindlich.
- Im geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig wird das Südseeumfeldes als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ dargestellt. Auch dies gibt die tatsächlichen Nutzung und deren Intensität ebenfalls zutreffend wieder.

- Sowohl die Stadt Braunschweig als auch der in Stöckheim im Wesentlichen tätige Bauträger Campus Familienhaus GmbH bewerben die hiesigen Baugebiete insbesondere auch mit der Naherholungsfunktion und -qualität des Südsees.

Es wird deutlich, dass der Südseebereich eine hohe Bedeutung für die Naherholung in Braunschweig hat. Gerade im Zuge der CO₂-Minderungsdiskussion ist es wichtig, derartige Gebiete in unmittelbarer Nähe zu den bewohnten Gebieten zu schützen und zu erhalten, um einer dem Ziel einer CO₂-Minderung entgegenlaufenden automobilen Naherholungsflucht wirksam zu begegnen.

Wir fordern deshalb die Einbeziehung des Naherholungsgebietes Südsee in die Lärmschutzmaßnahmen. Dazu gehört die Abschirmung aller in Richtung des Südsees zugewandten Fahrbahnen.

2) Einbeziehung besonderer örtlicher Verhältnisse

Aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse rechnen wir auch unmittelbar an unserem Wohnstandort mit einer erheblichen Zunahme der sich aus den Verkehrssteigerungen und den baulichen und räumlichen Veränderungen ergebenden Lärmbelastungen. Zu den besonderen Verhältnissen zählen der von dem zukünftigen Autobahndreieck bis dicht an die Ortslage Stöckheim heranreichende Südsee sowie die im gleichen Bereich liegende flache Okerniederung. Beides dämpft Lärm nur in einem geringen Maße. Vielmehr der wird Schall besonders gut reflektiert und über weite Strecken getragen. Die „gute“ Schallausbreitung und -weiterleitung im Bereich der Okerniederung ist in diesem Gebiet durch die intensiv wahrnehmbaren Geräusche der auf den Eisenbahnstrecken Braunschweig – Wolfenbüttel/Salzgitter verkehrenden Züge bereits seit langem allgemein bekannt. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass es aufgrund dieser örtlichen Besonderheiten auch in größeren als allgemein üblichen Entfernungen noch zu Lärmbeeinträchtigungen kommen kann. Aus den Planfeststellungsunterlagen ist für uns nicht ersichtlich, wie den vorliegenden besonderen örtlichen Verhältnisse Rechnung getragen worden ist.

Wir fordern die Einbeziehung der vorliegenden besonderen örtlichen Verhältnisse in die Lärmschutzberechnungen. Dazu gehören insbesondere Untersuchungen zur Lärmausbreitung auf der Wasserfläche des Südsee und in der Okerniederung.

3) Anpassung des Lärmmess- und -berechnungsverfahrens an die konkreten Gegebenheiten der Örtlichkeit

Wie unter 2) bereits erläutert, liegen mit der Wasserfläche des Südsees und der Okerniederung besondere Gegebenheiten vor, die nach unserer Auffassung in dem Messverfahren nicht oder nur unzureichend berücksichtigt worden sind. Dem Artikel der Braunschweiger Zeitung „See lässt Autolärm bis Stöckheim ziehen“ vom 6.3.2007 ist zu entnehmen, dass auch der zuständigen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr diese besonderen Gegebenheiten bekannt sind, diese aber mit dem Hinweis, dass in den Berechnungsverfahren nicht alle Parameter berücksichtigt werden könnten, u.U. nicht berücksichtigt worden sind. Insbesondere die „schallharte“ Wasserfläche des Südsees dominiert die Örtlichkeit. Möglicherweise werden also im vorliegenden Fall wichtige und auch den Anwendern des Berechnungsverfahrens bekannte Einflüsse auf die Lärmausbreitung nur deshalb nicht berücksichtigt, weil sie in dem derzeit gültigen Berechnungsverfahren nicht vorgesehen sind. Auch wenn es sich bei dem Be-

rechnungsverfahren um eine anerkannte Regel der Technik handelt, so entbindet dies insbesondere einen wissenschaftlich ausgebildeten Anwender nicht von der Pflicht, Rechenschaft über die Zweckmäßigkeit und Zulässigkeit der Anwendung im konkreten Fall abzulegen. Wenn wie im vorliegenden Fall bekannt ist, dass eine Wasserfläche schallhart ist und die örtliche Situation dominiert, muss sich ein wissenschaftlich ausgebildeter Experte damit auseinandersetzen, wie der Regelungsgehalt einer anerkannten Regel der Technik und insbesondere des zugehörigen Gesetzes dennoch erreicht werden kann. Allein die Begründung, dass die Berücksichtigung nicht vorgesehen sei, ist nicht ausreichend. Berücksichtigt man ferner, dass das Lärmberechnungsverfahren bis auf geringfügige Modifikationen etwa aus dem Jahre 1990 stammen soll, somit also immerhin schon 17 Jahre alt wäre, ist davon auszugehen, dass seit jener Zeit Wissenschaft und Technik nicht stehen geblieben sind. Dies macht eine auf die konkrete Planungssituation nicht reflektierte Anwendung einer Regel der Technik nicht einfacher, denn es ist in solchen Fällen damit zu rechnen, dass in der Fachwelt durchaus über die Lücken und Schwächen diskutiert wird. Auch wenn es noch kein neues oder verbessertes Verfahren geben sollte, entbindet dies den wissenschaftlich ausgebildeten Anwender einer anerkannten Regel der Technik nicht davon, die Berechnungsergebnisse vor dem Hintergrund der bekannten Mängel auf Plausibilität und Sinnhaftigkeit zu überprüfen und auf der Basis projektspezifischer Gegebenheiten gegebenenfalls andere Entscheidungen zu treffen, um den eigentlichen Regelungsgehalt der Vorschrift (Immissionsschutz) zu erreichen. Denn durch die Anwendung einer anerkannten Regel der Technik sollen grundsätzlich Fehler verhindert, nicht aber in einer konkreten Planungssituation erkannte Fehler bewusst „legalisiert“ werden. In diesem Zusammenhang sei auf ein Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 19.03.2004 - 10 B 2690/03 verwiesen, das im Zusammenhang mit den Lärmschutzberechnungen für Windkraftanlagen festgestellt hat, dass es zur Berücksichtigung der fortschreitenden technischen Entwicklung - insbesondere des verbesserten Wirkungsgrads einer Anlage oder technischer Besonderheiten des Antriebs- und Steuerungssystems - erforderlich sein kann, *bisher gebräuchliche Mess- und Berechnungsverfahren über die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke hinaus weiter zu entwickeln und den technischen Gegebenheiten der zu beurteilenden Anlage anzupassen*. Dies dürfte im übertragenen Sinne auch auf die schallharte und die Landschaft dominierende Wasserfläche des Südsees sowie die Okerniederung zutreffen.

Wir fordern deshalb die angemessene Berücksichtigung der Wasserfläche des Südsees sowie der Okerniederung in den Lärmschutzberechnungen. Dazu ist mit Verweis auf das vorstehend genannte Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen gegebenenfalls auch das Berechnungsverfahren weiterzuentwickeln und anzupassen, um sicherzustellen, dass der Regelungsgehalt des Bundesimmissionsschutzgesetzes erreicht wird.

4) Berücksichtigung der überproportional ansteigende Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr

In den Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan (Prognosehorizont 2015) steigt die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr gegenüber des Personenstraßenverkehrs überproportional stark an. Dies führt zu einer Erhöhung des LKW-Anteils. Da die Zunahme der Verkehrsleistung in erster Linie auf die Erhöhung der Transportweiten zurückzuführen ist, sind, werden vorrangig die Autobahnen von dieser Entwicklung betroffen sein.

In der Quelle <http://www.autobahn-online.de/deges/98/a2.html> wird darauf verwiesen, dass schon 1993 die durchschnittliche Belastung der A2 im Bereich Sachsen-

Anhalts/Brandenburgs zwischen 40.000 und 60.000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von über 25 % betrug. Dies dürfte sich vermutlich nicht wesentlich von der hiesigen und heutigen Situation unterscheiden. Auch für den sechsstreifigen Ausbau der A7 zwischen Bockenem und dem AD Salzgitter wird mit einem LKW-Anteil von 20 % gerechnet. Die A 39 wird zukünftig eine bedeutende Querspange zwischen der A 7 und der A 2 bilden und eine bedeutende Verbindung zwischen dem östlichen Nachbarn Deutschlands und dem mittleren Raum der westdeutschen Länder bilden. Vor diesem Hintergrund erscheint der den Lärmschutzberchungen zugrunde liegende Wert von 12,5 % als zu gering und nicht plausibel. Dies gilt auch im Hinblick auf die spätere Verlängerung der A 39 in Richtung Lüneburg/Hamburg/Ostsee, wo aufgrund der Seehäfenanbindung ebenfalls mit hohen LKW-Anteilen zu rechnen ist. Die A 39 würde in diesen Relationen auch eine interessante Parallele zur A 7 Richtung Hamburg darstellen.

Wir fordern deshalb eine Überprüfung der zugrunde gelegten Verkehrszahlen und insbesondere der LKW-Anteile.

Wir bitten um die Zusendung einer Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen