

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

**zum**

**Antrag der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH**

**auf Verzicht der mit Beschluss vom 15. Januar 2007**

**festgestellten Verlegung der Grasseler Straße**

**östlich des Flughafens (Ostumfahrung)**

**02. Juni 2020**

## Inhalt

|                                                                             |           |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I. Gegenstand des Verfahrens .....</b>                                   | <b>4</b>  |
| <b>II. Planfestgestellte Ostumfahrung .....</b>                             | <b>5</b>  |
| 1. Der PFB 2007.....                                                        | 5         |
| 2. Das Urteil vom 20. Mai 2009.....                                         | 5         |
| 3. Die weitere Entwicklung bis 2018 .....                                   | 7         |
| <b>III. Verzicht auf die Ostumfahrung.....</b>                              | <b>8</b>  |
| 1. Verkehrsprognose und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes .....          | 9         |
| 2. Bauliche Folgen des Verzichts auf die Ostumfahrung.....                  | 17        |
| 3. Schalltechnische Beurteilung des Verzichts auf die Ostumfahrung<br>..... | 20        |
| 4. Gesamtlärm.....                                                          | 23        |
| <b>IV. Anpassung der landespflegerischen Begleitplanung.....</b>            | <b>25</b> |
| 1. Entfall Ostumfahrung .....                                               | 25        |
| 2. Aktualisierte Ermittlung des Kompensationsbedarfes.....                  | 25        |
| 3. FFH-Verträglichkeit.....                                                 | 26        |
| <b>V. Umweltverträglichkeitsprüfung .....</b>                               | <b>27</b> |
| <b>VI. Auflage A.I.2.4.3 .....</b>                                          | <b>28</b> |

## **Abbildungsverzeichnis:**

|                                                                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Abb. 1: Ausschnitt aus dem „Plan der Flugbetriebsflächen“ vom 30. Mai 2005. ....</b>                                 | <b>5</b>  |
| <b>Abb. 2: Abschnitt der überbauten Grasseler Straße. ....</b>                                                          | <b>7</b>  |
| <b>Abb. 3: Darstellung der „Westumfahrung“ im Zuge der Bienroder Spange .....</b>                                       | <b>8</b>  |
| <b>Abb. 4: Auszug aus wvi 2018, Abb. 3-1 (S. 33) – Verkehrsbelastung 2030 ohne Ostumfahrung. ....</b>                   | <b>10</b> |
| <b>Abb. 5: Auszug aus wvi 2018, Abb. 4-3 (S. 44) – Vergleich Verkehrsbelastung 2030 mit/ohne Ostumfahrung. ....</b>     | <b>11</b> |
| <b>Abb. 6: Auszug aus wvi 2018, Abb. 4-11 (S. 54) – Vergleich Verkehrsbelastung 2030 ohne Ostumfahrung/Tunnel. ....</b> | <b>12</b> |
| <b>Abb. 7: Für Radfahrer nutzbarer Wirtschaftsweg östlich des Flughafens. ....</b>                                      | <b>16</b> |
| <b>Abb. 8: Planfestgestellte Verlegung der Grasseler Straße (Unterlage 5.3, Plan 5-1).....</b>                          | <b>18</b> |
| <b>Abb. 9: Planfestgestellte Verlegung der Grasseler Straße (Unterlage 5.3, Plan 5-2).....</b>                          | <b>18</b> |
| <b>Abb. 10: Planfestgestelltes Regenrückhaltebecken an der Grasseler Straße (neu) (Unterlage 5.3, Plan 5-2).....</b>    | <b>19</b> |
| <b>Abb. 11: Planfestgestellter Radweg südlich der Tiefe Straße(Unterlage 5.3, Plan 5-3) .....</b>                       | <b>19</b> |
| <b>Abb. 12: Planfestgestellte Neutrassierung des Anschlusses der Tiefe Straße an die Grasseler Straße.....</b>          | <b>20</b> |



## **I. Gegenstand des Verfahrens**

Gegenstand des Verfahrens ist der endgültige Verzicht auf die planfestgestellte „Verlegung der ehemaligen L 293 (Ostumfahrung „Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH“)“, § 77 Satz 1 VwVfG. Nach der Entscheidung des Niedersächsischen Obergerichtes (Nds. OVG) vom 20. Mai 2009 (Az. 7 KS 28/07) stellt die Ostumfahrung ein vom planfestgestellten (und inzwischen abgeschlossenen Ausbau) des Flughafens abtrennbaren Vorhabensteil dar (Nr. II.).

Die in den Parallelverfahren (Az. 7 KS 59/07) festgestellten Mängel des Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 (PFB 2007) hinsichtlich der Belastung der Kläger jenes Verfahrens durch Verkehrslärm und Wirbelschleppen sind erledigt. Die Kläger jenes Verfahrens haben sich mit der Vorhabenträgerin verglichen und bestätigt, dass ihre Einwendungen erledigt sind.

Auf der Grundlage der Alternativenprüfung auf aktueller Datenbasis ist die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis gekommen, dass der Verzicht auf die Ostumfahrung die vorzugswürdige Alternative ist. Das vorhandene Straßennetz ist leistungsfähig. Durch den Verzicht auf die Ostumfahrung treten keine unzumutbaren Lärmwirkungen auf (Nr. III.).

Der Verzicht auf die Ostumfahrung reduziert den ursprünglichen vorhabenbedingten Eingriff in Natur und Landschaft um ca. 6,74 ha. Daher ist eine Neubilanzierung des im PFB 2007 festgestellten vorhabenbedingten Eingriffes erforderlich. Es ist festzustellen, in welchem Umfang nach dem Entfall des durch die Ostumfahrung bedingten Eingriffes Kompensationsmaßnahmen reduziert werden können. Die Anpassung der Kompensationsmaßnahmen zieht eine Anpassung des Grunderwerbsverzeichnisses nach sich, soweit landschaftspflegerische Maßnahmen in ihrem Umfang zu ändern oder auf ihre Umsetzung zu verzichten ist (Nr. IV.).

Durch Planverzichtsentscheidung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wurde das Grundstück des Waggumer Weghauses im Osten in den Flughafen einbezogen. Damit ist der Schutz dieses speziellen Gebäudes und seiner vormaligen Nutzung nicht mehr erforderlich.





## II. Planfestgestellte Ostumfahrung

### 1. Der PFB 2007

Mit dem PFB 2007 hat die NLStBV die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg planfestgestellt. Bestandteil der Planfeststellung war eine Verlegung der durch die Verlängerung der Start-/Landebahn zerschnittenen Landesstraße L 293 „Grasseler Straße“ einschließlich einer Neuanbindung der Grasseler Straße in Waggum an die Straße „Am Flughafen“ im Norden und an die Landesstraße L 635 (Tiefe Straße) südlich des erweiterten Flughafengeländes.

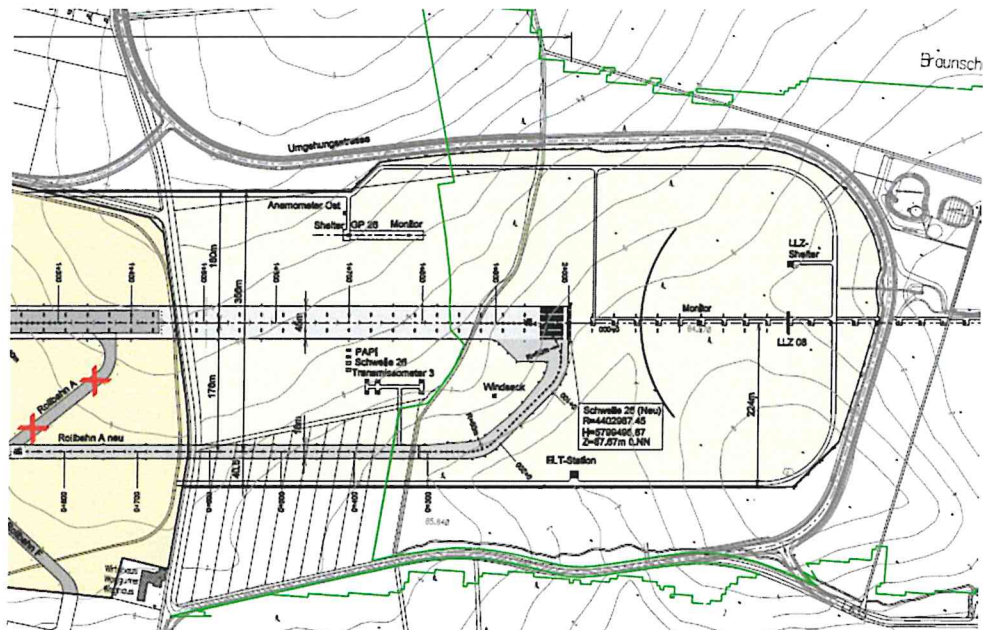


Abb. 1: Ausschnitt aus dem „Plan der Flugbetriebsflächen“ vom 30. Mai 2005.

### 2. Das Urteil vom 20. Mai 2009

Das Nds. OVG hat mit Urteil vom 20. Mai 2009 (7 KS 28/07) beanstandet, dass die planfestgestellte Verlegung der L 293 nicht den Anforderungen des § 34c Abs. 3 Nr. 2 NNatG a.F. (= § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG n.F.) genüge. Sie führe zu zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 3630-401 „Wälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg (V 48)“. Der PFB 2007 habe nicht ausreichend geprüft, ob es zumutbare Alternativen zu der planfestgestellten Trassenführung geben würde. Das Nds. OVG hat die aufgrund der Verlängerung der Start-/Landebahn erforderliche Verlegung der L 293 als abtrennbaren Teil



des festgestellten Vorhabens eingeordnet und ihn wegen der insoweit fehlenden Alternativenprüfung für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.

Dieser Teil des planfestgestellten Vorhabens ist im Planfeststellungsbeschluss unter Nr. A.1.1.2 festgestellt (insbesondere Unterlage 5.3/Pläne 5-1, 5-2 und 5-3).

- vgl. Nds. OVG, Urteil vom 20. Mai 2009 - 7 KS 28/07 -, Juris, RdNr. 118 -

2.1 Der Tenor des Urteiles erfasst die vollständige Planunterlage 5.3, die im Ordner 3 des PFB 2007 enthalten ist und unter Nr. A.1.1.2 im PFB 2007 (S. 12) festgestellt ist. Es betrifft also auch die in Plan 5-3 dargestellte Kurvenabflachung sowie den entlang der Tiefe Straße neu herzustellenden Radweg, deren bauliche Umsetzung jeweils in das Vogelschutzgebiet eingreifen würde.

2.2 Zu der Alternativenprüfung des PFB 2007 stellt das Nds. OVG fest.

2.2.1 Zu Recht sei die Tunnellösung von der NLStBV als nicht mehr zumutbare Alternative bewertet worden. Diese Variante würde das erweiterte Flughafengelände auf einer Länge von 410 m unterführen. In Anbetracht der mit ihr verbundenen Mehrkosten und des mit dieser Variante erreichbaren ökologischen Vorteiles sei sie nicht zumutbar.

- Nds. OVG, Urteil vom 20. Mai 2009 - 7 KS 28/07 -, Juris, RdNr. 119 -

2.2.2 Dagegen sei die Zumutbarkeit weiterer Alternativen auf der Grundlage der dem Nds. OVG vorliegenden Ermittlungen der NLStBV nicht eindeutig zu verneinen. Dies gelte insbesondere für

- einen vollständigen Verzicht auf eine Umfahrung des ausgebauten Verkehrsflughafens und die damit verbundene ersatzlose Sperrung der Grasseler Straße und
- eine westliche Umfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg.

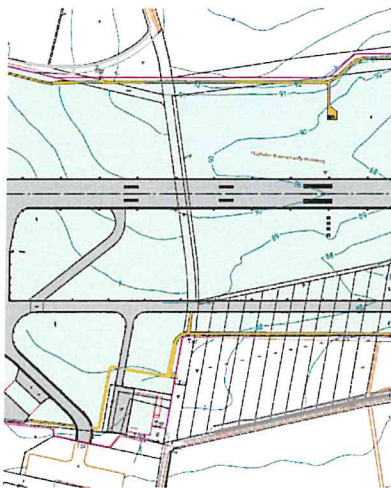
- Nds. OVG; Urteil vom 20. Mai 2009 - 7 KS 28/07 -, Juris, RdNrn. 120 bis 122 -



### 3. Die weitere Entwicklung bis 2018

Der bestandskräftig planfestgestellte Ausbau des Verkehrsflughafens ist zwischenzeitlich abgeschlossen

- 3.1 Die Grasseler Straße ist im November 2010 von ihrer jetzigen Anbindung an die Straße „Am Flughafen“ in Waggum bis zu ihrer früheren Verknüpfung mit der Landesstraße L 635 (Querum-Hondelage) im Bereich des Waggumer Weghauses gesperrt worden. Sie wurde in diesem Abschnitt zurückgebaut und ist als bauliche Anlage im Bereich des Flughafens auch nicht mehr vorhanden.



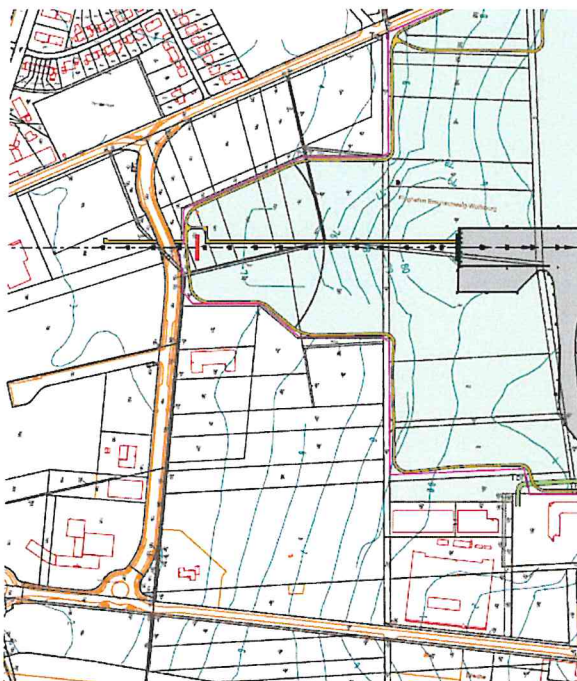
**Abb. 2: Abschnitt der überbauten Grasseler Straße.**

- 3.1.1 Der nördlich des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg verbleibende Teil der Grasseler Straße ist an seinem südlichen Ende an die Straße „Am Flughafen“ angeschlossen worden. Hierzu wurde die Anbindung, wie in den Plänen 5-1\_a und 6-1\_a zur Planfeststellung beantragt, hergestellt. Südlich des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg wurde die Grasseler Straße zwischen ihrer Einmündung in die „Tiefe Straße“ und der „Eckenerstraße“ in „Alte Grasseler Straße“ umbenannt.
- 3.1.2 Mit Verfügung vom 22. November 2012 (31020-L 293 Flughafen) hat die NLStBV Geschäftsbereich Wolfenbüttel Teilstrecken der Landesstraße 293 auf dem Gebiet der Stadt Braunschweig zur Kreisstraße K 3 bzw. K 4 abgestuft [Nds. MBl Nr. 45/2012 (S. 1217)].
- 3.2 Westlich des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg hat die Stadt Braunschweig als zuständige Straßenbaulastträgerin die nördlich des Flughafens verlaufende „Waggumer Straße“ über die „Hermann-Schlichting-





Straße“ mit der südlich des Flughafens verlaufenden „Hermann-Blenk-Straße“ verknüpft. Die als sogenannte „Bienroder Spange“ auf der Grundlage der Bebauungspläne „BI 39 und WA 70“ der Stadt Braunschweig vom 21. September 2010 hergestellte „Hermann-Schlichting-Straße“ ermöglicht seit November 2010 eine Westumfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg. Sie übernimmt verkehrliche Funktionen der planfestgestellten Ostumfahrung.



**Abb. 3: Darstellung der „Westumfahrung“ im Zuge der Bienroder Spange**

### **III. Verzicht auf die Ostumfahrung**

Mit der Herstellung der Bienroder Spange durch die Stadt Braunschweig wurde eine Variante, die vom Nds. OVG als damals nicht ausreichend geprüft bezeichnet worden war, realisiert. Hierdurch hat sich die Situation gegenüber derjenigen zum Zeitpunkt der Planfeststellung grundlegend geändert. Die Grasseler Straße ist – wie planfestgestellt – unterbrochen worden. Eine Westumfahrung ist unter Verkehr. Daher ist zu prüfen, ob es einer Ostumfahrung noch bedarf und ein Verzicht auf die planfestgestellte Ostumfahrung möglich oder gar erforderlich ist. Aufgrund der aktuellen Verkehrsuntersuchung der wvi GmbH, Verkehr im Bereich des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg, Mai 2018 (wvi 2018) und der hierauf aufbauenden Schalltechnischen Untersuchung der KSZ Ingenieurbüro GmbH steht fest, dass die



Ostumfahrung als Folgemaßnahme des Flughafenausbaus nicht mehr erforderlich ist.

1. Verkehrsprognose und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Die Vorhabenträgerin hat geprüft, ob aufgrund der bestehenden Situation im Verkehrsnetz die Realisierung der Ostumfahrung unter verkehrlichen Gesichtspunkten noch erforderlich ist. Sie hat die wvi GmbH beauftragt, den Verkehr im Bereich des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg darauf zu prüfen, ob die vor der Trennung der Grasseler Straße bestehenden Verkehrsbeziehungen wieder angemessen hergestellt sind, welche Verkehrsbelastungen auf diesen Straßenabschnitten bestehen und ob sich daraus etwaige Handlungserfordernisse im Hinblick auf straßenbauliche Maßnahmen oder die verkehrsbedingten Lärmbelastungen ergeben.

1.1 Auf der Grundlage einer im Mai 2018 im Auftrag der Stadt Braunschweig erstellten Verkehrsuntersuchung für den Nordosten Braunschweigs hat die wvi GmbH speziell den Verkehr im Bereich des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg vertieft untersucht (wvi 2018). Die Verkehrsuntersuchung hat entsprechend der Verkehrswegeplanung des Bundes den Planungshorizont 2030 gewählt. Sie setzt auf dem Analysefall 2016 auf (wvi 2018, S. 19/20; Abb. 2-8).

1.2 Die Verkehrsuntersuchung betrachtet drei Planfälle im Jahr 2030.

Der Vergleich der drei Planfälle ermöglicht die sachgerechte Bestimmung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straßenquerschnitte und die Beurteilung, ob bei den Anwohnern nicht mehr zumutbare Lärmbelastungen entstehen.

1.2.1 Der „Prognosenullfall“ beschreibt den Verzicht auf die Ostumfahrung. Mit dem Verzicht unterbleiben die folgenden planfestgestellten baulichen Maßnahmen im Vogelschutzgebiet V48:

- Neubau der Grasseler Straße einschließlich Radweg zwischen Anschluss Tiefe Straße und Anschluss Grasseler Straße alt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+960 (Unterlage 5.3/Pläne 5-1 und 5-2),
- Errichtung des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 1+380 bis Bau-km 1+470 (Unterlage 5.3/Plan 5-2),



- Herstellung des Radwegs südlich der Tiefe Straße von Bau-km 2+713 bis Bau-km 1+960 (Unterlage 5.3/Pläne 5-3 und 5-2) und
- Herstellung der „Kurvenabflachung“ zwischen der Grasseler Straße und der Tiefe Straße bei Bau-km 2+713 bis Bau-km 2+616 (Unterlage 5.3/Plan 5-3).

1.2.2 Der „Prognosenullfall 2030“ ist durch die in Abbildung 4 dargestellten Verkehrsbelastungen gekennzeichnet.

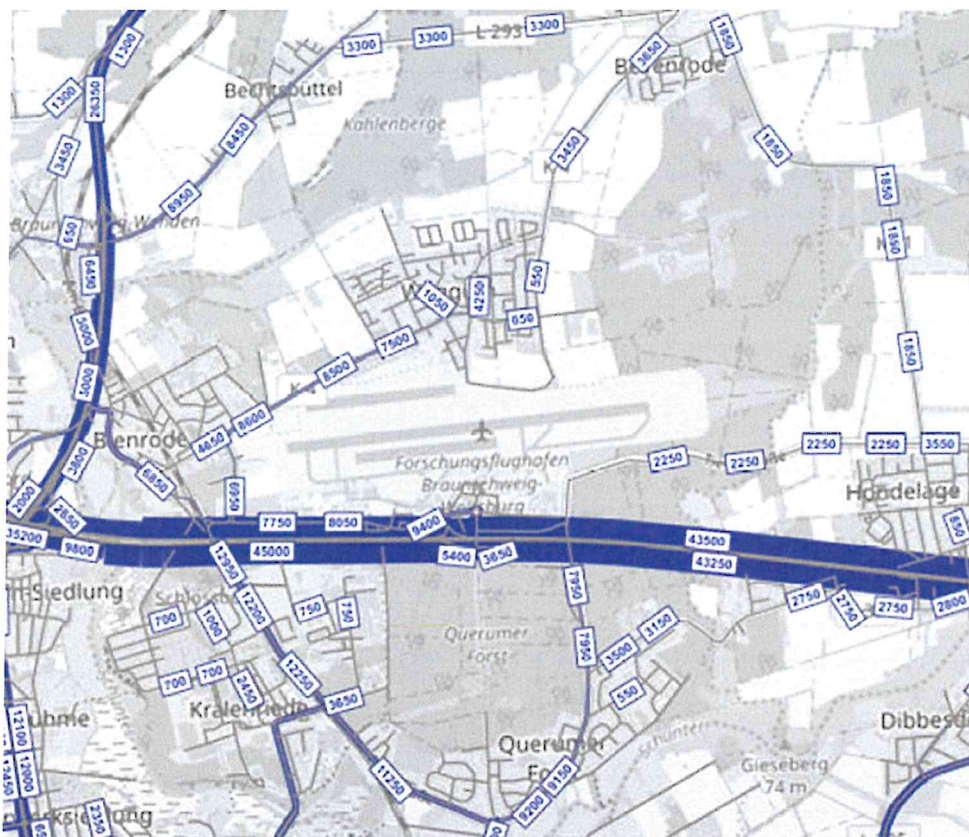


Abb. 4: Auszug aus wvi 2018, Abb. 3-1 (S. 33) – Verkehrsbelastung 2030 ohne Ostumfahrung.

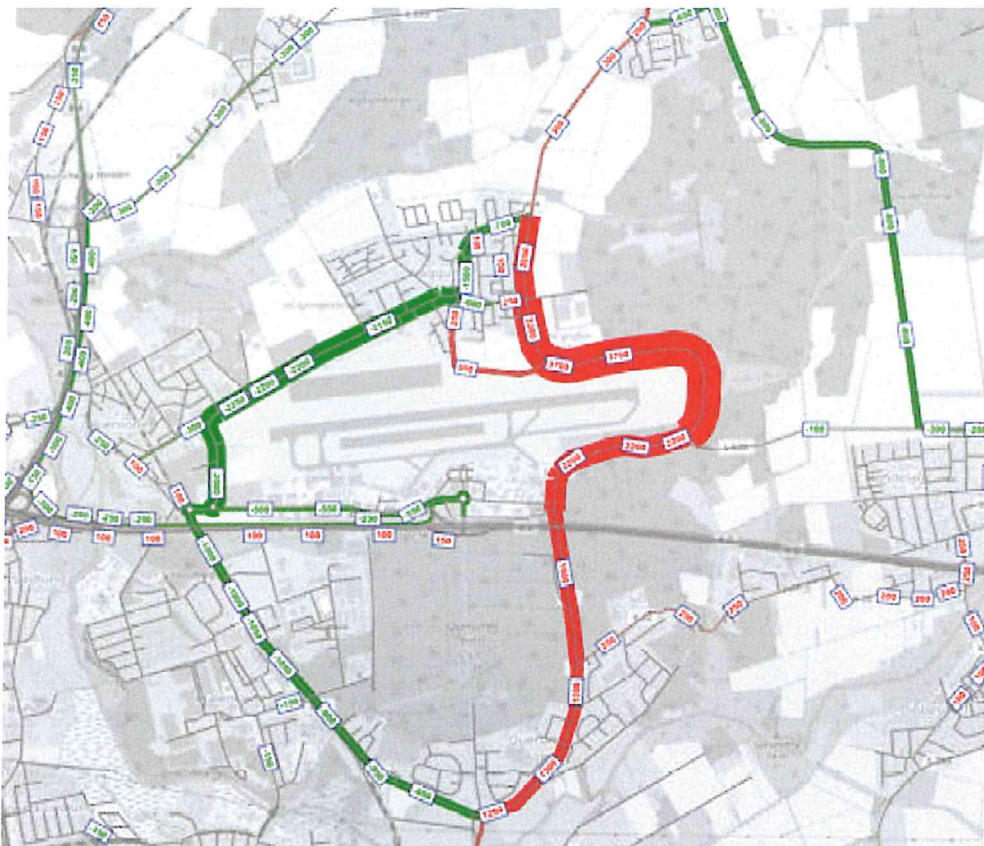
Kennzeichnend für den Prognosenullfall ist die Verkehrsbelastung der Tiefe Straße mit 2.250 Kfz/24 h, der Hondelager Straße mit 1.850 Kfz/24 h, der Grasseler Straße zwischen Bevenrode und Waggum Nord mit 3.450 Kfz/24 h, der Verbindung zwischen Waggum und Bienrode mit 7.500 bis 8.600 Kfz/24 h und der Forststraße südlich der A2 mit ca. 12.200 Kfz/24 h.

Ohne Ausbau des Verkehrsflughafens Braunschweig hätte die Verkehrsführung über die Grasseler Straße fortgesetzt werden können. Durch den



Verzicht auf die Ostumfahrung müssen die Nord-Süd-Verkehre über das bestehende Verkehrsnetz abgewickelt werden.

- 1.2.2 Die planfestgestellte Ostumfahrung würde mit der Realisierung der unter Nr. A.1.1.2 festgestellten Bauwerke einhergehen. Die verkehrlichen Wirkungen der Ostumfahrung sind in der Verkehrsuntersuchung in der Abbildung 4-2 (S. 43) dargestellt. Die Abbildung 4-3 (S. 44) der Verkehrsuntersuchung zeigt, dass es bei einer Ostumfahrung zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Waggum und Bienrode (ca. - 2.200 Kfz/Tag) und der Hondelager Straße (ca. - 800 Kfz/Tag) sowie der Forststraße/L 635 (südlich der A 2) (ca. - 1.000 Kfz/Tag) käme. Dagegen werden die Grasseler Straße östlich von Waggum (+ 3.200 Kfz/Tag) und die Straße Am Flughafen (ca. + 550 Kfz/Tag) ebenso stärker belastet wie die Bevenroder Straße (südlich der A 2) (ca. + 1.600 Kfz/Tag).



**Abb. 5: Auszug aus wvi 2018, Abb. 4-3 (S. 44) – Vergleich Verkehrsbelastung 2030 mit/ohne Ostumfahrung.**



- 1.2.3 Die Tunnelvariante würde auf die planfestgestellten Maßnahmen unter Nr. A.1.1.2 verzichten, aber einen bergmännisch zu errichtenden Tunnel zur Querung des Flughafengeländes erfordern. Der Tunnel entspricht in etwa der Lage der früheren Grasseler Straße. Der Tunnel selbst hätte eine Verkehrsbelastung von ca. 7.700 Kfz/Tag. Es kommt zu einer deutlichen Steigerung des Verkehrs zwischen Bevenrode und Waggum (ca.  $\pm$  1.650 Kfz/Tag /  $\pm$  4.350 Kfz/Tag) sowie der Straße Am Flughafen (ca.  $\pm$  1.750 Kfz/Tag). Dagegen nimmt der Verkehr in den Ortsdurchfahrten von Bienrode und Waggum – wie bei der Ostumfahrung – ab (ca. - 4.500 Kfz/Tag). Auf der Forst- und der Bevenroder Straße stellen sich vergleichbare Wirkungen wie bei der Ostumfahrung ein (vgl. wvi 2018, Abb. 4-10 und 4-11, S. 53/54).

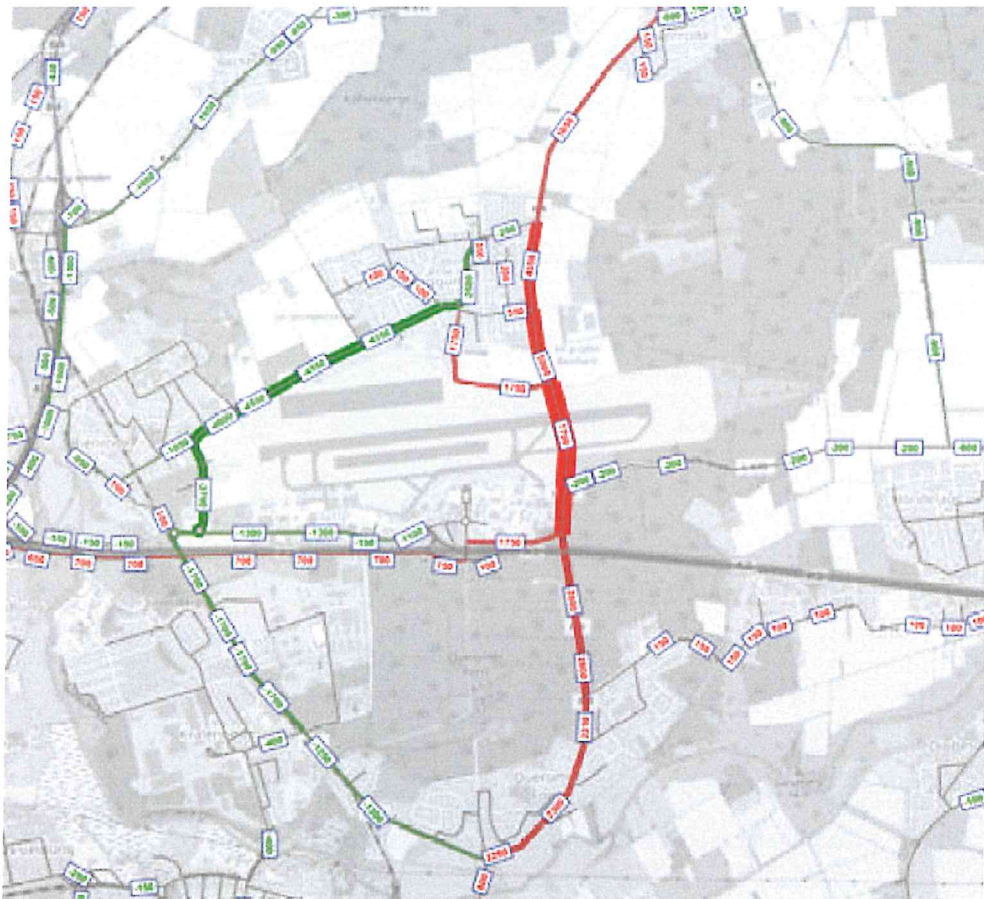


Abb. 6: Auszug aus wvi 2018, Abb. 4-11 (S. 54) – Vergleich Verkehrsbelastung 2030 ohne Ostumfahrung/Tunnel.



- 1.2.4 Der Verzicht auf die Ostumfahrung wird von wvi 2018 in seinen verkehrlichen Wirkungen mit der Realisierung der planfestgestellten Ostumfahrung und den verkehrlichen Wirkungen verglichen, die einträten, wenn die Graseseler Straße (als Tunnel) in ihrer ursprünglichen Lage verblieben wäre. Die von wvi 2018 in den Planfällen ermittelte Verkehrsbelastung bildet die Grundlage der Lärmberechnung und -bewertung. Insbesondere werden die Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten von Bienrode, Waggum und Bevenrode sowie auf der Verbindungsstraßen zwischen Bevenrode und Hondelage sowie auf der Tiefe Straße verglichen. Die wesentlichen Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

| Nach wvi 2018 Abb. 3-1, 4-2, 4-10        | Verzicht auf die planfestgestellte Ostumfahrung | planfestgestellte Ostumfahrung | Tunnel in Lage der ehemaligen Grasseler Straße |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------|
| Tiefe Straße                             | 2250                                            | 4450/2150                      | 2000                                           |
| Hondelager Straße                        | 1850                                            | 1050                           | 950                                            |
| Grasseler Str. Nord                      | 3450                                            | 3750                           | 5100                                           |
| Grasseler Str. Süd                       | 550                                             | 2800/3200                      | 4900/5900                                      |
| Krähenfeld                               | 650                                             | 950                            | 1200                                           |
| Straße Am Flughafen                      | 0                                               | 550                            | 1750                                           |
| Rabenrodestr.                            | 4250                                            | 2200/2750                      | 1750                                           |
| Erlenbruch                               | 1050                                            | 1050                           | 1150                                           |
| Bienroder Str.                           | 7500/8500                                       | 5350/6300                      | 3150/3950                                      |
| Waggumer Str. Ost                        | 8600                                            | 6300                           | 4000                                           |
| Waggumer Str. West                       | 4650                                            | 4300                           | 3600                                           |
| Altmarkstr.                              | 6850                                            | 6950                           | 6950                                           |
| Hermann-Schlichting-Straße               | 6950                                            | 5000                           | 3300                                           |
| Hermann-Blenk-Straße West                | 7750                                            | 7250                           | 6450                                           |
| L 625 zwischen A2 und Bevenroder Straße  | 12950/11250                                     | 11900/10300                    | 11250/9950                                     |
| Bevenroder Straße Süd                    | 17300                                           | 17700                          | 18100                                          |
| Bevenroder Straße von Forststraße bis A2 | 9200/7950                                       | 10500/9550                     | 11450/10750                                    |

**Tabelle 1: Vergleich der verkehrlichen Belastung auf ausgewählten Querschnitten nach wvi 2018.**

- 1.3 Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die planfestgestellte Ostumfahrung aus verkehrlichen Gründen ersatzlos entfallen kann. Die durch die Sperrung der Grasseler Straße unterbrochenen Verkehrsbeziehungen werden durch die Verkehrsführung über die „Bienroder Spange“, die „Waggumer Straße“, die „Bienroder Straße“ und die „Rabenrodestraße“ bereits vollständig ersetzt. In den Ortsdurchfahrten von Bevenrode, Waggum und Bienrode bestehen aufgrund dieser Änderungen weder aktuell noch im Planfall Defizite für die verkehrliche Leistungsfähigkeit. Gleiches gilt für die Hondelager Straße zwischen Hondelage und Bevenrode. Die Ostumfahrung wird zur leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs nicht benötigt.
- 1.3.1 In Waggum kommt es bei Entfall der Ostumfahrung im Bereich der Grasseler Straße zu deutlichen Entlastungen, während im Bereich der Rabenrodestraße und der Bienroder Straße Zunahmen erfolgen (wvi 2018, Abb. 4-3; S. 44).
- 1.3.2 In Bienrode wird an der Waggumer Straße bis zur Hermann-Schlichting-Straße/dem Lönsweg die Verkehrsbelastung gegenüber dem Fall der Realisierung der Ostumfahrung um ca. 2.200 Kfz/Tag erhöht (wvi 2018, Abb. 4-2/S. 43 und Abb. 4-3/S. 44).
- 1.3.3 In Bevenrode führt der Verzicht auf die Ostumfahrung zu einer Entlastung von ca. 200 bis 300 Kfz/pro Tag (wvi 2018, Abb. 4-3/S. 44).
- 1.3.4 Zwischen Bevenrode und Hondelage nimmt der Verkehr um ca. 800 Kfz/Tag zu (wvi 2018, Abb. 4-3/S. 44).
- 1.4 Die Verkehrsentwicklung nördlich des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg beruht nicht allein auf dem Entfall der Grasseler Straße. Für sie sind auch Veränderungen der Verkehrsströme maßgeblich, die sich insbesondere in Waggum und Bienrode eingestellt haben. So verursacht der seit April 2011 bestehende EDEKA-Markt an der Bienroder Straße in Waggum mit 1.640 Kfz-Fahrten/Tag ein erhebliches Verkehrsaufkommen. In der Ortsdurchfahrt von Waggum entstehen allein rund 780 Pkw-Fahrten von Bewohnern aus Waggum und Bevenrode durch den EDEKA-Markt (vgl. wvi 2018, S. 103) Die Verkehrsuntersuchung zeigt auf, dass mit Sperrung der Grasseler Straße die Verkehrsbelastungen östlich von Waggum und in Bevenrode deutlich zurückgegangen sind. Dies wird auch damit erklärt, dass der überörtliche Verkehr teilweise auf die B 4 und die Achse „Bechtsbüttel-Abbesbüttel“ im Westen sowie „Hondelage-Wendhausen-Essenrode“ im

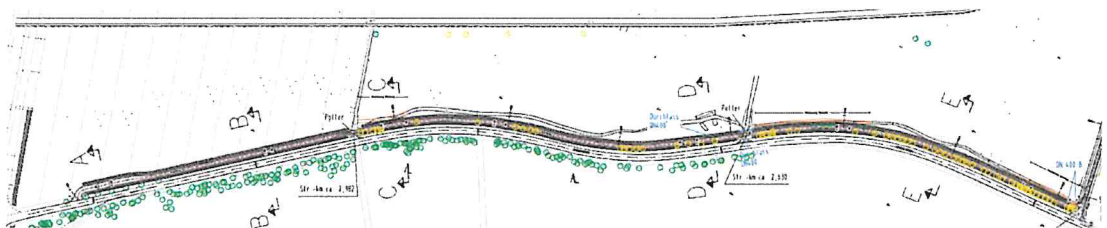




Osten ausweicht (vgl. wvi 2018, S. 13).

- 1.5 Die Unterbrechung der Grasseler Straße hat keine gravierenden Wirkungen auf den Radverkehr.

Soweit vor der Sperrung der Grasseler Straße der Fernradwanderweg „Weser-Harz-Heide“ sowie eine innerstädtische Radwegverbindung über die Grasseler Straße geführt worden sind, werden die Radfahrer nun ebenfalls über die „Bienroder Spange“ geführt. Die damit verbundene Fahrzeitverlängerung ist vertretbar (wvi 2018, S. 102). Für eine Führung des Radweges im Tunnel werden keine wesentlichen Fahrzeitverbesserungen gesehen und die Akzeptanz der Tunnelnutzung durch Radfahrer in Zweifel gezogen (wvi 2018, S. 102). Darüber hinaus haben Radfahrer die Möglichkeit, auf bestehenden befestigten Wald- und Wirtschaftswegen das Flughafengelände östlich zu umfahren [(Wirtschaftsweg Ost entlang der „Tiefe Straße“, Forstweg nach Nordosten zum RRB Ost, Forstweg von dort nach Westen zur Sportanlage des SV Grün-Weiß Waggum und zur Grasseler Straße)]. Der entlang der „Tiefe Straße“ planfestgestellte Radweg kann daher entfallen.



**Abb. 7: Für Radfahrer nutzbarer Wirtschaftsweg östlich des Flughafens.**

Radfahrer können den Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg daher östlich und westlich umfahren; weitere Maßnahmen sind für sie nicht erforderlich. Die Verkehrsuntersuchung stellt fest, dass die Funktion der Rad(verkehrs)wege adäquat ersetzt ist (vgl. wvi 2018, S. 97 bis 102).

- 1.6 Der Verzicht auf die Ostumfahrung hat keine negativen Einwirkungen auf den ÖPNV.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Ostumfahrung für die ÖPNV-Anbindung nicht erforderlich ist (vgl. wvi 2018, S. 84). Das ÖPNV-Angebot ist im Wesentlichen von dem Angebot seines Trägers abhängig. Eine Ostumfahrung hätte gegenüber den ÖPNV-Planungen der Stadt Braunschweig keine zusätzlichen Potenziale um den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken.

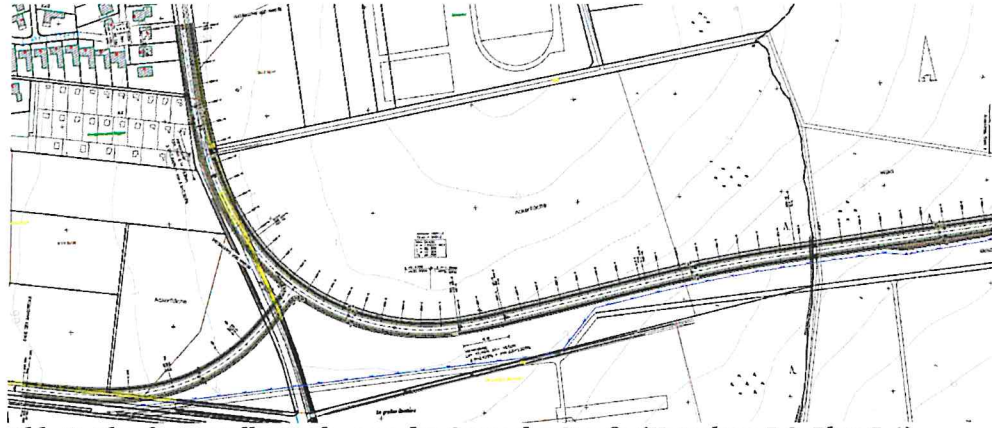
- 1.7 Gegenüber der Tunnelvariante erhöhen sich bei der Ostumfahrung wie beim Verzicht auf diese die Anfahrzeiten von Feuerwehr und Rettungsdienste um ein bis zwei Minuten. Der Verzicht auf die Ostumfahrung hat daher unter diesem Gesichtspunkt keine Auswirkungen .
- 1.8 Der verkehrliche Vergleich zwischen den Varianten „Verzicht Ostumfahrung“, „Herstellung Ostumfahrung“ und „Herstellung Tunnel“ zeigt, dass weder eine Ostumfahrung noch ein Tunnel erforderlich sind, um angemessene verkehrliche Verhältnisse im Individualverkehr bzw. im öffentlichen Personennahverkehr herzustellen. Vielmehr ist auf der Grundlage des bestehenden Verkehrsnetzes eine leistungsfähige und angemessene Verkehrsabwicklung möglich. Der Verzicht auf die Ostumfahrung führt zu Einsparungen von netto ca. 4 bis 5 Mio.€. Die „Tunnel-Variante“ würde demgegenüber Mehrkosten von mindestens ca. 10 bis 15 Mio €verursachen, ohne eine entsprechende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu bewirken. Sie ist, wie das Nds. OVG festgestellt hat, in jedem Fall mit unverhältnismäßigen Kosten im Hinblick auf ihre naturschutzfachlichen, aber auch verkehrlichen Vorteile verbunden.

Im Ergebnis fehlt somit der verkehrliche Anlass zur Realisierung der Ostumfahrung.

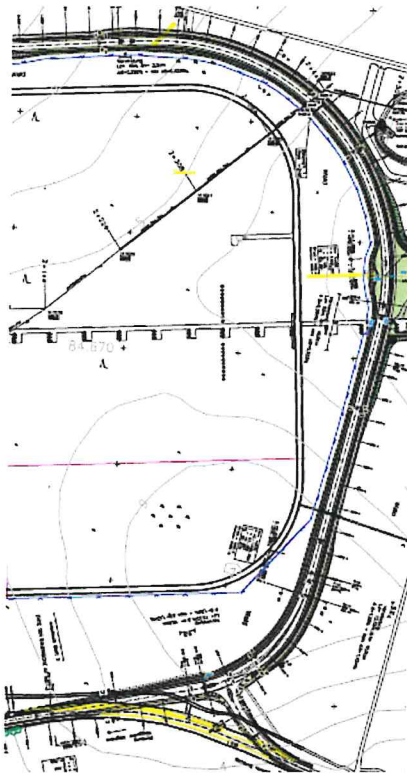
## 2. Bauliche Folgen des Verzichts auf die Ostumfahrung

Durch den Verzicht auf die Verlegung der Grasseler Straße entfallen (vgl. Nr. III.1.2.1) neben der Straßentrasse auch die flächenmäßigen Eingriffe für die „Kurvenabflachung“, den „Radweg entlang der Tiefe Straße“ und für das Verknüpfungsbauwerk „Tiefe Straße/Ostumfahrung“ in das Europäische Vogelschutzgebiet DE 3630-401 „Wälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg (V 48)“. Die nachfolgend dargestellten baulichen Maßnahmen können entfallen. Sie haben keine Bedeutung für das planfestgestellte Vorhaben. Der Verzicht führt zu einer Reduzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft, nicht aber zur Beeinträchtigung der technischen Leistungsfähigkeit der planfestgestellten Flughafenanlage.

- 2.1 Der Neubau der Grasseler Straße einschließlich Radweg zwischen Anschluss Tiefe Straße und Anschluss Grasseler Straße alt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+960 (Unterlage 5.3/Pläne 5-1 und 5-2).



**Abb. 8: Planfestgestellte Verlegung der Grasser Straße (Unterlage 5.3, Plan 5-1).**

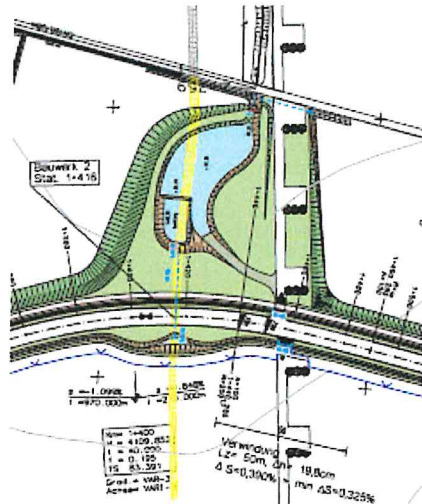


**Abb. 9: Planfestgestellte Verlegung der Grasser Straße (Unterlage 5.3, Plan 5-2).**

Ausschließlicher Zweck der Ostumfahrung war die Wiederherstellung der Straßenverbindung infolge der Zerschneidung der Grasser Straße. Diese Straßenverbindung hat nach den Feststellungen von wvi 2018 keine tragfähige verkehrliche Begründung. Durch die Realisierung der „Bienroder Spange“ sind die Verkehrsbeziehungen um den Flughafen geregelt. Einer weiteren Straßenverbindung bedarf es nicht.



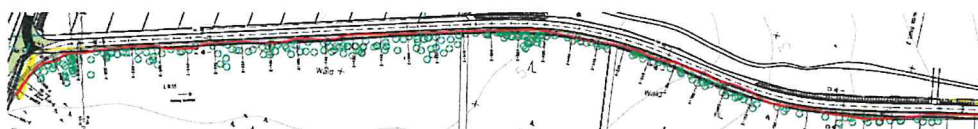
- 2.2 Die Errichtung des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 1+380 bis Bau-km 1+470 (Unterlage 5.3/Plan 5-2).



**Abb. 10: Planfestgestelltes Regenrückhaltebecken an der Grasseler Straße (neu) (Unterlage 5.3, Plan 5-2).**

Das Regenrückhaltebecken hatte ausschließlich die Funktion der Straßenentwässerung. Mit Entfall der Ostumfahrung ist auch deren Entwässerung nicht mehr erforderlich. Damit kann das Bauwerk – ebenso wie die ursprünglich vorgesehene Einleitstelle B160 – entfallen. Auf die Entwässerung des Flughafengeländes und die Flugbetriebsflächen über das nördlich gelegene zweite Regenrückhaltebecken hat der Verzicht auf dieses Regenrückhaltebecken keine Auswirkungen.

- 2.3 Die Herstellung des Radweges südlich der Tiefe Straße von Bau-km 2+713 bis Bau-km 1+960 (Unterlage 5.3/Plan 5-3).



**Abb. 11: Planfestgestellter Radweg südlich der Tiefe Straße (Unterlage 5.3, Plan 5-3).**

Der südlich der bestehenden Tiefe Straße vorgesehene neue Radweg ist nicht erforderlich. Nördlich zur „Tiefe Straße“ verläuft ein als Radweg benutzbarer Wirtschaftsweg, der von Radfahrern zur östlichen Umfahrung des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg genutzt werden kann (vgl. oben Nr. III.1.5).



- 2.4 Die Herstellung der Kurvenabflachung zwischen Grasseler Straße und Tiefe Straße bei Bau-km 2+713 bis Bau-km 2+616 (Unterlage 5.3/Plan 5-3).



**Abb. 12: Planfestgestellte Neutrassierung des Anschlusses der Tiefe Straße an die Grasseler Straße.**

Die im Plan 5.1 dargestellte Verbesserung der Abbiegesituation ist nicht mehr erforderlich. Die Verkehrsprognose geht für diesen Abschnitt bei Entfall der Ostumfahrung von einer Verkehrsbelastung im Planfall 2030 von 2.250 Kfz/24 h aus (wvi 2018, Abb. 3-1) gegenüber einer Verkehrsbelastung mit 4.450 Kfz/24 h im Planfall 2030 mit Ostumfahrung. Der Verzicht auf die Ostumfahrung führt nahezu zu einer Halbierung der Verkehrszahlen. Da es sich um eine einfache Abbiegebeziehung und keinen Kreuzungsverkehr handelt, ist die planfestgestellte Änderung bei einem Entfall der Ostumfahrung nicht mehr erforderlich. Sie ist Bestandteil der beanstandeten Variante der Ostumfahrung (PFB Nr. A.1.1.2).

- 2.5 Schließlich führt der Verzicht auf die Ostumfahrung zu Kosteneinsparungen von ca. € 4 bis 5 Mio. (netto).

### 3. Schalltechnische Beurteilung des Verzichts auf die Ostumfahrung

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung hat die KSZ Ingenieurbüro GmbH (KSZ) ein lärmtechnisches Gutachten „Variantenvergleich Straßenverkehrsgeräusche im Zuge des Umbaus des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg“ vom 20. Dezember 2019 erstellt, in dem die Geräuschbelastung in den Ortsdurchfahrten von Waggum und Bienrode für die drei Planfälle ermittelt wird. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass es nicht zu erheblichen zusätzlichen, nicht mehr zumutbaren

straßenverkehrslärmbedingten Beeinträchtigungen der Anwohner in diesen Ortsteilen kommt.

3.1 KSZ berechnet anhand der in wvi 2018 ermittelten Verkehrszahlen für die relevanten Querschnitte die Beurteilungspegel auf der Grundlage der Berechnungsmethode der 16. BImSchV (und der RLS-90). Zur Beurteilung der berechneten Pegel werden die Kriterien

- „Gesundheitsgefährdung“ [70/60 dB(A)],
- vorhabenbedingte „Steigerung der Geräuschbelastung“ um 3 dB(A) und
- die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete [64/54 dB(A)]

herangezogen.

3.2 Bei den untersuchten Straßenquerschnitten handelt es sich um Bestandsstraßen. Bauliche Maßnahmen erfolgen durch den Verzicht der Ostumfahrung nicht. Während die Herstellung der Ostumfahrung im Bereich der (neuen) Straße an den Immissionsrichtwerten der 16. BImSchV zu beurteilen wäre, führt die allein auf die Mehrung der Verkehrsbelastung zurückzuführende Lärmsteigerung nicht zur Anwendbarkeit der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV findet nur Anwendung auf den Neubau von Straßen bzw. ihre wesentliche bauliche Erweiterung. Das liegt beim Verzicht auf die Ostumfahrung nicht vor. Die Bewertung von vorhabenbedingt veränderten Verkehrsbelastungen auf bereits bestehenden Straßen ist kein Anwendungsfall der 16. BImSchV. Es fehlt an den Tatbestandsmerkmalen „Neubau“ bzw. „wesentliche bauliche Änderung“ einer Straße.

3.2.1 KSZ stellt fest, dass durch den Verzicht auf die Ostumfahrung und die daraus resultierende Mehrung der Verkehrszahlen in den Ortsdurchfahrten von Waggum und Bienrode die Pegel, die die verfassungsrechtliche Schwelle der Gesundheitsgefährdung (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 18.11 -, RdNr. 20) beschreiben [70 bzw. 60 dB(A) nicht auftreten werden (KSZ, S. 13, S. 15 sowie Tabellen A08 und A09).

3.2.2 Soweit der Eintritt von gesundheitsgefährdenden Belastungen auf den zu betrachtenden Straßenzügen ausgeschlossen ist, ist der Straßenbaulasträger (hier die Stadt Braunschweig) für etwaige Maßnahmen zur Reduzierung der



von den Straßen ausgehenden Lärmbelastungen verantwortlich. In dem nationalen Verkehrslärmschutzpaket II aus dem Jahr 2010 wurden die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen in Nr. 37.1 der Verkehrslärmschutzrichtlinie auf 67/57 dB(A) in Wohngebieten gesenkt. Diese werden nach den Feststellungen von KSZ nur an zwei Fassaden in Waggum [Rabenrodestraße 16 EG Ost (tags und nachts); Rabenrodestraße 6 (nachts)], nicht eingehalten (KSZ, Tabelle A04). In Bienrode werden diese Werte an 13 Fassaden überschritten (KSZ, Tabelle A06). Allerdings liegen diese Überschreitungen auch im Falle der Realisierung der Ostumfahrung vor, werden also nicht durch ihren Verzicht verursacht.

- 3.3 Unabhängig von der Einhaltung der vorstehenden Richtwerte ist für den Verzicht auf die Ostumfahrung zu prüfen, ob die hiermit verbundenen Auswirkungen ein Maß erreichen, das einem solchen Verzicht im Rahmen der Abwägung unüberwindbar entgegen stehen würde.
  - 3.3.1 Hierzu hat KSZ zunächst untersucht, an welchen Immissionsorten aufgrund des Verzichts eine Pegelsteigerung von 3 dB(A) eintritt. Dieses Kriterium ist aus § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV abgeleitet. Danach wird eine Pegelsteigerung von 3 dB(A) (aufgrund eines baulichen Eingriffs) als erheblich angesehen. KSZ stellt fest, dass dies an 19 Immissionsorten in Waggum (KSZ, S. 15; Tabelle A04) und an keinem Immissionsort in Bienrode der Fall ist (KSZ, S. 15/16; Tabellen A04 sowie A06). Nach der Rundungsregel der RLS 90 werden dabei Pegel(steigerungen) ab 2,1 dB(A) aufgerundet, als Lärmzuwachs von 3 dB(A) erfasst.
  - 3.3.2 Allein die Pegelsteigerung von 3 dB(A) aufgrund einer Verkehrsmehrung, also nicht aufgrund einer baulichen Maßnahme an der Straße, verleiht dem Belang aber noch kein erhebliches Gewicht. Nach dem geltenden Recht können erst mit Erreichen der Sanierungswerte bzw. der Werte, ab denen eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen ist, entsprechende Ansprüche entstehen. Der Pegelanstieg reicht somit für sich nicht aus, den Verzicht für abwägungsfehlerhaft zu halten oder ergänzende Maßnahmen des Lärmschutzes vorzusehen.
  - 3.3.3 KSZ hat weiter untersucht, an welchen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte für Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht eingehalten werden. Insgesamt tritt bei 16 Immissionsorten in Waggum (KSZ, S. 15) und 15 Immissionsorten in Bienrode (KSZ, S. 17) eine

Überschreitung dieser Werte ein. Im Fall der Realisierung der Ostumfahrung wären es aber ebenfalls zehn Immissionsorte in Waggum und zwölf in Bienrode. Nach der Rechtsprechung liegen jedenfalls bei Einhaltung dieser Pegel gesunde Wohnverhältnisse im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB uneingeschränkt vor (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 - 4 A 18.04 -, Juris, RdNr. 19). Bei Realisierung der Ostumfahrung werden diese Pegel bei 150 von 160 Immissionsorten in Waggum und bei 20 von 32 Immissionsorten in Bienrode eingehalten. Bei Verzicht auf die Ostumfahrung sind es 144 in Waggum und 17 in Bienrode.

3.3.4 Verzichtsbedingt tritt ein Anstieg um 3 dB(A) zusammen mit einer Überschreitung der Pegel von 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht in Waggum und Bienrode gemeinsam an neun Immissionsorten auf (KSZ, S. 21). Gegenüber der Tunnelvariante würden beim Verzicht an 18 Immissionsorten aufgrund der Pegelerhöhungen um 3 dB(A) die Pegel von 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht überschritten (KSZ, S. 22).

3.4 Diese Feststellungen zeigen, dass mit dem Verzicht auf die Ostumfahrung keine unzumutbaren Mehrungen infolge des Verkehrslärms in Waggum und Bienrode auftreten. Die Verlagerung der Verkehrsströme und die damit verbundenen Lärmmehrungen stehen dem Verzicht daher nicht entgegen. Maßnahmen des Lärmschutzes können von der Vorhabenträgerin ebenfalls nicht erwartet werden. Diese obliegen allein dem Träger der Straßenbaulast.

#### 4. Gesamtlärm

Die Vorhabenträgerin hat ergänzend zu den geänderten Geräuschbelastungen aufgrund der Mehrungen im Straßenverkehr geprüft, ob es im Planfall 2030 aufgrund einer energetischen Addition des Straßenverkehrslärms mit dem flugbetriebsbedingten Lärm zu einer gesundheitsgefährdenden Belastung an einzelnen Immissionsorten kommen kann. Dies ist ausgeschlossen.

4.1 Das Ingenieurbüro Avia Consult hat eine Gesamtlärmbetrachtung vom 03. Januar 2020 vorgelegt (Avia2020a). Die Eingangsdaten beruhen auf den anhand der Straßenverkehrsprognose ermittelten Lärmdaten im Gutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH. Für den Flugbetrieb hat Avia Consult die Daten herangezogen, die die Vorhabenträgerin im Rahmen einer Überprüfung



der NLStBV auf der Grundlage der Auflage des PFB 2007 A.2.4.1.1 erstellt hat (Avia 2020b)

- 4.1.1 Die Antragstellerin hat auf der Grundlage dieser Nebenbestimmungen die Flugbewegungen im Jahr 2016 erfasst und mittels einer Luftverkehrsprognose der Desel Consulting für das Jahr 2030 fortgeschrieben. Die Avia Consult hat ein DES für das Jahr 2017 sowie für das Jahr 2030 erstellt (Avia 2020c). Auf dieser Grundlage wurde das Schalltechnische Fluglärmgutachten erstellt (Avia 2020b).
- 4.1.2 Darüber hinaus hat Avia Consult die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens 2007 ermittelte Fluglärmbelastung auf der Grundlage eines an die AzB 2008 angepassten DES (Avia Consult 2020e) neu berechnet (Avia Consult 2020d). Hierbei lässt sich zunächst feststellen, dass die im Jahr 2030 zu erwartende Fluglärmbelastung nicht über diejenige hinausgeht, die für das Jahr 2020 im Jahre 2007 prognostiziert worden ist. Daraus folgt, dass wesentliche flugbetriebsbedingte Lärmsteigerungen am Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg nicht zu erwarten sind.
- 4.2 Die von Avia Consult durchgeführte energetische Addition des Straßen- und Luftverkehrslärms geht von der Signifikanzschwelle von 6 dB(A) aus. Danach ist ein 6 dB(A) niedriger Lärmbeitrag einer anderen Schallquelle bei der Bewertung der Gesamtlärmsituation in Anlehnung an die Irrelevanzklausel nach Nr. 3.2.1 Abs. 1 der TA Lärm unbedeutend. Dies beruht darauf, dass dieser Beitrag aufgrund der logarithmischen Addition weniger als 1 dB zur Erhöhung der Gesamtbelastung beiträgt (Avia 2020d, S. 8). Aufgrund dieser aus der TA Lärm abgeleiteten Signifikanzschwelle geht die Gesamtlärmbeurteilung davon aus, dass Belastungen durch Lärmquellen, die mehr als 6 dB(A) unter den für die Schallquelle mit den größten Immissionen ermittelten Pegelwerten liegen, einen irrelevanten Lärmbeitrag der Gesamtlärmbelastung in Bezug auf die Gesundheitsgefährdung liefert (Avia 2020d, S. 8).
- 4.3 Nach den Feststellungen des Schalltechnischen Fluglärmgutachtens (Avia Consult 2020b) überschreitet die Fluglärmbelastung an keinem Immissionsort mit Wohnbebauung den Pegelwert von 60 dB(A). In flughafennahen Bereichen der Ortslage von Bienrode wird der straßenverkehrsbedingte Lärmpegel von 70 dB(A) unterschritten. Entsprechend hat die Gesamtlärmbeurteilung die Bereiche untersucht, in denen straßenverkehrsbedingt die Belastung von 60 dB(A) tags überschritten wird. Hierzu wurden Flächen mit



Wohnbebauung ausgewählt, auf denen ein durch Fluglärm hervorgerufener Dauerschallpegel von 55 dB(A) aufwärts am Tage auftritt (Avia 2020, S. 9).

- 4.4 Die Untersuchung der Gesamtlärmbelastung der in der Ortslage von Bienrode gelegenen Wohnbebauung zeigt, dass an den höchstbelasteten Immissionsorten (Avia 2020a, Tabelle 1) die Belastung in allen drei Varianten vergleichbar ist. Die durch den Fluglärm hervorgerufene zusätzliche Belastung liegt in der Regel bei 0,17 bis 0,18 dB(A) und maximal bei 0,4 dB(A). Sie hat daher keinen Einfluss auf die Gesamtlärmsituation (Avia 2020a, S. 10). Eine Belastung von über 69 dB(A) tritt an den Immissionsorten 2 (Bienrode Altmarkstraße 39) und 5 (Bienrode Waggumer Straße 16) auf. Dabei ist festzustellen, dass die Gesamtlärmbelastung an diesen beiden Orten in allen drei Varianten gleich ist. Dies beruht darauf, dass an diesen Immissionsorten weder die Verkehrsmehrungen noch der Fluglärm bestimmend sind.
- 4.5 Daher steht fest, dass der für die Gesundheitsgefährdung maßgebliche Pegel von 70 dB(A) tags auch unter Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung nicht erreicht wird. Für den nächtlichen Flugverkehr wird die Grenze von 60 dB(A) deutlich unterschritten. Entsprechend ist eine nähere Betrachtung nicht erforderlich (Avia 2020a, S. 11/12).

#### **IV. Anpassung der landespflegerischen Begleitplanung**

##### **1. Entfall Ostumfahrung**

Der Verzicht auf die Herstellung der Ostumfahrung reduziert den vorhabenbedingten Eingriff des PFB 2007 in Natur und Landschaft (vgl. oben Nr. III.2). Der Entfall verringert darüber hinaus auch den Eingriff in das Europäische Vogelschutzgebiet DE 3630-401 „Wälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg (V 48)“. Der Wegfall der Ostumfahrung reduziert außerdem die betriebsbedingte Belastung durch Straßenverkehr im Vogelschutzgebiet.

##### **2. Aktualisierte Ermittlung des Kompensationsbedarfes**

- 2.1 Unter Berücksichtigung der vorstehenden tatsächlichen Veränderungen hat das Büro LaReG eine Neubilanzierung des Eingriffes und Ausgleiches vorgenommen (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag vom Januar 2020 LaReG 2020a). Diese kommt für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

zu dem Ergebnis, dass sich der Kompensationsbedarf für durch das Vorhaben verursachte Eingriffe um 6,74 ha („Kompensationsüberschuss“) verringert (LaReG 2020a, S. 17).

2.2 LaReG hat in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Braunschweig geprüft, ob und welche landschaftspflegerischen Maßnahmen entfallen können.

2.2.1 Nach der Herstellung und Eröffnung der Bienroder Spange fanden Gespräche zwischen der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Braunschweig, der NLStBV und dem Büro LaReG darüber statt, ob im Fall des Entfalles der Ostumfahrung bestimmte Maßnahmen reduziert werden könnten. Bereits damals wurde festgelegt, dass die Maßnahme A5 flächenmäßig verkleinert und eine Teilmaßnahme aus dem Maßnahmenkomplex E3 (Streuobstwiese) nicht realisiert werden soll (LaReG 2020a, S. 18). Diese Maßnahmen sind auch bislang nicht realisiert worden, sodass nunmehr deren Entlassung aus der Planfeststellung erfolgen soll.

2.2.2 Das Büro LaReG hat hierfür den Plan entsprechend angepasst (Unterlage 6.1e und f). Außerdem wurden diese Unterlagen hinsichtlich der Maßnahme A5 angepasst. Die Entlassung aus der Planfeststellung bzw. die Feststellung der aktualisierten Pläne ist jeweils beantragt.

2.2.3 Der Verzicht auf eine bislang am Widerstand des Grundeigentümers scheiternde vollständigen Umsetzung der Maßnahme E1 (Teilfläche 2) kommt nicht in Frage. Wie der Gutachter in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde feststellt, würden die mit der Maßnahme E1 verfolgten Zielsetzungen durch einen Verzicht auf diese Teilfläche nicht erreicht werden können bzw. 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 Maßnahmen zu dulden hat (LaReG 2020a, S. 19/20).

### 3. FFH-Verträglichkeit

3.1 Das Büro LaReG hat untersucht, ob durch die Verkehrsverlagerungen erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes V48 „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ und für das

FFH-Gebiet 101 „Eichen-Hainbuchenwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ eintreten können (LaReG 2020c).

- 3.2 Besondere Bedeutung hat dabei die Erhöhung der Verkehrszahlen auf der Hondelager Straße zwischen Hondelage und Bevenrode. Im Planfall 2030 ist davon auszugehen, dass 1.850 Kfz diese Verbindung nutzen. Die Straße quert einen Randbereich des FFH-Gebietes 101, in dem sich auf der westlichen Seite der Straße Habitate von Kammmolchen befinden. Auf der östlichen Seite der Straße liegen formal nicht zum FFH-Gebiet gehörende Laichgewässer. Vor Erweiterung des Flughafens wurde die Hondelager Straße in der Zeit, in der Amphibien diese Straße querten, regelmäßig gesperrt. Diese Sperrung ist aufgrund der wegen der Verlängerung der Start-/Landebahn eingetretenen Verkehrsmehrung auf dieser Verbindung nicht mehr möglich. Daher wurden bereits seit 2011 zur Vermeidung von Verlusten regelmäßig in der Wanderungszeit Abfangzäune aufgestellt und die abgefangenen Amphibien von Helfern über die Straße getragen. Werden diese Maßnahmen dauerhaft durchgeführt, sind erhebliche Beeinträchtigungen für das Erhaltungsziel des FFH-Gebietes 101 mit Sicherheit ausgeschlossen (LaReG 2020c, S. 25. Entsprechend wird beantragt, dass diese bislang freiwillig durchgeführten Maßnahmen nunmehr verpflichtend von der Vorhabenträgerin durchgeführt werden. Das entsprechende Maßnahmenblatt V9 ist zur Planfeststellung beantragt.
- 3.3 Für die Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes V48 hat der Verzicht auf die Ostumfahrung keine negativen Auswirkungen (LaReG 2020c, S. 34).

## **V. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Der Verzicht auf die Ostumfahrung bedarf einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Es handelt sich um eine UVP-pflichtige Änderung des 2007 festgestellten Projektes.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2007 hat neben dem Ausbau des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg die Verlegung der Grasser Straße als sogenannte Ostumfahrung festgestellt. Der Ausbau des Verkehrsflughafens Braunschweig-Wolfsburg und die Verlegung der Grasser Straße (Vorhaben) wurden von der Planfeststellungsbehörde einer einheitlichen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Der Verzicht auf die



planfestgestellte Ostumfahrung stellt damit die Änderung eines bereits UVP-geprüften Vorhabens im Sinne von § 9 Abs. 1 UVPG dar. Mit dem Verzicht auf die Ostumfahrung sind Erhöhungen der Verkehrslärmimmissionen in den Ortsdurchfahrten von Waggum und Bienrode verbunden (vgl. oben Nr. III.3), die nicht mehr als unerheblich bezeichnet werden können.

Ebenso führt die durch den Verzicht bedingte Verkehrsmehrung auf der Hondelager Straße zu Beeinträchtigungen des als Erhaltungsziel geschützten Kammolchs, sofern nicht die zur Planfeststellung nachgesuchten Schadenvermeidungsmaßnahmen (V9) durchgeführt werden (vgl. oben Nr. IV.3). Daher ist von einer UVP-Pflicht für das Änderungsvorhaben gem. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG auszugehen. Die Durchführung einer UVP wird daher entsprechend, § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG beantragt. Hierzu wird der UVP-Bericht des Büros LAREG vom Januar 2020 vorgelegt (LaReg 2020b).

Der UVP-Bericht untersucht die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG. Soweit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, stellt der Bericht auf der Grundlage der geprüften Alternativen (Realisierung der Ostumfahrung, Errichtung eines Tunnels unter dem Flughafengelände in der Lage der ehemaligen Grasseler Straße) fest, dass den erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, die mit der Realisierung der beiden anderen geprüften Varianten verbunden wären, ein größeres Gewicht beizumessen ist, als denjenigen im Falle des zur Planfeststellung nachgesuchten Verzichts auf die Ostumfahrung.

## **VI. Auflage A.I.2.4.3**

Mit der Verzichtsentscheidung vom 11. Januar 2016 hat die NLStBV das ehemalige öffentliche Gasthaus „Waggumer Weghaus“ in den luftrechtlichen Umgriff einbezogen und die Errichtung eines Flugzeughangars einschließlich Betriebsgebäude und Pkw-Stellplätzen auf dieser Fläche zugelassen. Die Einbeziehung dieser Fläche führte zu einer geringfügigen Erweiterung des Flugplatzes. Die Zulassung der baulichen Anlagen hat keine bedeutsamen Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Umgebung und auch nicht auf naturschutzrechtliche Belange. Dagegen sind die unter Nr. A.I.2.4.3 des



Planfeststellungsbeschlusses vom 15. Januar 2007 vorgesehenen Nebenbestimmungen zugunsten des Eigentümers des Waggumer Weghauses gegenstandslos geworden. Die Fläche ist nun Teil des Flughafens und damit nicht mehr vor den Auswirkungen des Flugbetriebes zu schützen. Die ehemals schutzbedürftige Nutzung ist dauerhaft entfallen.

Braunschweig, 02. Juni 2020

Michael Schwarz  
Flughafen Braunschweig Wolfsburg GmbH