

1 Veranlassung

In der Vor- und Nachbereitung des Beteiligungsverfahrens erfolgte nochmals eine umfangreiche Prüfung der Unterlagen zum Antrag auf Planfeststellung, insbesondere auch der schalltechnischen Untersuchungen zum Vorhaben.

Hierbei ergab sich der Bedarf für eine Änderung des Fluglärmgutachtens, der insbesondere auf einer geometrischen Unschärfe bei den Fluglärmuntersuchungen für den Ausbaufall basiert. Diese Unschärfe führt zu einer Verschiebung der Isophonendarstellung im Westen des Flughafens um ca. 120 m sowie zu einer Veränderung der punkthaften Berechnungsergebnisse an den Nachweisorten des Fluglärmgutachtens.

Aus Konsistenzgründen ist in Folge dessen auch die Anpassung weiterer Unterlagen erforderlich, die sich auf die Ergebnisse des Fluglärmgutachtens beziehen. Deshalb ergibt sich ein Anpassungsbedarf insgesamt in folgenden Gutachten zum Antrag auf Planfeststellung:

- **Technisches Fluglärmgutachten, AviaConsult, Straußberg**
- **Bodenlärmgutachten, KSZ Ingenieurbüro GmbH, Berlin**
- **Lärmmedizinisches Gutachten, Univ.-Prof. Dr. med. Scheuch, Bannewitz**
- **Umweltverträglichkeitsstudie, LAREG, Braunschweig**

Zur Qualitätssicherung der Unterlagen zum Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau des Forschungsflughafens Braunschweig und der darauf aufbauenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist der hieraus resultierende Änderungsbedarf nachfolgend in den Abschnitten 2.1 bis 2.4 dargestellt.

Die Änderungen im Fluglärmtechnischen Gutachten und in den darauf aufbauenden Untersuchungen (Bodenlärmgutachten, Lärmmedizinisches Gutachten und Umweltverträglichkeitsstudie) sind außerdem als Austauschseiten zu den Unterlagen zum Antrag auf Planfeststellung beigelegt.

Aus der Sicht der Antragstellerin ergeben sich aus den erforderlichen Änderungen weder in Hinblick auf die lärmmedizinische Beurteilung des Vorhabens noch auf die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG **keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen**.

2 Änderungen in den Unterlagen zum Antrag auf Planfeststellung

2.1 Technisches Fluglärmgutachten

Das von der Fa. AviaConsult, Straußberg, erstellten Technischen Fluglärmgutachten zum Antrag auf Planfeststellung beruht auf umfangreichen Fluglärmimmissionsprognosen für den Bestand, den PLAN-Fall und den Prognosenullfall.

Die Immissionsprognosen wurden anhand eines Fluglärmmodelles erstellt, das insbesondere auch einen Datensatz zu der Start- und Landebahngeometrie und den Geometrien der Flugspuren enthält. Unschärfen im zu Grunde liegenden Kartenmaterial und in den Passgeometrien der Start- und Landebahn führten zu einer teilweisen Verschiebung der Flugspuren im Ausbaufall im Westen des Flughafens, die in einer Verschiebung der Fluglärmisophonen westlich des Flughafens um bis zu 120 m resultieren.

Hieraus ergeben sich auch Veränderung der punkthaften Berechnungsergebnisse für den Ausbaufall an den Nachweisorten des Fluglärmgutachtens.

Entsprechend ergibt sich für das Fluglärmgutachten ein Anpassungsbedarf der tabellarischen und textlichen Ergebnisse sowie der Isokonturdarstellungen für den Ausbaufall.

In nachfolgender Tabelle sind die Änderungen, die sich für die punktbezogenen Auswertungen an den Nachweisorten ergeben, exemplarisch für die Realverteilung der Betriebsrichtungen dargestellt.

Tabelle 1: Nachweisorte des Fluglärmgutachtens - Änderungen

Fluglärm Realverteilung Ausbaufall 2020 (Tabelle 4.5.1 des Fluglärmgutachtens)					
Nachweisorte			Leq3 in dB(A)		Diff.
			Gutachten	korrr. Wert	dB(A)
IO1	Bienrode	An der Bahn 8	53.45	53.71	0.26
IO2	Bienrode	Dammwiese 13	58.82	59.57	0.75
IO3	Bienrode	Maschweg 14 a (Kiga)	55.88	56.32	0.44
IO4	Bienrode	Lönsweg 5	56.92	57.62	0.70
IO5	Bienrode	Claudiusstraße 1 (Schule)	50.69	50.55	-0.14
IO6	Waggum	Sandkamp 1	46.94	46.62	-0.32
IO7	Waggum	Bienroder Straße 19	48.14	47.81	-0.33
IO8	Waggum	Am Flughafen 15	57.47	53.98	-3.49
IO9	Waggum	Waggumer Weghaus	54.37	54.44	0.07
IO10	Hondelage	Am Sundern 29	45.75	45.72	-0.03
IO11	Hondelage	An den Heistern 5 (Kiga)	46.24	46.07	-0.17
IO12	Hondelage	An den Heistern 3 (Schule)	45.76	45.60	-0.16
IO13	Querum	Fasanenkamp 11	41.46	41.51	0.05
IO14	Kralenriede	Henri-Durant-Straße 32b	46.69	46.44	-0.25
IO15	Waggum	Neuendorfweg, Ecke Hörstenblick	40.87	40.19	-0.68
IO16	Lincolnsiedlung	Osterbergstraße, Ecke Mark-Twain-Straße	50.10	50.35	0.25
IO17	Wenden	An der Autobahn	54.77	55.31	0.54
IO18	Wenden	Polizeigebäude Salgenholzkamp	53.17	53.70	0.53
IO19	Wenden	Am Wasserwerk	48.22	48.41	0.19
IO20	Veltenhof	Nordende Landaustraße	46.73	46.81	0.08

Fluglärm Realverteilung Ausbaufall 2020 (Tabelle 4.5.1 des Fluglärmgutachtens)					
Nachweisorte			Leq3 in dB(A)		Diff.
			Gutachten	korrr. Wert	dB(A)
IO21	Watenbüttel	Kirche Am Okerdüker	42.99	43.14	0.15
IO22	Völkenrode	In den Wiesen	42.53	42.68	0.15
IO23	Hondelage	Nordende Ziegelofen	49.70	49.55	-0.15
IO24	Wendhausen	Schule	42.62	42.50	-0.12
IO25	Wendhausen	Hauptstraße 18 (Altenheim)	44.74	44.62	-0.12
IO26	Wendhausen	Im Unterdorf	47.62	47.50	-0.12
IO27	Wendhausen	B-Plangebiet	44.41	44.33	-0.08
IO28	Lehre	Berliner Straße 32	48.12	48.17	0.05
IO29	Lehre	Nordende Birkenfeldstraße	46.95	46.99	0.04
IO30	Lehre	Eitelbrotstraße (Grundschule, Kita)	43.99	43.97	-0.02
IO31	Lehre	Selkebach Straße, Ecke Auf der Günne	41.05	40.99	-0.06
IO32	Lehre	Am Löbner 56 (Altenheim)	46.50	46.57	0.07
IO33	Lehre	Kampstüh	40.12	40.21	0.09
IO34	Bienrode	Waggumer Straße 7	60.29	60.28	-0.01
IO35	Waggum	Opferkamp 3	42.44	42.40	0.0

Die Zusammenstellung zeigt, daß die maximalen Pegelerhöhungen aufgrund der Änderungen **deutlich unter 1 dB(A)** betragen (maximal Erhöhungen um 0,75 dB(A) am IO 2, Bienrode, Dammwiese 13).

Veränderungen $> +0,1$ dB(A) ergeben sich lediglich in den westlich des Flughafens gelegenen Immissionsorten in Bienrode und Wenden.

Am querab zur Start- und Landebahn gelegenen Immissionsort IO 8 in Waggum wurde darüber hinaus ein redaktioneller Fehler bei der Erstellung des Fluglärmgutachtens berichtigt, weshalb sich hier ein gegenüber dem Stand der Antragsstellung deutlich reduzierter Pegel ergibt.

Des weiteren wurde im Zuge dieser Anpassungen eine Korrektur der Adresse des Nachweisortes IO 8 in Waggum vorgenommen. Diesem Nachweisort wurde in allen schalltechnischen Untersuchungen irrtümlich die Adresse „Im Schühfeld 15“ zugewiesen, tatsächlich befindet sich der Nachweisort am Anwesen „Am Flughafen 15“. Die räumliche Lage des Nachweisortes bleibt unverändert.

Ingesamt ergibt sich im Fluglärmgutachten ein Änderungsbedarf in 33 Textseiten und 4 Plänen.

2.2 Bodenlärmgutachten

Im Bodenlärmgutachten von KSZ Ingenieure GmbH wurde in Tabelle 7 (Bl. 33) eine Gegenüberstellung der verschiedenen Lärmarten vorgenommen, in die auch die Ergebnisse des Fluglärmgutachtens eingegangen sind. Deshalb müssen hier die Zahlenangaben entsprechend der Darstellung in Tabelle 1 nachgeführt werden.

Des weiteren ist auch hier die Anschrift des Nachweisortes IO 8 zu ändern.

Ingesamt ergibt sich im Bodenlärmgutachten ein Änderungsbedarf in 4 Textseiten.

2.3 Lärmmedizinisches Gutachten

Das Lärmmedizinische Gutachten greift die Ergebnisse des Lärmuntersuchungen (Flug- und Bodenlärm) auf und beurteilt sie vor dem Hintergrund der lärmmedizinischen Beurteilungskriterien der sogenannten Fluglärmsynopse.

Deshalb ergibt sich auch im Lärmmedizinischen Gutachten ein umfangreicher textlicher und tabellarischer Anpassungsbedarf durch die geänderte Zahlenbasis des Technischen Fluglärmgutachtens. Des weiteren ist auch hier die Anschrift des Nachweisortes IO 8 zu ändern.

Erhebliche Auswirkungen auf die lärmmedizinische Beurteilung des Vorhabens resultieren hieraus jedoch nicht. Der präventive Richtwert von $L_{eq3} = 62 \text{ dB(A)}$ wird auch aufgrund der Änderungen nicht überschritten.

Insgesamt ergibt sich im Lärmmedizinischen Gutachten ein Änderungsbedarf in 14 Textseiten.

2.4 Umweltverträglichkeitsstudie

Auch in der Umweltverträglichkeitsstudie der Fa. LAREG, Braunschweig, sind die Ergebnisse der fluglärmtechnischen Untersuchungen für den Ausbaufall eingeflossen. Deshalb ist auch hier das Zahlenwerk nachzuführen. Aufgrund der geringen Änderungen der Immissionspegel ergeben sich jedoch keine Änderungen in der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung vorhabensbedingter Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG.

Insgesamt ergibt sich in der Umweltverträglichkeitsstudie ein Änderungsbedarf in 4 Textseiten.