

Stellungnahme der BI SüdWest Braunschweig zur Machbarkeitsstudie

Vorbemerkung

Die Bürgerinitiative hat überhaupt keine Einwände gegen Gewerbegebiete da, wo sie sinnvoll sind (z.B. "Bahnstadt") und erst recht nicht, wenn damit mehr Menschen Arbeit finden, von der sie leben können.

Die Bürgerinitiative begrüßt eine Intensivierung interkommunaler Zusammenarbeit. So wäre etwa ein gemeinsames Mobilitätskonzept eine wichtige und sinnvolle Maßnahme. Sie wendet sich aber entschieden gegen eine Flächenvorratspolitik, die nur um den Preis von Umwelt- und Landschaftszerstörung, Flächenversiegelung, enormem Anstieg von Verkehrslärm und der Schädigung des Stadtklimas zu haben ist und unsicheren ökonomischen Nutzen vor Lebensqualität von Mensch und Tier stellt. Unsere Vorstellungen von Vorausschau und Zukunftsfähigkeit sehen ganz anders aus! Es gibt in unseren Augen keinerlei humane Begründung dafür, dass Braunschweig unbedingt Industrieflächen für lautes und verkehrsintensives Gewerbe haben oder anbieten muss.

Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig von 2016 heißt es:

"Zudem ändern sich auch die Ansprüche, die Betriebe an Arbeitsstätten stellen. Monofunktional konzipierte Gewerbegebiete am Rand der Stadt verlieren an Bedeutung. Innenstadtnah gelegene Arbeitsstätten mit guter ÖV-Anbindung, mit guter technischer und sozialer Infrastruktur in einem attraktiven städtebaulichen Umfeld bzw. mit anspruchsvoller Architektur und ergänzenden Freizeit- und gastronomischen Angeboten werden zunehmend nachgefragt."

Wir teilen diese Aussage als Bürgerinitiative ausdrücklich.

Machbar - um welchen Preis?

1. Machbarkeitsstudie mit vielen Ungereimtheiten

Die "Machbarkeitsstudie" ist ganz offensichtlich "mit heißer Nadel" gestrickt worden. Eine Fülle von Ungereimtheiten und Widersprüchen durchziehen die Ausarbeitungen (siehe auch Nr.8 und 15) Hier nur stellvertretend einige Beispiele:

- da wird im Lärmgutachten durchgehend von "Ülfingen" gesprochen; im offiziellen städtischen Kartenmaterial wird die A39 zur A391,
- mal wird als maximal zulässige Geschosshöhe 12m, ein anderes mal 25m angegeben,
- das "Flora und Fauna - Gutachten" ist unvollständig und ein "Zwischenbericht", bei dem noch Teile fehlen,
- bei der Anzahl der Gleisanschlüsse vom Übergabebahnhof Beddingen ins geplante Gebiet hat man je nach Verfasser gar die Wahl zwischen 2 (Studie, S.25), 4 (Verkehr, Studie, S.28) und 5 (Dekra-Schall); usw. usf.

2. Die trimodale Verkehrsanbindung

Während die Befürworter werbend auf die gute Verkehrsanbindung durch Autobahnanschluss, Bahn und Stichkanal verweisen, zeigen die Gutachten ein anderes Bild.

Unimodal

Bereits der erste Bauabschnitt würde in Thiede und an der Anschlussstelle zur A39 und auf der K15 ohne den Neubau von zwei Kreiseln den Verkehr fast zusammenbrechen lassen; ohne eine weitere Anschlussstelle der A39 wäre ein weiterer Bauabschnitt unmöglich.

Aber: Vom Abschluss von zweijährigen Planungen bis zur Fertigstellung einer weiteren Anschlussstelle würden 10 Jahre zu veranschlagen sein (so SZ-Baudezernent Tacke auf einer BZ-Veranstaltung am 24.05. in Thiede). Während der Bauphase ist mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf

der A39 zu rechnen. Es geht ja nicht nur um die Anschlussstelle selbst, sondern um Parallelfahrbahnen entlang der Autobahn zwischen den beiden eng beieinanderliegenden Anschlussstellen, um den vierspurigen Ausbau der K16 und damit auch dem Neubau einer vierspurigen Brücke über die A39 (Verkehrsgutachten, S.17/18). Dies alles müsste zeitgleich bzw. parallel zum Ausbau des interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes, Abschnitt 1+2 geschehen - ein völliger Verkehrskollaps in und um Thiede wäre so absolut vorprogrammiert!

Dimodal

Eine gewerbliche Bahnanbindung ist gar erst für den dritten Bauabschnitt vorgesehen; also nicht vor 2039. Im "Verkehrsgutachten" wird die Bahnanbindung für Gewerbe und Industrie nur an einer einzigen Stelle überhaupt erwähnt ("Unter Berücksichtigung der sehr guten trimodalen Anbindung des Untersuchungsgebietes – insbesondere auch an die Eisenbahn – wird für Logistiktutzungen pro Werktag ein Lkw- Aufkommen von 50 Fahrten/ha angenommen."). Zu dieser willkürlichen Setzung, zum Zeitplan, Flächenbedarf und zu den Kosten fehlen jegliche Angaben. Welche Rolle die Eisenbahn für Transporte übernehmen soll - keinerlei Aussage. Gegenwärtig ist am Übergabebahnhof das Be- und Entladen von Zügen ohnehin gar nicht möglich, wie in der Studie selbst eingeräumt wird. Der von den Betreibern vorgegebene Anteil von mindestens 25 Prozent für Bus und Bahn, Fahrrad und Mitfahrer im Pkw, um das Gebietes zu erreichen, könnte auch nur eingehalten werden, wenn der Regionalverband mitspielt und seine Fahrpläne deutlich verändert und wenn eine Brücke für Omnibusse und Radfahrer von Stiddien aus über die Gleise im Bereich des Bahnhofs Beddingen gebaut würde. Eine andere Idee ist, den Übergabebahnhof Bedingen an den ÖPNV anzubinden. Fahrgäste neben Atommüllwaggons? Ob das zu Ende gedacht ist? Die entsprechenden Kosten sind bislang weder geschätzt noch irgendwo berücksichtigt.

Trimodal

Der nächste Hafen am Stichkanal ist 4,5 Kilometer entfernt in Salzgitter- Beddingen - für die Verladung von Containern etwa ist er überhaupt nicht eingerichtet. Ein eigener Kanalzugang würde die Fläche verkleinern und die Gesamtkosten weiter erheblich in die Höhe treiben.

Die trimodale Anbindung des geplanten Gebietes ist eine reine Fiktion. Die Protagonisten dürften froh sein, wenn überhaupt eine funktionierende unimodale Anbindung gelingt.

„Durch die Anbindung per ÖPNV, Hafen und Schiene kann das Gebiet so ökologisch nachhaltig wie an kaum einem anderen Standort realisiert werden“, meinte dazu Wirtschaftsdezernent Gerold Leppa bei der Präsentation in der Stadthalle. Kennt er die Gutachten?

(https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/nachrichten/buergerinfo.html)

3. Doppelte Landessubvention?

Die Stadt Braunschweig, so war im Februar zu lesen, bereitet derzeit einen Antrag vor, damit das Gebiet mit dem Arbeitstitel „Bahnstadt“ in das Städtebauförderungsprogramm 2019 des Bundes aufgenommen wird. Die Stadtverwaltung will Fördermittel von Bund und Land für ein etwa 144 Hektar großes Gebiet Areal für Wohnen und "leises Gewerbe" in mittlerer zweistelliger Millionenhöhe allein für den Geländekauf. Eine noch höhere Summe wird für die Beseitigung von Altlasten und die baureife Erschließung fällig werden. Entsprechende Anträge sind im Augenblick bereits in der Gremienberatung. Gegen eine sinnvolle Nachnutzung nicht mehr benötigter Gewerbeflächen ist auch überhaupt nichts einzuwenden. Parallel dazu soll nun aber erneut das Land zur Kasse gebeten werden. Damit das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet überhaupt finanziell zu stemmen ist, soll das Land 40% zuschießen und 60% der Straßenbaukosten einer weiteren Anschlussstelle übernehmen - erneut hohe Millionenbeträge (57 Mio laut Gutachten).

4. Kommunaler Schattenhaushalt als Schuldenbremse?

Um die stark verschuldete Stadt Salzgitter (Schuldenlast ca. 450Mio €) überhaupt ins Boot holen zu können, muss tief in die Trickkiste gegriffen werden, indem mit Schattenhaushalten gearbeitet wird. Durch die Gründung einer Vermarktungsgesellschaft, die mit städtischen Bürgschaften sich das nötige Geld leihen soll, werden unmittelbare kommunale Schulden vermieden - für Salzgitter ein absolutes "Muss", kann es doch aktuell seine Zahlungsfähigkeit nur mit "Landeszuweisungen"

sicherstellen. Umsatzsteuerlich begünstigt ist dieses Modell offenbar obendrein noch (ExperConsult, S.38).

5. Steuergelder für Flächenverbrauch?

Natürlich kennen die Oberbürgermeister von Braunschweig und Salzgitter den Koalitionsvertrag als Arbeitsgrundlage der gegenwärtigen Landesregierung und lesen dort:

SPD und CDU wollen zur Sicherung natürlich erhaltener Flächen und biologischer Vielfalt ein „Programm Ressourcensicherung“ auflegen, um dem voranschreitenden Flächenverbrauch durch Flächenversiegelung vorzubeugen und den sparsamen Umgang mit Flächen zu unterstützen. (Zeile 2884-2887).

Entsprechende Absichtserklärungen enthielten auch bereits die Koalitionsverträge der zwei Vorgängerregierungen (CDU/FDP, SPD/Grüne). Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Wohnen, Gewerbe und Verkehr auf 30 Hektar pro Tag zu verringern. Damit sollen aber wohl erst einmal andere beginnen?

Die Planungen stellen, so ein Gutachter, erhebliche Eingriffe dar: "Durch die direkte Inanspruchnahme von Flächen werden die Naturgüter Arten und Lebensgemeinschaften sowie Boden erheblich beeinträchtigt." Sie sind mit Flächenverbrauch größten Ausmaßes und einem von den Initiatoren vorgegeben Versiegelungsgrad von 80% (dem maximal zulässigen Wert) verbunden. Dafür wollen die Initiatoren auch noch viel Geld vom Land - Steuergeld. Das, obwohl sie sich damit bewusst im Widerspruch zur Koalitionsvereinbarung der gegenwärtigen Landesregierung befinden!

6. Arbeitsplätze

Die Rechnung ist einfach: Pro 350m² Fläche entsteht ein neuer Arbeitsplatz. Nach Adam Riese summiert sich das in Ausbaustufe 2 (145ha) auf 2700 (wenn eine Umsiedlungsquote von 34% abgerechnet wird). Warum soll es damit Probleme geben? In viererlei Hinsicht: Je nach Branche kann die "Arbeitsplatzdichte" zwischen 10 beschäftigten Arbeitskräften pro Hektar Gewerbefläche (Logistik, Handel und 600 (Dienstleistungssektor) liegen. Beispiel: Die IKEA-Distribution in SZ- Watenstedt (Industriepark) hat auf einer Fläche von 400.000 qm (40ha) gerade einmal 10 fest angestellte Mitarbeiter. Eine seriöse, an der Realität orientierte Prognose wäre tatsächlich erst möglich, wenn der Branchenmix annähernd bekannt wäre. Stattdessen wird mit fiktiven Durchschnittszahlen gearbeitet. Die Zahlenangaben setzen zudem voraus, dass tatsächlich die gesamte Fläche verkauft wird. Lediglich geschätzt werden kann zudem die Anzahl der örtlich verlagerten Arbeitsplätze, hier mit 34% (s.o.). Das hindert den Vorsitzenden der SPD-Braunschweig, Herrn Pantazis jedoch nicht daran, von mindestens 4.000 Arbeitsplätzen zu sprechen, die von der Realisierung der Pläne abhängen. Außerdem wird weiterhin beharrlich der technologische Fortschritt ignoriert ("Industrie 4.0"). Experten gehen davon aus, dass diese Entwicklung in den nächsten Jahren zum Verlust von 3 bis 4Mio Arbeitsplätzen in Industrie, Handel und Gewerbe in Deutschland führen wird (dafür gibt es zahllose Quellen als Beleg). Dagegen werden sich (in geringerem Umfang) Bedarf und Beschäftigungssituation gut bis sehr gut qualifizierter Fachkräfte verbessern. Gerade aber die sind Mangelware - wie inzwischen fast wöchentlich zu lesen ist - und warten nicht zu tausenden vor den Toren von Braunschweig oder Salzgitter auf ein Jobangebot. Woher sollen neue Firmen und neue Arbeitsplätze denn kommen, wenn die Fachkräften fehlen sie zu besetzen?

7. Wirtschaftlichkeit

Würde "Variante 2" umgesetzt (Bauabschnitte 1+2, 145ha Nettofläche, davon 40ha für Industrie), so wären dafür lt. Studie 125Mio € zu investieren. Dafür werden Einzel-Maßnahmen bilanziert, ohne etwas über gewählte Höhe der Ansätze auszusagen. Eine stufenweise Steigerung der Kosten für Artenschutz und Kompensationsmaßnahmen steht zudem in völligem Widerspruch zum "Flora- und Fauna-Gutachten". Die Maßnahmen und Konzepte müssen **vor** Baubeginn einsetzen! Ohnehin ist das ganze Projekt an die Voraussetzung geknüpft, dass das Land sich mit 57Mio € beteiligt (Studie), der der Stadtbaurat von Salzgitter sprach am 24.05. in Thiede bereits von 60Mio . Während 1m² Gewerbefläche (lt. Gutachten) in BS bisher mit 33,9€, in SZ mit 18,5€ zu Buche schlugen, sollen für Gewerbeflächen hier nun 45€, für Industrieflächen aber nicht weniger als 70€ pro m² bezahlt werden. Es kann bezweifelt werden, dass zu diesen Preisen alle Grundstücke im Zeitraum bis 2039 zu verkaufen sind, wenn vergleichbare Grundstücke mit Autobahnanbindung in Peine und Wolfsburg deutlich

günstiger zu haben sind. Gegenwärtig kostet ein Quadratmeter Gewerbefläche in Salzgitter- Beddingen real 15€ (die ursprünglichen Erschließungskosten waren mehr als doppelt so hoch). Die Preisgestaltung offenbart auch, warum unbedingt Industrieflächen gebraucht werden. Die dafür etwa vorgesehenen Logistikunternehmen brauchen hohe Hallen, verursachen sehr viel LKW-Verkehr und generieren kaum Beschäftigung. Aber ohne solches Gewerbe können die Industrieflächen nicht gefüllt und ohne die erhöhten Einnahmen die Bilanzen nicht ausgeglichen werden. Dafür müssen nun Anwohner und Landwirte bezahlen.

An keiner der Stelle der Studie werden irgendwelche Kriterien dafür benannt, woran die "Wirtschaftlichkeit" des geplanten Gebietes ablesbar sein sollte. Sind es etwa die 3,7Mio€ Überschuss, die sich nach 20 Jahren und den Bauabschnitten 1+2 einstellen sollen? Lächerlich wenig, wenn bereits die Veränderung **hinter** dem Komma bei einzelnen veranschlagten Kostenfaktoren aus dem "Plus" schnell ein "Minus" werden lassen würde. Geradezu absurd wird der Gebrauch des Begriffes "Wirtschaftlichkeit" auf dem Hintergrund, dass die 125Mio€ Investitionskosten nur zu bezahlen sind, wenn das Land mindestens 57Mio€ dazu schenkt ("Subvention"). Ab welchen Beträgen könnten die geplanten Maßnahmen denn überhaupt "unwirtschaftlich" werden??

8. Gewerbeflächen

In der Studie und den Teilgutachten wird an vielen Stellen auf einen großen Bedarf an neuen Gewerbeflächen in Braunschweig und Salzgitter in naher Zukunft hingewiesen und eine bereits bestehende Mangelsituation benannt. Quintessenz: Wir brauchen vielmehr und neue Gewerbeflächen. Sehr viele Erwartungen und Hoffnungen werden damit positiv assoziiert und ganz allgemein die Zukunftsfähigkeit der Region damit verknüpft. Nebenbei bemerkt: Wenn die Vertreter dieser Perspektiven ihre eigenen Aussagen ernst nehmen, dann kann es sich dabei nicht um bloße Visionen handeln, sondern es muss um ganz konkrete Absichten gehen. Untersucht man die zur Begründung des Bedarfs genannten Zahlen, stößt man immer wieder auf eklatante Widersprüche. Dafür nur einige Beispiele:

1. So wird unter Berufung auf die Quelle www.komsis.de behauptet, innerhalb des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gebe es in der Nachbarschaft lediglich drei Flächen mit über 5ha Größe (zwei im Landkreis Peine, eine im LK Gifhorn). Tatsächlich sind es aber nicht weniger als **n e u n** weitere! (Quelle: [komsis.de](http://www.komsis.de), abgerufen am 15.05.18 und mit aktuellen Angaben der Anbieter abgeglichen). Dabei handelt es sich um Flächen in einer Gesamtgröße von ca. 170ha! Besonders auffallend: Wolfsburg wird nicht erwähnt, obwohl dort Gewerbeflächen von ca. 100ha zur Verfügung stehen. Das zwar genannte Gebiet "Peine-Ost" wird mit 14,11ha statt mit 32ha veranschlagt (richtig und aktuell bei:

<http://www.peine01.de/de/rathaus/wirtschaft/gewerbegebiete/5.-Industriegebiet-Peine-Ost.php>). Zudem handelt es sich nicht um ein Gewerbe-, sondern um ein Industriegebiet. Ein großes Gewerbegebiet im Norden Peines sei nicht berücksichtigt worden, so die Studienautoren, weil es noch keine Straßen-Adresse gehabt habe(!)

2. Für die Gewerbeflächen im Stadtgebiet Braunschweig wird angegeben: "Die sofort verfügbaren Flächen belaufen sich aktuell auf lediglich 19,88 ha ausgewiesene Gewerbeflächen. 14 ha davon sind am Forschungsflughafen für Unternehmen der Luft- und Raumfahrt sowie der Verkehrstechnik vorbehalten." (S.38) Laut [komsis.de](http://www.komsis.de), von der Stadt zuletzt am 12./13.04.18 aktualisiert, stellt sich die Situation völlig anders dar: Hansestr. West 10,10ha, Waller See 22,20ha, Kralenriede Ost 5,22ha (Stand zuletzt von der Stadt BS; 23.10.17). ExperConsult begründet die Abweichung mit Optionsbindungen, die keine freie Verfügbarkeit mehr zuließen. Wie wenig weit es z.T. mit solchen Bindungen her ist, kann man durch Vergleich der Gewerbeflächenberichte an den Wirtschaftsausschuss der Stadt BS 2017 und 2018 nachvollziehen, wo aus optionalen Bindungen doch wieder freie Flächen wurden. Zu diesen Widersprüchen geben wir an dieser Stelle nur einen offiziellen Kommentar ab:

"Wie dargelegt ist kaum seriös zu prognostizieren, wieviel Gewerbeflächen zukünftig gebraucht werden." (Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Braunschweig, S.19)

9. Eigentumsverhältnisse

Wie wir schon in der "Alternativen Machbarkeitsstudie" hervorgehoben hatten, gehört den beiden Städten Braunschweig und Salzgitter bislang nur die Hälfte der für das geplante Industrie- und

Gewerbegebiet vorgesehenen Flächen; der Braunschweiger Eigentumsanteil beträgt gar nur etwa ein Drittel. Damit stehen alle Planungen bislang auf tönernen Füßen. Bei einer Bruttofläche von 194ha für die Bauabschnitte 1+2 müsste die Stadt Braunschweig ca. 60ha Land entweder den Landwirten abkaufen oder ihnen gleichwertiges, räumlich erreichbares Ersatzland anbieten (was sie selbst offenbar für illusorisch hält). Ohne Eigentümer aller Flächen zu sein, kann die Stadt aber den Ausschluss von atomaffinem Gewerbe nicht privatrechtlich absichern. Und für die Landwirte steht viel auf dem Spiel. Es geht um ihr Produktionsmittel, den besten Boden West- und Mitteleuropas. Was tun? OB Markurth wird aus der Infoveranstaltung in der Stadthalle (Bedenken gab es seitens der Landwirtschaft, dass sehr gute Böden wegfallen würden) zitiert mit: "Dies ist in der Tat eine Grundsatzentscheidung „Landwirtschaft oder Industrie“ und dass auch durch die zu schaffenden Ausgleichsflächen ein so hoher Bedarf an Böden entstehe, der unmöglich zu decken sei. Seitens der Verwaltung wurde hier auf das Land Niedersachsen verwiesen, das aushelfen solle" (?). Die Landwirte können zwar nicht enteignet werden, da kein Gemeinwohl im Spiel ist, aber sie könnten "flurbereinigt" ("Umlegungsverfahren") werden. Es ist sehr wahrscheinlich, dass jetzt der politische Druck auf die Landwirte, ihr Land zu verkaufen, stark zunehmen wird. Schließlich möchte man unbedingt vermeiden, dass das Projekt gerade daran scheitern könnte. Das liest sich dann etwa so:

"Sollte es nicht gelingen, die nicht verkaufsbereiten Eigentümer umzustimmen, kann diesem Umstand durch eine geeignete Bauabschnittsbildung Rechnung getragen werden. Ob im weiteren Verlauf ein Umlegungsverfahren gemäß BauGB erforderlich werden wird, kann im derzeitigen Stadium nicht abgesehen werden." (Studie, S.34)

10. Stadtklima - prima Klima?

Das einzige Teilgutachten für die Machbarkeitsstudie, das schon von Anfang an vorhanden war, ist die "Stadtklimaanalyse" von 2012. In der Sammlung der Teilgutachten ist sie nicht enthalten. Bei der Vorstellung durch die beiden OBs werden ihr vier Sätze gewidmet: "Grundlage ist die Stadtklimaanalyse 2012. Eine Bebauung ist grundsätzlich möglich bzw. ausgleichbar aus klimatischen Aspekten. Es sind keine besonderen nachteiligen Auswirkungen auf vorhandene Ortsteile zu erwarten. Potenzielle Emissionen des Gebiets werden schnell verdünnt und abtransportiert."

Nein, die Stadtklimaanalyse ist hier deutlich erkennbar keine Grundlage für gar nichts.

In der Studie wird sie mit einem Halbsatz erwähnt: "Das Fachgutachten für Flora und Fauna sowie die vorliegenden Erkenntnisse zum Thema Klima zeigen lösbare Aufgaben auf". An andere Stelle werden, ohne Bezug zum Text, zwei Karten abgebildet, ohne die genaue Quelle und den Kontext ihrer Entstehung zu nennen (S.9), die offenbar der angeblich geringen Bedeutung Gestalt geben sollen. Denn darum geht es tatsächlich: Das geplante Gebiet liegt genau in der Hauptwindrichtung der Stadt Braunschweig. Diese Gegend hat eine hohe lufthygienische Bedeutung für die Stadt. Aus diesem Bereich gelangt relativ gering belastete frische (und in der wärmeren Jahreszeit auch kühlende) Luft in die Randbereiche der Stadt, wird dort kanalisiert und kann in vorhandenen Schneisen bis in das Stadtzentrum gelangen. Die seinerzeitige Empfehlung der Stadtklimagutachter für diesen Bereich fiel dann auch eindeutig aus: "**großräumiger Erhalt; Bebauung und Versiegelung nur in Ausnahmefällen und unter Beachtung klimatisch-lufthygienischer Vorgaben**". Das mochten die Verfasser der Studie weder zitieren noch berücksichtigen. Die Leidtragenden werden möglicherweise die Besucher und Bewohner der Braunschweiger Innenstadt sein - deren Stadtväter es hätten besser wissen können anstatt ohne Not einen guten und wichtigen Teil der Braunschweiger Lunge einem Gewerbe- und Industriegebiet zu opfern.

11. Ausschluss von Atom-affinem Gewerbe

Der rechtssichere Ausschluss nukleartechnischer Betriebe - eine Grundbedingung zur Realisierung eines Industrie- und Gewerbegebietes in Sichtweite zu Schacht Konrad - ist mit dem Baurecht nicht machbar. Sie ist nur auf privatrechtlicher Basis überhaupt umsetzbar. Durch ein System aus Käuferauswahl, Rückkauf- und Vorkaufsrechten bei Vertragsverletzung, Rechtsnachfolgeklauseln,

Bestellung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch, Absicherung durch eine öffentlich-rechtliche Baulast, Grundbuchlöschungen nur in Übereinkunft beider Städte, soll etwas abgesichert werden, was letztendlich nicht mit völliger Sicherheit ausgeschlossen werden kann, wie auch die Studie einräumt - "im Ergebnis ist es für den Bund schwer, gegen den Willen der Städte gegen bestehendes Planungsrecht für ein Gewerbe- und Industriegebiet ein Zwischenlager durchzusetzen". Leicht, weil bereits durchgesetzt, ist es dagegen seit 2002, am Rande des geplanten Gebietes, den Hauptteil des Atommülls über den Bahnhof Beddingen zum geplanten Endlager Schacht Konrad weiter zu transportieren. Auch einschlägige Transporttätigkeiten (nicht Lagerung) von im Gewerbe- und Industriegebiet eventuell ansässigen Firmen sind möglich. Wie viele Wahlperioden mit wechselnden politischen Mehrheiten die privatrechtlichen Regelungen überdauern, bleibt abzuwarten.

Sowohl im Gutachten als auch in der Vorstellung der Studie war bzw. ist **immer wieder die Rede davon, man „versuche“, man „bemühe sich“, man „ist fest entschlossen“** usw., solche Betriebe zu verhindern. Ja, aber keiner sagt deutlich, dass „man“ es nicht mit absoluter Sicherheit verhindern kann! Das ist also die "Lösung" für die Problematik, ob man atomaffines Gewerbe ausschließen kann?

12. Sicherheitskonzept - weiterhin Fehlanzeige

Kriminalhauptkommissar Ulf Kück wies bei der öffentlichen Vorstellung der Studie auf erhebliche Sicherheitsprobleme im Zusammenhang mit den Plänen eines Industrie- und Gewerbegebiets hin so, wie dies die Bürgerinitiative bereits in der "Alternativen Machbarkeitsstudie" tat.

Was ist eigentlich los, wenn auf dem Gelände dieses Gebietes abends oder nachts oder am Wochenende etwas passieren sollte? Vielleicht ein Verkehrsunfall, ein Einbruch, eine Schlägerei. Kommt dann die Polizei (vorausgesetzt natürlich, sie würde überhaupt von jemand gerufen)? Die nächste Polizeistation ist in Thiede, die ist aber nachts nicht besetzt. Die übernächste ist in Rünigen, aber auch die ist nachts nicht besetzt. Erst sehr viel weiter in Lebenstedt oder noch weiter in der Weststadt in Braunschweig ist auch abends und nachts die Polizei besetzt. Hier hilft Schweigen der Initiatoren nicht weiter, wenn man das geplante Gebiet nicht mit einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für private Wach- und Sicherheitsdienste eröffnen will.

13. ExperConsult - ein Gewerbelobbyist am Werk

Beauftragt man „ergebnisoffen“ einen Projektentwickler („ExperConsult“), mit „der Machbarkeitsstudie, Teil Realisierung“, dessen zentrales Geschäftsmodell die Umsetzung von Industrie- und Gewerbegebieten im Auftrag von Kommunen ist? fragte die Bürgerinitiative bereits in ihrer "Alternativen Machbarkeitsstudie". Die Antwort kann nach dem vorliegenden Studienanteil der Firma zur Machbarkeit nur eindeutig "nein" lauten. Für ExperConsult sind 99.000 € Bezahlung für ihren Anteil an der Machbarkeitsstudie "Peanuts". Richtig finanziell lohnend sind dann die Anschlussaufträge. Die gibt es logischerweise nur, wenn der Kommune zuvor die Machbarkeit bescheinigt wurde. Wie wir bereits weiter oben (bei "8. Gewerbeflächen") belegten, können nicht alle Aussagen der Firma 1:1 geteilt oder nachvollzogen werden, was aber für die Glaubwürdigkeit weitergehender Aussagen, etwa bezüglich der "Machbarkeit", des Profils oder der "Wirtschaftlichkeit" bedeutsam wäre. Durch die Auswahl von Referenzobjekten (vorwiegend aus Baden-Württemberg, mit ganz anderen ökonomischen und infrastrukturellen und landestypischen Rahmenbedingungen) wird ein bestimmter Eindruck erweckt, der durch den Gebrauch von vermeintlich erprobten und allgemein verwendeten, quasi "objektiven" und "wissenschaftlichen" Prognose-Instrumenten wie dem „GIFRO-Modell“ noch verstärkt wird. Ein Verfahren, das nicht von vorneherein das Ergebnis kennt, hätte mit der Evaluierung der bisherigen Industrie- und Gewerbeflächen der beiden Städte begonnen. Warum trotz Schleuderpreisen weiterhin große Flächen in Salzgitter nicht zu vermarkten sind, in der Nachbarschaft aber unbedingt große, neue und um ein Vielfaches teurere Flächen gebraucht werden, die selbstverständlich ihre Käufer finden, wäre dann ein Thema gewesen. Getrost kann man noch weitere nicht ableitbare Prognose-Setzungen hinzunehmen, die zum gewünschten Ergebnis führen: Bis 2039 wird sich das geplante Vorhaben auch ökonomisch rechnen. Man muss nicht unbedingt von Großprojekten wie Stuttgart 21 oder Elbphilharmonie ausgehen, um zu verstehen, dass in solchen Fällen eher interessengeleitet

gerechnet wird. Daher ist ein Beispiel mit aktuellen Zahlen aus der Studie von ExperConsult, die nachgerechnet werden können, vielleicht hilfreicher.

Unter 3.3 „Branchenbezogene Trendanalyse der Gewerbeflächennachfrage“ wird der Maschinenbau von ExperConsult als besondere wachstumsbezogene und wertschöpfende Branche hervorgehoben und versucht, dies zahlenmäßig zu belegen. In einer Grafik „Abb. 15:

Umsatzentwicklung im Maschinenbau, 2009 – 2016 und Prognose bis 2021“ wird ausgeführt, dass 2016 die Branche 228,6 Mrd € Umsatz erzielt habe und für 2017 236 Mrd € erwartet werden, mit jährlichen Steigerungen bis 2021 von 3,5% werde gerechnet (S. 29). So weit, so gut.

Der Branchenverband VDMA (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V.) weiß es dagegen besser: 2017 werde die Maschinenbauindustrie erstmals im Umsatz die Marke von 220 Milliarden Euro übertreffen – angepeilt würden 224 Milliarden Euro, so Welcker (Verbandspräsident). "Für 2018 erwarten wir eine gleichbleibende Dynamik, also erneut ein Produktionswachstum von drei Prozent. Das würde immerhin einen weiteren Umsatzanstieg auf mehr als 230 Milliarden Euro bedeuten."

Wie gut für uns und die Glaubwürdigkeit von ExperConsult, dass es bei dem geplanten Industrie- und Gewerbegebiet nicht um Milliarden, sondern „nur“ um zwei- bis dreistellige Millionenbeträge geht.

14. Tier-/Pflanzen/Naturschutz – wir schaffen das?

" Das Fachgutachten für Flora und Fauna sowie die vorliegenden Erkenntnisse zum Thema Klima zeigen lösbare Aufgaben auf“. Durch die geplanten Baumaßnahmen würde der Lebensraum streng geschützter Wirbeltiere (wie Feldhamster, Feldlerche, Schafstelze, Rebhuhn) zerstört werden. Diese Tierarten haben ihren Lebensraum inmitten intensiv landwirtschaftlich genutzter Felder. Nach §13 Bundesnaturschutzgesetz sind "erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren."

Gutachter schätzen, dass rund 160 Hektar Kompensationsflächen benötigt werden. Doch beide Städte besitzen in der Nähe zum Gebiet kein Tauschland. Und erst recht keines, um ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu leisten. Wohin mit den Hamstern? Sehr viel Land müsste insgesamt erworben werden (es geht ja nicht nur um Kompensationsflächen, sondern um möglichst gleichwertige Ausgleichsflächen für die Landwirte). Dies werde „hohe Anstrengungen und auch Zeit erfordern“, sagte Salzgitters Baudezernent Michael Tacke. Oder: (siehe 9.) "und dass auch durch die zu schaffenden Ausgleichsflächen ein so hoher Bedarf an Böden entstehe, der unmöglich zu decken sei", so sinngemäß OB Markurth in der Stadthalle (lt. regionalBraunschweig.de). Eine "lösbare Aufgabe" also? Welchen Sinn hat hier der Begriff "Artenschutz" eigentlich noch?

15. Brutto oder netto oder bretto?

Ausbau- stufe	Nettofläche/ ha lt. Bro- schüre S. 8	Nettofläche/ha lt. Machbarkeits- studie S. 33	Bruttofläche/ha lt. Verkehrstechni- schem Gutachten S. 3	Investitionskosten/Mio € (ohne Autobahnanschluss ab Abschnitt 2 und ohne Hoch- spannungsleitungsverlegung ab Abschnitt 3)
1	99	133	110	Nicht vorgesehen
1+2	145	194	161	125
1+2+3	211	282,5	234	?
1+2+3+4	(75% brutto, also ca. 271?)	362	?	Nicht vorgesehen

Viele Gutachten, viele Vorgaben, viele (sich z.T. widersprechende) Ergebnisse, aber eine Machbarkeit? Was wollen die Protagonisten nun eigentlich genau? Welche Flächen, welche Größe?

16. Lärm - Grenzwertig

Die Befürworter werden nicht müde zu betonen, dass die gesetzlichen Grenzwerte selbstverständlich eingehalten werden. "Die Ausweisung eines Industriegebietes ist an strenge Auflagen des Schallschutzes gekoppelt. Für eine sogenannte 24-Stunden-Nutzung (rund um die Uhr) an sieben Tagen in der Woche darf die vorhandene umliegende Wohnbebauung nicht über Gebühr mit Schallimmissionen belastet werden". Auf gut Deutsch: Die Grenzwerte werden bis an die Oberkante ausgereizt. Das ist kein Lärmschutz für die Anwohner, sondern ein Schutz vor Beschränkungen für die Lärmverursacher. Werbend wird daraufhin gewiesen, dass ein solches Industriegebiet einmalig sei und man möchte sich das mit einem Aufschlag von 75% auf den Gewerbeflächenpreis auch entsprechend honorieren lassen. Ganz zu schweigen vom Verkehrslärm: Als Beispiel soll hier das Verkehrsaufkommen an der geplanten Hauptzufahrt zum Gebiet von Süden (Kreuzung L615/K16) dienen (Ausbaustufen 1/2). Laut Gutachten würde der PKW-Verkehr sich von 8.800 auf 14.900 (x1,7) und der LKW-Verkehr von 700 auf 3.050 (x4,35) pro Tag erhöhen. Die PKW-Zahlen stehen unter dem Vorbehalt, dass 25% der Gebietsbesucher dies nicht mit dem eigenen PKW tun - "ambitioniert" nennen diese Vorgabe die Planer, "illusionär" die Kritiker. Die LKW-Zahlen stehen unter einem weiteren Vorbehalt, dem des bislang nur virtuellen Bahntransports in unbekannter Höhe.

Die Vervielfachung des Verkehrsaufkommens ficht die "Lärm"-Gutachter nicht an. Nach ihren Formeln haben die Bewohner der umliegenden Ortschaften nichts zu befürchten:

"In SZ-Thiede ist eine Erhöhung des Verkehrslärms um < 2 dB(A) zu erwarten. Die Erhöhung ist nicht als „erheblich“ einzustufen, jedoch liegen die Beurteilungspegel im Bereich der Lärmschutz- Richtlinien-StV für Wohngebiete.

Es ist daher zu empfehlen, im Rahmen der Bauleitplanung detailliertere Betrachtungen durchzuführen und mögliche Minderungsmaßnahmen abzuwägen.

Es wurden keine Beurteilungspegel festgestellt, die grundsätzlich gegen eine weitere Planung sprechen." Dass der Gutachter selbst konzidiert, dass bei Berechnungen unter Anwendung von DIN-Normen, anstatt des von ihm gewählten Berechnungssystems, sich höhere Lärmwerte ergeben würden, stellen die vorstehenden Aussagen zusätzlich in Frage.

Fazit

Bei der Beschlussfassung 2016 gingen die beiden OBs davon aus:

"Anschließend an die öffentliche Diskussion wird die Machbarkeitsstudie den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt. Auf dieser Grundlage wird ein Vorschlag erarbeitet, ob überhaupt ein Gewerbe- und Industriegebiet entstehen soll. Diese Entscheidung treffen die Räte.

Nächster Schritt wäre die Aufstellung eines oder mehrerer Bebauungspläne." (Flyer der beiden OBs, April 2017).

Wir stellen fest:

Die ursprüngliche Absicht, nach der Vorlage der Studie und entsprechenden Ratsmehrheiten mit Bebauungsplänen fortzufahren, ist völlig gescheitert; es gibt im nächsten Schritt definitiv keine solchen Bebauungspläne.

Die "Machbarkeitsstudie" ist offenkundig keine "Machbarkeitsstudie"; das müssen inzwischen auch die Betreiber einsehen. "Machen" kann man mit ihr nämlich gar nichts.

Dafür enthielten die Einzelgutachten mehrere absolute Katastrophennachrichten für die Protagonisten:

1. Die Investitionskosten betragen schwindelerregende 125 Mio €
2. Ein Verkehrskollaps schon in der Anfangsphase der Baupläne ist nur zu vermeiden, wenn an der A39 eine weitere Ausfahrt gebaut (und natürlich auch finanziert) wird. Die zeitliche Prognose dazu ist für die Protagonisten aber extrem ungünstig (s.o., 2.).
3. Die Studie ergibt eine große Anzahl ungelöster Probleme (fehlende Kompensations- und Ausgleichsflächen in einer Größe von über 250ha gibt es nicht, schon gar nicht in räumlicher Nähe; das zu bebauende Land gehört zur Hälfte den Landwirten, die umliegenden Ortschaften und ihre Bewohner werden trotz A39 im Verkehr ersticken,....)

Damit wird die Aussage der Bürgerinitiative in ihrer Alternativen Machbarkeitsstudie, "eine Machbarkeit ist nicht gegeben" 100%ig bestätigt.

Statt sich den Realitäten zu stellen, wurde nach hektischen Krisengesprächen nach einem Ausweg gesucht, wie das ganz Projekt doch noch gerettet werden könne. Und das wird jetzt so versucht:

1. Das Land soll durch ein 57Mio€-Geschenk das Projekt vor dem finanziellen Desaster bewahren. Die Erwartung: Die große Koalition in Hannover werde die große Koalition der beiden OBs aus Salzgitter und Braunschweig schon nicht dämpfen. Dieses Geschenk wird zum "Essential" erhoben. Dafür, so Salzgitters OB Klingebiel, solle der Landtag doch ein eigenes Gesetz beschließen.
2. Es wird eine zweite Machbarkeitsstudie beauftragt, wiederum für 300.000€, mit der die Probleme aus der ersten Studie bearbeitet werden sollen. Dafür haben die neuen/alten Gutachter dann wieder ein Jahr Zeit.
3. Das Vorgehen wird im Widerspruch zur Realität weiterhin als "wirtschaftlich" verkauft.

Dafür muss es jetzt auch ganz schnell gehen. Während die Gutachter ein Jahr Zeit hatten, müssen für Öffentlichkeit und Abgeordnete 39 Tage (04.05. - 12.06. Ratssitzung BS) reichen. Dabei geht es um 73S. Studie und 530S. Einzelgutachten (einschließlich Klima), also insgesamt 607 Seiten. Da bleibt für die Bildung einer eigenen Meinung oder für Nachfragen nur sehr wenig Zeit. Aber das macht ja eigentlich nichts, weil viele Fragen sowieso zur Zeit nicht beantwortet werden können. Außerdem wird ja auch jetzt wieder keine wirkliche Entscheidung getroffen, sondern nur weiter untersucht.

„Einige haben sich offenbar schon eine abschließende Meinung über das Projekt gebildet. Wir noch nicht“, erklärte OB Markurth (lt. Onlineportal der Stadt BS). Nein, natürlich nicht:

- erst der Auftrag zu einer Machbarkeitsstudie (ergebnisoffen)
- die Machbarkeitsstudie ergibt die Machbarkeit (sagen die Auftraggeber), daher
- wird jetzt bis zum Herbst 2019 weiter geprüft (Machbarkeitsstudie Nr. 2), in Hannover verhandelt und bisher fehlende Konzepte entwickelt, "die in der Machbarkeitsstudie erkannten Herausforderungen werden weiter bearbeitet" (wieder ergebnisoffen?).

"Salamitaktik ist eine Bezeichnung für die Vorgehensweise, größere Ziele durch kleine Schritte oder Forderungen zu erreichen" (Wikipedia)

Auch wenn es bis zur endgültigen Einsicht und der konsequenten Schlussfolgerung des Abbruchs noch etwas dauern kann:

Wir fordern erneut und nachdrücklich die Protagonisten auf, die Umsetzung des geplanten Gewerbe- und Industriegebiets nicht weiter zu verfolgen.

Bürgerinitiative SüdWest Braunschweig

Braunschweig, 23.05.2018
Edgar Vögel, Sprecher der Bürgerinitiative