

Einwendungen

gegen den Plan

zum

vierstreifigen Ausbau

der Industriestraße Mitte -K 30-

zwischen den

Knotenpunkten

MAN und B 248

Inhalt

1.	Erläuterungsbericht	4
1.1	Seite 15, Kap. 1.1.4 Straßenkategorie nach RIN.....	4
1.2	Seite 19, Kap. 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	6
1.3	Seite 21, Kap. 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	6
1.4	Seite 21, Kap. 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen ...	6
1.5	Seite 23, Kap. 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	7
1.6	Seite 23, Kap. 3.2.1 Verzicht auf die Anbindung K 38/Industriestraße Mitte	8
1.7	Seite 24, Kap. 3.2.2 Variante 2: Anbindung Immendorfer Straße an die Sudetenstraße	9
1.8	Seite 26, Kap. 3.2.4 Variante 4: Anbindung der K 38 über eine rechtwinklige Einmündung an die K 30.....	11
1.9	Seite 27, Kap. 3.3 Variantenvergleich	12
1.10	Seite 28, Kap 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	13
1.11	Seite 38, Kap. 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	14
1.12	Seite 42, Kap. 4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten	14
1.13	Seite 44, Kap. 4.5.1.3 KP K38 Station 0+825	15
1.14	Seite 48, Kap. 4.6.3 Begleitende Radwege.....	15
1.15	Seite 49, Kap. 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen.....	15
1.16	Seite 62, Kap. 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen.....	15
1.17	Seite 65, Kap. 8.2 Berücksichtigende benachbarte Bauleitplanung oder Planfeststellungen.....	16
1.18	Seite 67, Kap. 9.2 Verkehrsführung	17
2	Landespflegerischer Begleitplan	18
2.1	Seite 26 ff, 3.4.5 Arten und Lebensgemeinschaften	18
2.2	Seite 65/66, Kap. 4.3.3 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen	18
2.3	Seite 99, Abschnitt A-5 Neuanlage von Gehölzpflanzungen	19
2.4	Seite 100, E1 - Ausgleich über den Waldpool der niedersächsischen Landesforsten im Bereich "Hannoversche Treue" bei Salzgitter- Bad	19
3	Schalltechnische Untersuchung	20
3.1	Seite 5, Kap. 3.1 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten.....	20
3.2	Seite 6, 3.2 Bebauungen, Nutzungsarten.....	20
3.3	Seite 7, Kap. 4 Verkehrslärmemissionen.....	20
4	Vorprüfung UVP	21
4.1	Seite 4, Kap. 2.1 Begründung	21
4.2	Seite 5, Kap. 2.2 Technische Beschreibung.....	21
4.3	Seite 19, Kap 6 Gesamteinschätzung	21
4.4	Seite 21-25, Anlage 1	23
4.5	Seite 9-10, Kap. 5.1.2 Lärm – / Schwingungs– / Schadstoffemissionen / sonstige Emissionen	23

4.6	Seite 16-18, Kap. 5.2.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter.....	23
5	Störfallvorsorge	24
6	Durchführung Planfeststellungsverfahren	26

1. Erläuterungsbericht

1.1 Seite 15, Kap. 1.1.4 Straßenkategorie nach RIN

Eine Zuordnung des Straßenabschnittes zu der Kategoriengruppe LS und der Straßenkategorie LS II entspricht weder den lokalen Verkehrs – und Straßengegebenheiten, noch lässt sie sich aus der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) und den nachgeordneten Regelwerken ableiten. Auf dem ca. 2,2 km langen Straßenabschnitt der K 30 von der Zufahrt zum MAN – Logistikzentrum bis zur Immendorfer Kreuzung (B2 148), in welchem auch der ca. 1,3 km lange Ausbaubereich liegt, befinden sich gegenwärtig fünf signalisierte Kreuzungen bzw. Einmündungen, die zulässigen Geschwindigkeiten betragen in den unterschiedlichen Abschnitten 60, 70 und maximal 80 km/h. Zwei der Einmündungen dienen ausschließlich jeweils einem Industriebetrieb als Ein – und Ausfahrt. Beidseitig des Streckenabschnittes befinden sich große industrielle genutzte Baugebiete oder im Flächennutzungsplan vorgesehene gewerbliche Bauflächen. Die Straßenverbindung K 30 – L495 stellt keine überregionale Verbindung zwischen Salzgitter und Wolfenbüttel dar, vielmehr handelt es sich um eine regionale Verbindung zwischen den beiden Städten. Aufgrund der vorhandenen Merkmale und der Straßencharakteristik ist eine Zuordnung zu der Kategorie LS III (Landstraße) oder VS III (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen) und Einstufung in die Entwurfsklasse EKL3 sachgerecht und auch ausreichend. Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP 2008) des Regionalverbandes Braunschweig ist die K 30 als vierstreifige Hauptverkehrsstraße dargestellt. Im Masterplan Mobilität der Stadt Salzgitter ist die K 30 als 2-spurige Kreisstraße dargestellt. Eine derartige Einstufung wurde im Jahre 2009 der Planung und Herstellung der Zufahrt zu dem MAN – Logistikzentrum zugrundegelegt. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es in dem Kapitel verkehrliche Erschließung: „Die Industriestraße – Mitte ist als Kreisstraße klassifiziert und übernimmt derzeit keine Erschließungsfunktion. Um das neue Industriegebiet an die Industriestraße – Mitte anbinden zu können ist der Bau eines neuen Knotenpunktes erforderlich, der mit einer Lichtsignalanlage auszustatten ist“. Dabei ist zu beachten, dass es also möglich war bzw. ist, eine neue signalgesteuerte Einmündung/Kreuzung auf die Industriestraße – Mitte in einem Abstand von 250 m zu einer vorhandenen Ampelanlage anzulegen.

1.2 Seite 19, Kap. 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Eine Darstellung als „vierstreifige Hauptstraße“ ist im Flächennutzungsplan nicht zu entnehmen. Im Masterplan Mobilität der Stadt Salzgitter ist die K 30 als 2-spurige Kreisstraße dargestellt.

Der Bebauungsplan „Wat – 4“, 1. Änderung umfasst nicht den östlichen Bereich bis zum Knotenpunkt B248 als vier streifige Hauptstraße. Die Aussage, dass „in diesem Sinne mit dem beschriebenen Vorhaben die noch verbliebene Lücke des Ausbauziels geschlossen wird“, trifft also nicht.

1.3 Seite 21, Kap. 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Verbesserung oder Beseitigung der Schwachstellen ist vom Grundsatz sinnvoll, allerdings sind im Vorfeld des Planungsentwurfs nicht alle denkbaren Planungsvarianten untersucht worden. Dies resultiert insbesondere aus der nicht zwingenden Vorgabe der Einstufung als LS II mit EKL 2 und den sich daraus ergebenden Einschränkungen.

Die Unfallstatistik der Stadt Salzgitter bestätigt nicht, dass es sich hier um einen Unfallschwerpunkt mit einer latent erhöhten Gefahr von stautypischen Unfällen handelt.

1.4 Seite 21, Kap. 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Hierzu werden lediglich pauschale allgemeine Aussagen gemacht, konkrete Angaben oder Berechnungen über den Umfang der Verringerung fehlen gänzlich. Konkrete Messungen und/oder nachvollziehbare Berechnungen unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahmen sind unbedingt erforderlich.

1.5 Seite 23, Kap. 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Es wurden nicht alle denkbaren Varianten geprüft. So wurde zum Beispiel der Vorschlag des Ortsrates Ost für die Errichtung eines Kreisverkehrs nicht weiterverfolgt.



Beispiele in Fachpublikationen und aus anderen Städten zeigen, dass derartige Kreisverkehre – ggf mit vollständiger

Signalisierung und Bypass - durchaus an vergleichbaren Straßenkategorien , nämlich vierspurigen anbaufreien Hauptverkehrsstraßen angelegt werden können und funktionieren.

Die nachstehend dargestellte Planungsskizze zeigt, dass die Anlage eines Kreisverkehrs grundsätzlich möglich ist.



Deshalb sollte auf der Grundlage eines Entwurfes die Variante Kreisverkehr mit in die weitere Bewertung einbezogen werden.

1.6 Seite 23, Kap. 3.2.1 Verzicht auf die Anbindung K 38/Industriestraße Mitte

Vorteile ergeben sich hierbei nur in verkehrstechnischer Hinsicht. Nicht nur für den ÖPNV, sondern auch Polizei, Feuerwehr und Notarztwagen ergeben sich längere Anfahrtszeiten, da die Standorte der entsprechenden Einrichtungen sich in Lebenstedt befinden und Immendorf und Drütte am schnellsten über die Industriestraße – Mitte und K 38 erreichen. Gerade bei diesen Einsätzen kommt es auf jede Minute an. Nicht benannt und nicht berücksichtigt wird bei den Nachteilen, dass und in welcher Größenordnung sich durch die verlagerten Verkehrsströme zusätzliche Verkehrsbelastungen und Immissionen auf der K 38 und der B248 in den Orten ergeben werden. Ein schwerwiegender Mangel zulasten der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner.

1.7 Seite 24, Kap. 3.2.2 Variante 2: Anbindung Immendorfer Straße an die Sudetenstraße

Bei den Nachteilen - erster Spiegelstrich - liegt eine gravierend fehlerhafte Bewertung vor: Die fehlende Akzeptanz bei den Anwohnern in Immendorf und der politischen Gremien wegen vermuteter Verkehrsverlagerungen (besonders Schwerlastverkehr) bezog sich auf die Beschlussvorlage 2122/16, welche zwar eine Anbindung der Immendorfer Straße an die Sudetenstraße vorgesehen hatte, aber gleichzeitig die Abkoppelung sowohl der Sudetenstraße als auch der Immendorfer Straße von der Industriestraße – Mitte zum Inhalt hatte. Weil bei diesem Vorschlag ein Durchgangsverkehr des Schwerlastverkehrs aus dem Industriegebiet Sudetenstraße in östliche Richtung über die Immendorfer Straße durch Immendorf zur B248 wahrscheinlich und nicht auszuschließen wäre, fand diese Variante zu Recht keine Akzeptanz. Die im Erläuterungsbericht vorgestellte Variante 2 sieht aber einen Anschluss der Sudetenstraße an die -Industriestraße-Mitte vor, so dass der Schwerlastverkehr unmittelbar auf die Industriestraße-Mitte geführt werden kann.

Dabei kann der Einmündungsbereich der Immendorfer Straße in die Sudetenstraße so ausgebildet werden, dass ein Schwerlastverkehr oder Durchgangsverkehr durch Immendorf ausgeschlossen wird. Ob die zusätzliche Belastung der Signalanlage Sudetenstraße zu Schwierigkeiten führt, ist weder begründet noch berechnet. Zudem entspricht die in der Variante 2 dargestellte Straßenführung den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Wat – 4“, 1. Änderung. Die Begründung für die Anbindung der K 38 über die Sudetenstraße an die K 33 findet sich in dem Ursprungsplan Wat-4.

Die nachstehend dargestellte Planungsskizze zeigt, dass ein Konflikt mit bereits erschlossenen Gewerbeflächen sich vermeiden lässt, da der Einmündungsbereich der Immendorfer Straße in die Sudetenstraße südlich der vorhandenen Zufahrt zum Firmengelände der Speditions- und Logistikfirma liegt..

Eine realistische, nicht nur verbal begründete Bewertung dieser Variante kann nur durch die Erstellung eines präzisen Entwurfes erfolgen.

1.8 Seite 26, Kap. 3.2.4 Variante 4: Anbindung der K 38 über eine rechtwinklige Einmündung an die K 30

Eine ergebnisoffene Neubewertung der Nachteile ist hier unter Berücksichtigung vorhandener Straßencharakteristik, realistischer Einstufung in EKL 3 sowie Projektierung und Umsetzung analog Einmündung MAN – Logistikzentrum unbedingt erforderlich. Die Feststellung unter dem ersten Spiegelstrich, dass eine Verbindung von Straßen dieser Entwurfsklassen nur ausnahmsweise zulässig sei (potentieller Gefahrenpunkt), ist angesichts der Zufahrten von MAN und MAN – Logistikzentrum sowie der auch künftig geplanten Einmündung der Sudetenstraße in die K 30 nicht nachvollziehbar. Warum die im zweiten Spiegelstrich genannte Signalisierung als Nachteil gesehen wird, ist ebenfalls nicht ersichtlich.

Auch hier zeigt die nachstehend dargestellte Planungsskizze, dass eine Verbesserung der Verkehrsqualität mit einer signalgesteuerten rechtwinkligen Einbindung erreicht wird.



Eine realistische, nicht nur verbal begründete Bewertung dieser Variante kann nur durch die Erstellung eines präzisen Entwurfes erfolgen.

Im Gegensatz zu der Aussage unter dem vierten Spiegelstrich wird sehr wohl eine erhebliche Verbesserung der

Verkehrsverhältnisse für die Bewohnerinnen und Bewohner von Immendorf und Drütte erreicht. Die unter dem sechsten Spiegelstrich genannte Wegverlängerungen für den betroffenen Radverkehr könnte durch die Benutzung des entbehrlichen Westteils der Immendorfer Straße vermieden werden.

1.9 Seite 27, Kap. 3.3 Variantenvergleich

Die Bewertung der Auswirkungen der einzelnen Varianten gemäß Tab. 3 - 1 sind nicht nachvollziehbar und zum Teil unverständlich. Sie ist unvollständig und oberflächlich, es fehlen zum Beispiel wichtige Kriterien wie öffentliche Sicherheit, Umweltbelastungen sowie Eingriffe und Auswirkungen auf Natur und Landschaft. So ist nicht erkennbar, warum die Variante 1 beim Kriterium "Städtebauliche Ziele" ein + erhält, ergeben sich doch aus dieser Variante massive Beeinträchtigungen der Lebensqualität und Sicherheit für die Bürgerinnen und Bürger von Immendorf und Drütte, während das - für dieses Kriterium bei Variante 2 völlig neben der Sache liegt.

Dieser Variantenvergleich ist als Entscheidungsgrundlage für eine Variante völlig ungeeignet und unzureichend, er priorisiert in unzulässiger Weise die verkehrstechnischen Belange und vernachlässigt städtebaulichen und infrastrukturelle Kriterien, insbesondere vor dem Hintergrund der erheblichen Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung, die Lebensverhältnisse in Immendorf und Drütte, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Investitionskosten.

In der gut besuchten Informationsveranstaltung am 26.9.2017 wurden von den Einwohnerinnen und Einwohnern von Immendorf und Drütte eindringlich und fundiert vorgetragen, dass eine Abbindung der Immendorfer Straße (K38) von der Industriestraße Mitte (K30) eine erhebliche Verschlechterung ihrer Wohn- und Lebenssituation zur Folge hat. Die Busanbindung nach Lebenstedt wird verschlechtert und die Ortsteile werden infrastrukturell von Lebenstedt und der Stadt über die schon jetzt bestehende Trennung durch das Industriegebiet weiter abgeschnitten.

Eine derartige negative Entwicklung und Verschlechterung für die Ortsteile ist aus Sicht der Stadtentwicklung und im Interesse der kleineren Ortsteile stadtentwicklungspolitisch problematisch und zu vermeiden. Die vorgenannten Kriterien und Aspekte haben bei der Untersuchung und Bewertung der Varianten bislang keinen Raum gefunden.

Bei den in der Vorlage 3304/16 erstellten, untersuchten und bewerteten Varianten fehlt auch eine weitergehende und vertiefende Einbeziehung von Sonderformen oder modifizierten Ausbildungen möglicher Kreuzungspunkte und Kreisverkehrsplätze. So gibt es durchaus Planungsalternativen und Praxisbeispiele für die Gestaltung von

Kreuzungen und Kreisverkehrsplätzen, die den jeweiligen Erfordernissen der besonderen Einzelsituation Rechnung tragen. Derartige vertiefende Untersuchungen für alle vorliegenden und in Diskussion befindlichen Varianten sind für eine sachgerechte Abwägung und fundierte Entscheidung notwendig.

Eine umfassende und ausgewogene Bewertung, welche alle Belange und Kriterien mit einbezieht und gegeneinander und untereinander abwägt, ergibt die Variante 2 als diejenige, die den höchsten Gesamtnutzwert aufweist, gefolgt von der Variante 4.

1.10 Seite 28, Kap 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Gemäß Aussage im ersten Abschnitt ist der vorgesehene Regelquerschnitt RQ 21 ist auch in der EKL 3 anwendbar. Diese Einstufung ist auch aufgrund der Merkmale "landwirtschaftlicher Verkehr" und "kurze Knotenpunktabstände" gesamten Ausbauabschnitt sachgerecht, ohne dass die zulässige Gesamtgeschwindigkeit von 70 km/h und die vorgesehene Verkehrsqualität beeinträchtigt wird.

1.11 Seite 38, Kap. 4.4.1 Querschnittelemente und Querschnittsbemessung

Die Planung sieht begleitende Geh-/Radwege in einer Breite von 2,00 m (Einrichtungsverkehr) und 2,50 m (Zweirichtungsverkehr) vor.

Im Masterplan Fahrrad des Regionalverbandes Braunschweig und der Allianz für die Region ist die Radroute Salzgitter – Wolfenbüttel als Radwege-Verkehrsverbindung mit 1. Priorität dargestellt. Das Radverkehrsaufkommen auf dieser Strecke ist nach den Verbindungen Braunschweig-Salzgitter und Braunschweig-Wolfenbüttel das zweithöchste in der Region (Abbildung 23: Aktuelle Radverkehrsmengen im Alltagsverkehr). Gleichzeitig soll diese Verbindung Bestandteil eines Regions – Radrundweges „Harz – Heide – Kreisel“ (Abbildung 25: Regions- Radrundweg, Harz – Heide – Kreisel) werden und als „Best – of“ unserer Region vermarktet werden und die Highlights unserer Region miteinander vernetzen.

Angesichts der Bedeutung und der Radverkehrsstärke dieser Radwegeverbindung sollte eine Radwegbreite von mindestens 2,50 m bzw 3,0 m hier Anwendung finden.

1.12 Seite 42, Kap. 4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Der Abstand vom Knotenpunkt Sudetenstraße zum Knotenpunkt B 248 beträgt gemäß Tab. 4 - 5 insgesamt 810 m. In diesem Abstand ist durchaus die Anlage eines weiteren dreiarmligen Knotenpunktes K 38 möglich, legt man eine Einstufung als LS III bzw HS III mit EKL III zugrunde.

Die Zufahrt zum MAN-Logistikzentrum wurde im Jahr 2009 in einem Abstand von etwa 250 m zu der vorhandenen Signalanlage an der Kreuzung / K 30 / Eisenhüttenstraße / Gottfried-Linke-Straße geplant und errichtet. Die Entfernungen eines neuen Knotenpunktes der K 38 zu dem Knotenpunkt Sudetenstraße und zur Kreuzung B 248 wäre mit jeweils ca 400 m deutlich größer. Es ist nicht nachvollziehbar, das bei der K 38 nicht möglich sein soll was bei der Zufahrt zum MAN-Logistikzentrum realisiert wurde und auch problemlos in der Praxis funktioniert.

1.13 Seite 44, Kap. 4.5.1.3 KP K38 Station 0+825

Bei Beibehaltung der Anbindung der K 38 an die K 30 kann ein Durchfahren des Schwerlastverkehrs durch den Ort Immendorf auch durch verkehrsbehördliche Maßnahmen, zum Beispiel Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichtes, erreicht werden.

1.14 Seite 48, Kap. 4.6.3 Begleitende Radwege

Der neue Radweg ab dem Knotenpunkt Sudetenstraße bis zur K 38 auf der nördlichen Seite sollte in einer Breite von 3,00 m gebaut werden. Gleiches gilt für den südlichen Radweg, da dieser im Zweirichtungsverkehr die großräumige Radverkehrsbeziehung zwischen Salzgitter – Lebenstedt über die Landesstraße 495 nach Wolfenbüttel vervollständigt sowie den Rad – Werksverkehr von den ansässigen Großbetrieben in Richtung Wolfenbüttel aufnimmt.

1.15 Seite 49, Kap. 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Wie in anderen Einwendungen dargelegt wurde, ist die Aufgabe des Knotenpunktes K 38 nicht unvermeidbare Voraussetzung für den vorgesehenen Ausbau der K 30. Ebenso wenig trifft es zu, dass durch die Stadt Salzgitter der gegenüber dem ÖPNV entstehende Nachteil als nachrangig gegenüber dem insgesamt zu erwartenden Qualitätsgewinn eingestuft und somit Kauf genommen wurde.

Vielmehr ist eine derartige Entscheidung - durch wen auch immer - noch nicht getroffen worden, da die Auswirkungen auf die Veränderungen im ÖPNV bzw. das Busliniennetz noch nicht festgelegt wurden. Eine abschließende Bewertung und Festlegung durch den Nahverkehrsträger KVG liegt noch nicht vor und dementsprechend fehlt eine derartige Aussage in den Planunterlagen. Die von der Stadt vorgenommene Einstufung kann sich also nicht aus einer umfassenden und sachgerechten Abwägung ergeben, geschweige denn darauf berufen. Daher ist die hier getroffene Feststellung und Behauptung voreilig und nicht haltbar.

1.16 Seite 62, Kap. 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Die gesamte Schadstoffbelastung wird zunehmen, da mit wachsender

Verkehrsmenge auch die Schadstoffemissionen aus dem Verkehr zunehmen werden, unabhängig davon ob sich der Verkehr künftig auf eine breitere Fläche verteilt.

Aufgrund der in Salzgitter vorliegenden Hauptwindrichtung aus Süd/Südwest wird sich die überwiegende Menge der Luftschadstoffe aus dem Verkehr auf der freien Strecke unmittelbar nach Immendorf und Drütte ausbreiten.

Die pauschale Aussage, dass eine nicht quantifizierbare Reduzierung der Luftschadstoffe erwartet wird, ist weder akzeptabel noch kann sie aus den einschlägigen Richtlinien abgeleitet werden. Die Steigerung der Verkehrsbelastung von ca. 15.000 KFZ/Tag auf 19.800 KFZ/Tag – mithin eine starke Steigerung von 32 % - wurde quantifiziert, daraus kann Erhöhung des Schadstoffausstoßes durchaus ermittelt werden.

Unberücksichtigt bleibt, das aufgrund der erhöhten Verkehrsaufkommen in den Ortsstraßen wegen der Umwegfahrten sich auch hier eine Erhöhung der Schadstoffbelastung ergeben wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Ermittlung der jetzigen Schadstoffbelastung und Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung durchzuführen ist.

1.17 Seite 65, Kap. 8.2 Berücksichtigende benachbarte Bauleitplanung oder Planfeststellungen

Es ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar und wird bezweifelt, dass der Bebauungsplan Wat-4, 1. Änderung in Teilen nicht mehr realisierungsfähig ist (Verlauf der Sudetenstraße). Die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes sind immer noch rechtskräftig, ein Beschluss auf Änderung bzw. Aufhebung dieser Festsetzungen wurde vom Rat nicht gefasst. Die Bewohnerinnen und Bewohner von Immendorf und Drütte haben ein Vertrauensanspruch auf die Beständigkeit dieser Festsetzungen. Insbesondere deshalb, weil durch diese Festsetzungen ein Anschluss der K 38 über die Sudetenstraße an die K 30 erreicht wird und somit eine adäquate Anbindung an den westlich gelegenen Stadtteil Lebenstedt für den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV planungsrechtlich gesichert ist und realisiert werden kann. Insoweit bestehen Bedenken, dass mit dieser Planfeststellung gegen die rechtsverbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes verstoßen wird.

1.18 Seite 67, Kap. 9.2 Verkehrsführung

Während der Bauarbeiten wird sich ein ganz erheblicher Baustellen – und Umleitungsverkehr ergeben und die Ortsteile Immedorf und evtl Drütte stark belasten. Konkrete Angaben, wie diese Verkehre abgewickelt werden, enthält der Bericht nicht. Hier muss erheblich nachgebessert werden, insbesondere hinsichtlich möglicher finanzieller Folgen für die Anwohnerinnen und Anwohner der belasteten Straßen aufgrund von eintretenden Straßenschäden.

2 Landespflegerischer Begleitplan

2.1 Seite 26 ff, 3.4.5 Arten und Lebensgemeinschaften

Die Erhebungen und Kartierungen für die verschiedenen Tierarten wurden im Jahre 2008 und in den Monaten April bis Juni 2016 durchgeführt. Insbesondere für die Kartierung von Feldhamstervorkommen sind diese Kartierungen aufgrund der fehlenden Aktualität für eine abschließende und gesicherte Beurteilung erfahrungsgemäß nicht verwertbar.

Es fehlt die Erfassung und Kartierung vieler vom Aussterben bedrohter Insektenarten und hier insbesondere der Bienen. Gerade in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass Eingriffe in Natur und Landschaft zum Insekten- und Bienensterben führen. Die Ergänzung um ein entomofaunistisches Gutachten ist deshalb unbedingt erforderlich, um die Auswirkungen auf Insekten und gegebenenfalls Beeinträchtigungen zu erfassen und zu bewerten sowie entsprechende Schutzmaßnahmen zu ermitteln.

2.2 Seite 65/66, Kap. 4.3.3 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

In Tab. 20: „Entstehende Konflikte durch Verlust von Biotoptypen“ wird zu den Flächenverlusten der Konflikte T/P1, T/P2 und T/P3 festgestellt, dass diese bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Wat-4, 1. Änderung, bilanziert wurden. Diese Feststellung trifft nicht zu, denn der genannte Bebauungsplan enthält keine Festsetzungen zu Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und auch keinerlei Bilanzierung. Die Flächen für Verkehrsgrün wurden aus der Ursprungsfassung des Bebauungsplanes unverändert übernommen und sind zum Teil sehr großzügig dimensioniert, um im Zuge des Ausbaus der K 30 eine weitere Erschließungsstraße zum GI-Gebiet aufzunehmen. Im übrigen sichert die Festsetzung den dort vorhandenen Gehölzbestand planerisch ab.

Die bei den vorgenannten Konflikten auftretenden Flächenverluste sind daher in die Bilanzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Planung des vierstreifigen Ausbaus der K30 mit aufzunehmen.

2.3 Seite 99, Abschnitt A-5 Neuanlage von Gehölzpflanzungen

In den Erläuterungen wird ausgeführt, " Die Immendorfer Straße soll im Zuge des Ausbaus der K 30 abgekoppelt werden und führt künftig nördlich an der K 30 vorbei auf die Sudetenstraße zu und bindet hier neu an".

Eine begrüßenswerte Aussage, die allerdings mit dem jetzigen Planfeststellungsverfahren in keiner Weise übereinstimmt.

Insoweit stellt sich generell die Frage, ob die im Landespflegerischen Begleitplan getroffenen Aussagen, Feststellungen, Erhebungen, Bewertungen und daraus abgeleiteten Vorschläge insgesamt dem aktuellen Planungsstand entsprechen.

Angesichts weiterer Ungereimtheiten und Unzulänglichkeiten des Landespflegerischen Begleitplanes ist daher festzustellen, dass entweder veraltete oder überholte Planungs – und Entwurfsgrundlagen dem Begleitplan zugrundegelegt wurden oder dass eine sorgfältige und aktuelle Erstellung nicht erfolgt ist.

2.4 Seite 100, E1 - Ausgleich über den Waldpool der niedersächsischen Landesforsten im Bereich "Hannoversche Treue" bei Salzgitter- Bad

Der Eingriff in den Waldbereich und die damit verbundene Waldumwandlung wird offenkundig ausschließlich als Bestandteil der Eingriffsregelung vorgenommen.

Gemäß § 8 des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) bedarf die Umwandlung des Waldes in eine andere Nutzungsart eines eigenständigen Verfahrens nach dem NWaldLG. Den ausgelegten Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen ob und mit welchem Ergebnis dieses Verfahren durchgeführt wurde. Insoweit stellen sich die ausgelegten Planungsunterlagen als unvollständig dar.

3 Schalltechnische Untersuchung

3.1 Seite 5, Kap. 3.1 Verkehrsverhältnisse, Geschwindigkeiten

In den Berechnungen wurden die Prognosewerte nur für die K 30 in den Abschnitten westlich MAN bis B 248 verwendet. Allerdings wird sich durch den vierspurigen Ausbau der K 30 auch die Belastung auf der B 248 nicht unerheblich erhöhen. Die hieraus resultierenden Erhöhungen der Verkehrslärmemissionen werden auch zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel insbesondere an den Objekten Nr.14 bis Nr.21 führen. Im Interesse einer ganzheitlichen, realitätsabbildenden Gesamtbetrachtung ist es daher gerechtfertigt, den Abschnitt der B 248 von der Immendorfer Straße bis zur Kreuzung mit der K 30 in die Prognoseberechnungen mit einzubeziehen.

3.2 Seite 6, 3.2 Bebauungen, Nutzungsarten

Die Einstufung in die Gruppe Dorf –/Mischgebiet entspricht nicht den tatsächlich vorhandenen Nutzungen. Die Objekte Nr.1 bis Nr.19 sind aufgrund ihrer Nutzung den Baugebietsarten reines Wohngebiet oder allgemeines Wohngebiet zuzuordnen. Daher sind diesen Objekten die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2, Abs. 1, Nr. 2 Verkehrslärmschutzverordnung zuzuordnen, mithin 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

3.3 Seite 7, Kap. 4 Verkehrslärmemissionen

Umfang und Verteilung der Verkehrsströme auf der K 30 sind in äußerst starkem Maße von den Werksverkehren der Schichtwechsel der Großbetriebe und den Zielverkehren zu den zentralen Einrichtungen in Lebenstedt geprägt.

Die Verteilung der Verkehrsbelastungen wurde im Rahmen der Verkehrsanalyse anlässlich der Erstellung des Masterplanes Mobilität ermittelt, und zwar für den Knotenpunkt 25 (K 30/B248) über den Zeitraum von 8 Stunden sowie mittels eines automatischen Zählgerätes an der Querschnittszählstelle A 33 auf der K 30 über einen Zeitraum von 24 Stunden.

Daher sind im vorliegenden Fall nicht die maßgebenden Verkehrsstärken M in Kfz/h der Tabelle A der Anlage 1 zur Verkehrslärmschutzverordnung anzusetzen, sondern können aufgrund vorliegender projektbezogener Untersuchungsergebnisse die

maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken M insbesondere für den Zeitraum zwischen 22.00 und 6.00 Uhr zur Ermittlung der Beurteilungspegel herangezogen werden. Gerade für den Zeitbereich Nacht ist mit einer deutlichen Erhöhung der Emissionspegel zu rechnen.

Die Aussage, dass an keinem Gebäude eine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte vorliegt, ist daher zu überprüfen, eine Neuberechnung ist sachgerecht und geboten.

4 Vorprüfung UVP

4.1 Seite 4, Kap. 2.1 Begründung

Die Zufahrt zum MAN – Gelände befindet sich nicht in Höhe der Gottfried – Linke – Straße, sondern schnellst eine eigenständige Zufahrt weiter östlich dar.

Die Feststellung dass durch den besseren Verkehrsfluss und weniger Rückstaus eine Abnahme der Schall – und Schadstoffemissionen erreicht wird, ist weder durch entsprechende Erhebungen oder Berechnungen nachgewiesen.

4.2 Seite 5, Kap. 2.2 Technische Beschreibung

Die Feststellung, dass zeitnah eine Verbindung der Immendorfer Straße mit der Sudetenstraße angestrebt wird (Aktualisierung B – Plan „Wat 4“), wird begrüßt, allein es fehlt der Glaube. Derartige Überlegungen ergeben sich nicht aus dem übrigen Planunterlagen, vielmehr stehen die Aussagen unter Kapitel 8.2, Seite 65 des Erläuterungsberichtes dem diametral entgegen.

4.3 Seite 19, Kap 6 Gesamtschätzung

Von dem Vorhaben sind unter Berücksichtigung der bisherigen Darlegungen sehr wohl entscheidungserhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht nur zu erwarten, sondern werden auch mit großer Wahrscheinlichkeit eintreten. Auch wenn der Gutachter eine zwingende Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für nicht erforderlich hält, ist diese unter

Berücksichtigung der Art und des Umfanges der vorhabenbedingten Auswirkungen geboten, um eine Verschlechterung der Umwelt – , Lebens – und Wohnverhältnisse in den Ortsteilen Immedorf und Drütte zu vermeiden sowie eine zukunftsgerichte, nachhaltige Weiterentwicklung der Ortsteile zu sichern.

4.4 Seite 21-25, Anlage 1

Die getroffenen Angaben sind sehr allgemein und vage gehalten, zum Teil nicht nachvollziehbar. Insbesondere ist es sehr verwunderlich, dass sämtliche genannten Auswirkungen mit ausschließlich geringfügig bewertet werden. Diese Bewertung ist mindestens bei den Kriterien 2.7, 2.8, 2.11, 4.1.2 und 4.1.5 nicht zutreffend, hier liegen mehr als geringfügige Beeinträchtigungen vor. Die zusammenfassende Bewertung, dass von dem Vorhaben keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen, trifft mitnichten zu.

4.5 Seite 9-10, Kap. 5.1.2 Lärm – / Schwingungs– / Schadstoffemissionen / sonstige Emissionen

Die Einstufung unter Ziffer 4 "Wohnbebauung in SZ – Immendorf" entspricht der tatsächlichen vorhandenen Nutzung. Diese Einstufung und die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht sollten in alle Planunterlagen übernommen werden.

Die Annahme, dass sich die von der K 30 ausgehenden Schadstoffemissionen durch den Ausbau eher verringern werden, ist nicht belegt. Weiterhin trifft es nicht zu, dass das Verkehrsaufkommen unverändert bleibt. Vielmehr tritt laut schalltechnischer Untersuchung eine Steigerung von ca 15.000 Kfz/Tag auf 19.800 Kfz/Tag. Daher ist eher mit einer Zunahme der Schadstoffemissionen zu rechnen.

Eine neue Ermittlung dieser schalltechnischen Berechnung wird voraussichtlich zu einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für die Nacht am Berchnungspunkt 4. führen.

Der Widerspruch zwischen den beiden Schallberechnungen ist unbedingt aufzuklären.

4.6 Seite 16-18, Kap. 5.2.3 Auswirkungen auf die Schutzgüter

Durch die Baumaßnahme werden zahlreiche Pflanzenbiotope in Anspruch genommen. Diese Biotope sind Lebensraum für viele Insektenarten und insbesondere Bienen. Gerade in den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass Eingriffe in Natur und Landschaft zum Insekten- und Bienensterben führen. Eine Erfassung, Bewertung und Prognose der Auswirkungen auf diese Tierart fehlt vollständig. Ein

entomofaunistisches Gutachten ist unbedingt erforderlich, um die Auswirkungen auf Insekten und gegebenenfalls Beeinträchtigungen zu erfassen und zu bewerten sowie entsprechende Schutzmaßnahmen zu ermitteln.

Das Schutzgut Mensch/Bevölkerung/Wohnen ist sehr wohl von dem Bauvorhaben erheblich betroffen. Die Schadstoffbelastungen werden sich durch die Zunahme der Verkehrsstärken deutlich erhöhen. Die genannten Schutzgüter umfassen auch die Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen des ÖPNV und Erreichbarkeit in Notfällen und außergewöhnlichen Schadensereignissen. Hier wird sich aufgrund der geplanten Abbindung der K 38 eine ganz erhebliche, schwerwiegende Verschlechterung ergeben

5 Störfallvorsorge

Im Umfeld des Bauvorhabens befinden sich mehrere Betriebe und Anlagen, die in den Anwendungsbereich der 12. Störfallverordnung fallen. Neben zB dem atomaren Endlager Schacht Konrad, Alstom und MAN liegt insbesondere die Salzgitter Flachstahl GmbH in unmittelbarer Nähe, die Produktionsanlagen betreibt, in denen mit gefährlichen Stoffen, die der Störfallverordnung unterliegen, umgegangen wird. Dieser Betriebsbereich der Salzgitter Flachstahl GmbH ist der oberen Klasse gemäß Störfallverordnung zuzuordnen. Auf diesen Umstand wird an keiner Stelle der Planunterlagen hingewiesen, die Behandlung und Abarbeitung dieser Thematik fehlt völlig. Die Störfallverordnung soll neben dem Schutz der Bevölkerung auch sicherstellen, die Rechte der betroffenen Bevölkerung und den Zugang zu Informationen sicherzustellen. Die Nichtberücksichtigung dieses Störfallrisikos bei der UVP-Prüfung ist ein fundamentaler Mangel in dem Planfeststellungsverfahren, Zweifellos berührt die Abkoppelung der K 38 von der K 30 in ganz erheblichem Maße die Störfallvorsorge, verschlechtert die Benutzbarkeit und Effektivität des Vorbehaltsnetzes der Hauptverkehrsstraßen, hat gravierende Auswirkungen auf Inhalte der Gefahrenabwehrpläne und auf die Einsatzpläne der Gefahrenabwehrbehörden wie Feuerwehr, Technisches Hilfswerk und ärztliche Versorgung. Es ist somit offenkundig, dass die Abkoppelung der K38 erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben wird, da sich die Folgen eines Störfalles verschlimmern werden, insbesondere auf das Schutzgut Mensch, also die Bevölkerung von Immendorf und Drütte.

Aus den vorgenannten Gründen bestehen deshalb schwerwiegende Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit und Vollständigkeit der Planung und Durchführung des beantragten Bauvorhabens.

6 Durchführung Planfeststellungsverfahren

Die Stadt Salzburg - Fachdienst Tiefbau und Verkehr - ist Vorhabensträger und Antragsteller für das Bauvorhaben.

Die Stadt Salzburg - Fachdienst Stadtplanung, Umwelt, Bauordnung und Denkmalschutz - ist Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde für das Verfahren.

Somit führt die Behörde Stadt Salzburg das gesamte Verfahren von der Entwurfserstellung über die Antragstellung/Verfahrenseinleitung, Erörterung und Prüfung der Einwendungen und Stellungnahmen bis zur Genehmigung/Planfeststellung durch.

Aus dieser Konzentration sämtlicher Verfahrensschritte auf die Stadt Salzburg ergeben sich Interessenkonflikte und Befangenheiten, die geeignet sind, Zweifel an einer unabhängigen und neutralen Behandlung, Bewertung und Entscheidung des Vorhabens zu rechtfertigen.

Dies gilt zum Beispiel für eine erneute unvoreingenommene und ergebnisoffene Prüfung der in der Beschlussvorlage 3304/16 " Planfeststellungsverfahren für den vierstreifigen Ausbau der Industriestraße Mitte (K 30) zwischen der Immendorfer Kreuzung und der MAN – Zufahrt" genannten Planungsvarianten sowie der in der Beschlussvorlage 0861/17 "Anregung des Orsrates der Ortschaft Ost" genannten Zuordnung der K 30 zur Straßenkategorie LSII und Entwurfsklasse 2. Auch bei der Prüfung und Feststellung der UVP- Pflicht sind aufgrund von Interessenkollisionen erhebliche Zweifel an den in den Unterlagen genannten Prüfungsergebnissen und Feststellungen angebracht, da die Stadt Salzburg der antragstellende Vorhabensträger und gleichzeitig die feststellende Behörde ist. Insoweit werden in dem Planfeststellungsverfahren gegen Entgelt Beschäftigte der Stadt Salzburg einerseits für den Vorhabensträger/Antragsteller Stadt Salzburg und andererseits für die UVP-Prüfungs- und Feststellungsbehörde Stadt Salzburg tätig. Insgesamt ergeben sich aus der eingangs genannten Konzentration der verschiedenen Funktionen erhebliche Zweifel an der Unbefangenheit und Neutralität der handelnden Personen/Behörden sowie an der Bewertung, Abwägung und Entscheidung.