BUND Kreisgruppe Braunschweig
Schunterstraße 17
38106 Braunschweig
Tel. 0531-15599
info@bund-bs.de
https://braunschweig.bund.net/

02.10.2024

Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau einer Stadtbahnwendeanlage in Gliesmarode

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BUND Kreisgruppe Braunschweig nimmt wie folgt zum geplanten Neubau der Stadtbahnwendeanlage in Gliesmarode Stellung.
Die Stellungnahme wird aufgrund von § 10 f Satz 2 der „Satzung für den Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V. (Teil A)“ auch im Namen des BUND Landesverbands Niedersachsen e.V. abgegeben.

Generell:
Zurzeit ist neben dem Ausbau der Stadtbahn nach Volkmarode auch eine Anbindung von Querum über die Querumer Straße in der Diskussion. Wenn diese Trassenführung umgesetzt wird, sehen wir im Bau der Wendeschleife Gliesmarode eine Verschwendung von Steuergeldern, da sie innerhalb weniger Jahre unnötig sein wird. Es sollte eine Übergangslösung z. B. unter Einbeziehung der Wendeschleife am Grenzweg entwickelt werden.

Zum „Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht“ (Anlage 19_01_01):
Es ist nicht nachvollziehbar, dass unter Punkt 1.14 keine Angabe über den Rohstoffbedarf erfolgt. Jeglicher Neubau bedingt unvermeidbar den Bedarf an Rohstoffen und verbraucht somit materielle und energetische Ressourcen und trägt zum Treibhausgasausstoß bei.
Unter 2.2.8 wird eine Eibe aufgeführt. Fazit in der Erläuterung ist, dass sie nicht unter besonderem Schutz steht, weil sie gepflanzt wurde. Ob ein Baum gepflanzt wurde oder sich selbst angesiedelt hat, kann kein Kriterium für seinen Schutz sein! Nicht nur in Städten wird der weitaus überwiegende Anteil von Bäumen gepflanzt. Vielmehr entscheidend sollte das Alter dieser Eibe sein, zumal es sich um eine Baumart handelt, die sehr langsam wächst.

Zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19_02_01):
Der Verlust an Großbäumen mit bis zu 50 cm Durchmesser kann weder hinsichtlich der klimatischen Situation noch hinsichtlich der Lebensraumfunktion kurzfristig durch die Pflanzung junger Bäume ausgeglichen werden.
Anstelle hauptsächlich nicht europäischer Baumarten (A2) sollten auch Feldahorn,

Traubeneiche und Elsbeere gepflanzt werden, die an trockene Bedingungen gut angepasst sind. Die Pflanzung einer Rosskastanie ist angesichts des Rosskastaniensterbens nicht sinnvoll, auch wenn diese Baumart generell sehr gut für Beschattung und in der Blütezeit für Insektennahrung sorgt.
In der vorhandenen Grünfläche wachsen u. a. Kreuzdorn und Weißdorn. Beide haben eine Bedeutung als Nahrungspflanzen für Insekten und sollten erhalten oder zumindest nachgepflanzt werden. Ebenso sollten innerhalb der Wendeschleife bzw. auf der neuen Grünfläche nicht nur Einzelgehölze gepflanzt werden, sondern die Gebüschsituation des Hügelbereichs wieder angelegt werden.
Bei der Entsiegelung sollte nährstoffarmer Boden verwendet werden, um gezielt Blütenpflanzen gegenüber Gräsern zu fördern (A1, G2). Für die Wiesenansaat sollte eine Mischung mit möglichst niedrigem Gräseranteil verwendet werden, idealerweise sollten nur konkurrenzschwache Gräser enthalten sein, um das Vergrasen zu vermeiden. Für die Pflege sollte ein- ein bis zweimalige Mahd mit Entfernen des Mähguts vorgesehen werden.
Die Maßnahme G3 sollte mit dem JKI (Institut für Bienenschutz) abgestimmt werden, um einen möglichst hohen Effekt für die Biodiversität zu erreichen.
Das Institut für Bienenschutz führt derzeit eine Untersuchung zu speziellen Bienenmischungen für die Begrünung von Straßenbahngleisen durch. Die Maßnahme G5 könnte statt mit Raseneinsaat auch mit dieser Mischung erfolgen.
Für die Begrünung des Toilettenhäuschens (Maßnahme G4) schlagen wir anstelle der Hecke eine Fassaden- und Dachbegrünung vor.
Auch bei der Ausgleichsmaßnahme A3 (Feldgehölz) sollten Faulbaum, Kreuzdorn und Salweide zur Förderung von Schmetterlingen berücksichtigt werden. Statt Schwarzerle sollte Feldahorn gepflanzt werden.

Zum Erläuterungsbericht:
Zu 3.1:
Eine Begründung gegen die Weiternutzung der Wendeschleife am Grenzweg zumindest für eine Übergangszeit fehlt.
Der Verweis auf die Anbindung der Petzvalstraße über die Buslinie 413 ist nicht stichhaltig. Die Entfernung überschreitet deutlich die üblicherweise angenommene Entfernung von 300 m als Einzugsgebiet für eine Haltestelle des ÖPNV.
Zu 3.2.2.2 - Variante A: Auch hier scheint eine Entsiegelung und Verringerung der Verkehrsfläche möglich zu sein, wenn die östlich verlaufende Fahrbahn (stadtauswärts) und der Verlauf der Straßenbahngleise vertauscht und beide auf der Grünfläche in der Straßenmitte verlegt werden. Die Fahrbahn östlich der Mittelinsel könnte entsiegelt werden, so dass die ökologischen Nachteile und der Wegfall des geplanten Platzes gegenüber der Variante B hinfällig sind. Der Vorteil ist, dass der ältere Baumbestand und der Gebüschbereich als Bruthabitat für Vögel an der Ecke zur Berliner Straße inklusive des alten Friedhofsbereichs mit Gedenkstein erhalten blieben.
Zu 3.2.2.4 – Variante C: Ähnlich wie bei Variante A ist auch hier eine Verringerung der Verkehrsfläche durch Reduzierung der Fahrbahnen denkbar.
Warum bei den Varianten A und C eine Reduzierung der Fahrbahnen nicht betrachtet wurde, erschließt sich nicht.
Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass an den Wochenenden, an denen Ehrenamtliche Stellungnahmen erstellen können, das Ratsinformationssystem häufig nicht funktioniert. Wir behalten uns daher eine Ergänzung unserer Stellungnahme vor.