

## **Stellungnahme der Stadt Lehrte vom 22.09.2016**

Die Stadt Lehrte hat Kenntnis von den ergänzten und geänderten Planunterlagen zur 2. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.04.2005 für das Bauvorhaben „Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr MegaHub Lehrte“ genommen und gibt die nachfolgende Stellungnahme ab:

Aus Sicht der Stadt Lehrte kann der vorgelegten Planung nicht zugestimmt werden. Das ergibt sich im Einzelnen aus den nachfolgenden Punkten:

### **0. Keine Planänderung**

Es bestehen erhebliche Zweifel, ob eine Planänderung im Sinne von § 76 VwVfG vorliegt. Eine Änderung würde voraussetzen, dass die beabsichtigte Ausführung des Vorhabens unter Beibehaltung seiner rechtlichen und tatsächlichen Funktion von dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses festgelegten äußeren Gestalt des Vorhabens zwar abweicht, aber nicht zu einem ganz anderen als dem ursprünglich planfestgestellten Vorhaben führt. Eine Änderung liegt daher nur dann vor, wenn die Abweichung von dem festgestellten Plan die Identität des Vorhabens (noch) wahrt (BeckOK/Kämper, VwVfG, § 76 Rdn. 3; Markus/Deutsch, in: Mann u. a., VwVfG, 2014, § 76 Rdn. 17 und 19). In verfahrensrechtlicher Hinsicht mag dies dahinstehen, da in jedem Fall ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Allerdings sind dann nicht nur die zu ändernden Teile einer rechtlichen Prüfung zu unterziehen, sondern das gesamte Vorhaben ist auf der Grundlage und an dem Maßstab des aktuell geltenden Rechts zu prüfen.

Maßstab zur Klärung der Frage, ob (schon) ein neues Vorhaben oder (noch) eine Planänderung zur Debatte steht, sind der ursprüngliche Planfeststellungsantrag und der festgestellte Plan (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.12.1986 – 4 C 13/85).

Vorliegend bestehen durchgreifende Zweifel, ob die baulich-funktionelle Identität des 2005 planfestgestellten Vorhabens bei Ausführung der zweiten Planänderung noch gewahrt wäre. Denn die zweite Planänderung führt im Hinblick auf den Gegenstand, die Betriebsweise und die räumliche Lage zu einem ganz anderen, völlig neu zu beurteilenden Vorhaben (vgl. allgemein Markus/Deutsch a. a. O., § 76 Rdn. 71).

Durch die zweite Planänderung wird die dem planfestgestellten Vorhaben aus 2005 zugrunde gelegte „Technik“ komplett ausgetauscht. Faktisch bleiben von dem ursprünglich planfestgestellten Vorhaben nur noch die Portalkräne und ein Teil der Gleisanlagen übrig. Dies allein genügt aber nicht, um der zweiten Planänderung eine Identität mit dem ursprünglich planfestgestellten Vorhaben zuzusprechen. Vielmehr führt die neue Technik dazu, dass sowohl die das Vorhaben begleitende Infrastruktur als auch die Betriebsabläufe möglicherweise vollständig neu zu überdenken sind. Insoweit kommt es nicht darauf an, ob die letztlich einzusetzende Technik tatsächlich zu einer Änderung der Betriebsabläufe und der betrieblichen Infrastruktur führt. Vielmehr reicht es insoweit aus, dass die neu einzusetzende Technik die Genehmigungsfrage und die Vereinbarkeit mit dem höherrangigen Recht vollständig neu aufwirft. Ebensowenig kommt es dabei darauf an, ob am Ende einer vollständig neuen Prüfung zu demselben Ergebnis gelangt wird, wie im Planfeststellungsverfahren aus 2005. Denn insoweit darf nicht die Prüfung und Abwägung eines Vorhabens durch das Ergebnis dieses Verfahrens vorweggenommen werden.

Hinzu kommt, dass das Vorhaben auch eine neue räumliche Lage erhält. So werden zum Teil Gleisanlagen nicht demontiert, obwohl dies ausdrücklich im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vorgesehen war. Außerdem wird der planfestzustellende Bereich räumlich erweitert. Sowohl die räumliche Erweiterung als auch der Verzicht auf einen

Rückbau führen im Ergebnis zu einer deutlichen räumlichen Ausweitung des planfestgestellten Vorhabens.

Die mit der räumlichen Ausweitung und der neu zu beurteilenden Betriebstechnik im Zusammenhang stehenden lärmtechnischen Fragen müssen insgesamt einer neuen Prüfung unterworfen werden. Hierfür spricht, dass mit der zweiten Planänderung zusätzliche Betroffenheiten geschaffen werden. Diese zusätzlichen Betroffenheiten gehen aber über das bisher planfestgestellte Vorhaben hinaus. Schon mit Rücksicht hierauf kann nicht mehr angenommen werden, die zweite Planänderung wahre (gerade noch) die Identität des ursprünglich planfestgestellten Vorhabens.

## **1. Straßenverkehrliche Erschließung:**

Die Stadt Lehrte weist, wie bereits in der Stellungnahme vom 12.05.2015, erneut darauf hin, dass die BAB A2 ihre Belastungsgrenze erreicht bzw. überschritten hat. Gleiches gilt für die BAB A7 im Bereich des Autobahn-Kreuzes Hannover – Ost. Unfälle mit Vollsperrungen und regelmäßige Verkehrsstaus haben zur Folge, dass im häufig auftretenden Störfall das nachgelagerte Straßennetz seine Belastungsgrenze ebenfalls überschreitet. Dies gilt insbesondere für die B 65 zwischen der Anschlussstelle Hannover – Anderten und den Kreuzungspunkt mit der L 385 und in der Folge auch im weiteren Stadtgebiet Lehrte für die L 385 bzw. die Westtangente bis zur Anschlussstelle Lehrte an der BAB A 2. Es bleibt abzuwarten, ob und ggf. wie sich der derzeit begonnene Ausbau der B 65 auf die Verkehrsverhältnisse auswirkt.

In den Planfeststellungsunterlagen wird davon ausgegangen, dass der überwiegende Verkehr (90 % der Lkw-Verkehre) über die BAB A 2 abgewickelt werden kann. Aus Sicht der Stadt unterliegt die von der DB angenommene Verteilung des Verkehrs jedoch einer falschen Annahme, da dies aufgrund der dauerhaften Überlastung verbunden mit regelmäßigen Staubildungen nicht möglich ist. Es werden in den Planfeststellungsunterlagen jedoch keine konzeptionellen Aussagen getroffen, wie hiermit umgegangen wird. Lt. Aussage des Schallgutachters der DB finden Sonderfälle wie Stauereignisse keine Berücksichtigung. Seit dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 hat es eine erhebliche Zunahme der Gesamtverkehrsbelastung gegeben, so dass schon vor Realisierung des MegaHubs und damit auch ohne den dadurch erzeugten zusätzlichen Lkw-Verkehr das vorhandene Straßenverkehrsnetz die Belastbarkeitsgrenze erreicht hat. Die dauerhafte Überlastung der BAB A2 mit den teilweise mehrmals wöchentlich auftretenden Staus und Vollsperrungen ist daher nicht mehr als Sonderfall sondern als Regelfall zu betrachten. Ein reibungsloser Betrieb der Umschlaganlage ist für den Schiene-Straße-Umschlag auch auf ein funktionsfähiges Straßennetz angewiesen. Die Stadt hat daher aufgrund der derzeit erkennbaren Situation erhebliche Bedenken, dass der von der DB angenommene Prognosefall der Lkw-Lenkung fast ausschließlich über die BAB A2 eintreten wird. Eine weitere Verkehrszunahme, insbesondere des Schwerlastverkehrs in der Kernstadt und auf den Umleitungsstrecken kann jedoch nicht akzeptiert werden.

Die Stadt Lehrte fordert daher, dass in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern sowie der Verkehrsbehörde der Stadt Lehrte ein Lkw-Lenkungskonzept mit entsprechender Beschilderung und ggf. weiteren Maßnahmen zu erarbeiten ist, das sicherstellen soll, dass der Lkw-Verkehr der MegaHub-Anlage wie vorgesehen über die BAB A2 geleitet wird und nicht die L 385 und andere untergeordnete Straßen belastet.

In der schalltechnischen Untersuchung wird zudem davon ausgegangen, dass der Eisenbahnlängsweg sowie die Straße Rehwinkel für den Lkw-Verkehr gesperrt werden. Bei der Straße Rehwinkel handelt es sich jedoch um eine Kreisstraße (K 122), die eine Erschließungsfunktion für die am Eisenbahnlängsweg ansässigen Firmen sowie für den Ortsteil Kolshorn erfüllt. Eine Beschränkung für die Straße Rehwinkel für den Lkw-Verkehr

würde den Ortsteil Ahlten zusätzlich mit Verkehr belasten und kann daher nicht erfolgen. Ebenso ist eine Sperrung des Eisenbahnlängsweges nur bedingt möglich, da Anlieferverkehre zu berücksichtigen sind. Die Auswirkungen auf die Ergebnisse in der schalltechnischen Untersuchung durch den Wegfall einer Sperrung für Lkw auf den Straßen Rehwinkel und Eisenbahnlängsweg sind daher zu prüfen.

Im Hinblick auf die Stausituation auf der BAB A2 sowie den damit verbundenen Umleitungsverkehr weist die Stadt Lehrte erneut darauf hin, dass im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen kein Parkraum und kein Stauraum zur Verfügung steht. Daher ist sowohl der Parkraum in der Anlage als auch der Stauraum für einfahrende Lkw bzw. der Stauraum zwischen Einfahrtstor und Kreuzung Eisenbahnlängsweg/Zufahrtsstraße so zu bemessen, dass ein Rückstau in diesen Kreuzungsbereich auch bei Sondersituationen wie liegengelassenen Lkw oder Falschfahrern ausgeschlossen wird. Es ist daher nachzuweisen, dass die Kapazität der Pkw- und Lkw-Stellplätze sowie des erforderlichen Stauraums innerhalb der Schnellumschlaganlage ausreichend dimensioniert sind.

## **2. Schalltechnische Untersuchung**

Die Stadt Lehrte hatte das Ingenieurbüro ted GmbH beauftragt, die vorliegende schalltechnische Untersuchung auf Plausibilität zu überprüfen. Das Büro ted hat festgestellt, dass es im Schallgutachten erneut diverse Ansätze und Schlussfolgerungen gibt, die nicht nachvollziehbar sind oder in Frage zu stellen sind.

Die folgenden Sachverhalte sind zu berücksichtigen:

### **Schallimmissionen durch Schienenwege**

Die Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen durch Schienenwege hat im vorliegenden Planänderungsverfahren gemäß Vorgaben des Eisenbahn- Bundesamtes, niedergelegt z. B. in einer Verfügung vom 11.01.2015, nach § 3 i. V. m. Anlage 2 der 16. BImSchV a. F. (alte Form) zu erfolgen. Somit erfolgen die schalltechnischen Ansätze und Berechnungsmethoden entsprechend eines als „Schall 03“ oder „Akustik 03“ bekannten Regelwerks, das für ab 01.01.2015 zu prüfende Vorhaben nicht mehr anzuwenden ist. Die neue und aktuelle Schall 03, die am 18.12.2014 im Bundesrat beschlossen wurde und ab 01.01.2015 entsprechend der maßgeblichen 16. BImSchV bzw. deren Anhang anzuwenden ist, stellt für die schalltechnische Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen durch Schienenwege den Stand der Technik dar. Somit ist diese Vorschrift auch bei aktuellen Verfahren anzuwenden.

Für die vorstehende Auffassung spricht, dass nach der oben unter Ziffer 0 vertretenen Ansicht es sich um ein „neues Vorhaben“ handelt. Selbst wenn dies nicht so wäre, kann die von den Vorhabenträgerinnen vertretene Auffassung, es sei noch die Anlage 2 der 16. BImSchV in ihrer alten Fassung anzuwenden, keine sie stützende Rechtsprechung anführen. Mithin ist jedenfalls nach dem bisherigen Stand der Rechtsprechung offen, ob es zutrifft, dass auf das vorliegende Planfeststellungsverfahren noch die Anlage 2 der 16. BImSchV in ihrer alten Fassung oder aber schon in ihrer neuen Fassung anzuwenden ist. Daher fordert die Stadt Lehrte, wie bereits in ihrer Stellungnahme vom 12.05.2015, das vorliegende Schallgutachten hinsichtlich der mit Wirkung vom 01.01.2015 in Kraft getretenen 16. BImSchV zu überarbeiten.

Ungeachtet dieser rechtlichen Meinung wird darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Fall angesichts der hohen Schallimmissionen durch Schienenwege, die die Gesamt-Immissionsbelastung dominieren und partiell zu Grenzwertüberschreitungen führen, eine Berechnung und Beurteilung entsprechend dem Stand der Technik einzufordern ist. Es erscheint vor dem Hintergrund eines Prognosehorizonts bis 2025 noch zusätzlich geboten,

eine bereits im Jahr 1990 beschlossene „alte“ Schall 03 mit ihren nicht mehr zutreffenden schalltechnischen Ansätzen und Berechnungsmethoden zu verwerfen.

Es ist von der Vorhabenträgerin kurzsichtig und evtl. vielleicht sogar juristisch falsch, die Anwendung des veralteten Regelwerks zu bevorzugen, da in diesem die „Korrektur“ von 5 dB „zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms gegenüber dem Straßenverkehrslärm“ enthalten ist, landläufig „Schienenbonus“ genannt. Diese künstliche Verbesserung der Immissionssituation ist nach heutiger Auffassung nicht mehr zulässig. Bei Anwendung der neuen Form der 16. BImSchV hätten im vorliegenden Fall zahlreiche Teilschallquellen des Schienenverkehrs um 5 dB höhere Immissionsanteile, was einen zeitgemäßen Ansatz im Sinne des Immissionsschutzes darstellte.

Darüber hinaus ist die Beurteilung des zu erwartenden Schienenlärms untrennbar mit der Frage nach der zukünftigen Entwicklung der Zugzahlen verbunden. Angesichts eines breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses zum grundsätzlichen Ausbau des Schienenverkehrs, des mittel- und langfristig weiter wachsenden Containerumschlags in den Seehäfen und vor dem Hintergrund der Planungen zum Schienenverkehr in Norddeutschland (ehemals „Y- Trasse“, „Alpha-Variante“) erscheinen Verkehrsprognosen, selbst wenn sie für sich genommen methodisch korrekt durchkalkuliert sein mögen, als wenig belastbar. Dies gilt insbesondere dann, wenn sie beispielsweise die „Alpha-Variante“ nicht berücksichtigen. Letzteres ist, den Nachrichten aus dem Verfahren folgend, auch kaum möglich, da die resultierenden Zugzahlverschiebungen noch nicht klar zu spezifizieren sind. Dies deckt sich wiederum mit Aussagen aus dem Erörterungstermin am 22.07.2015 in Lehrte (Wortbeitrag des Eisenbahn-Bundesamts), jedoch nicht mit Aussagen der Vorhabenträgerin. An dieser Stelle wird schon klar, dass die Eingangsdaten für das Schallgutachten mangelhaft sind, zumal sich Zugzahländerungen unmittelbar negativ auf die Immissionspegel in Lehrte und Ahlten auswirken werden.

In dem Zusammenhang ist von der Vorhabenträgerin ebenfalls noch keine klare, explizite und somit belastbare Aussage dazu getroffen worden, dass das von der Kombiverkehr GmbH & Co KG prognostizierte Umschlagaufkommen (Anlage 19.3.1, S. 5) das Potenzial aller weiteren Anbieter einschließt. Durch diesen Umstand ist von höheren Auslastungen auszugehen, die bei der Schallprognose so nicht berücksichtigt wurden.

In Bezug auf den Schienenlärm ist zudem ein kritischer Verweis auf das von der DB AG bzw. ihren Konzerntöchtern angewandte „Baugrubenmodell“ bei der Bestimmung von Immissionspegeln angebracht. Das sieht bei den Emissionsansätzen vor, dass nur die Gleisabschnitte innerhalb des Planfeststellungsbereiches für die schalltechnische Berechnung berücksichtigt werden, Emissionen durch angrenzende Verkehrsabschnitte fallen hingegen unter den Tisch. Im vorliegenden Fall ist zwar dieses „Verfahren“ entsprechend den Erläuterungen von BMH (S. 43) und im Sinne des Umwelt-Leitfadens, Teil VI des EBA etwas entschärft worden, indem es nur für die Bereiche außerhalb der Baustrecke angewendet wird; jedoch trifft gerade dies beispielsweise auf weite Bereiche Ahltens zu. In der Folge werden die schienenbedingten Immissionen dort unterschätzt, und mit weiteren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist zu rechnen. Generell gilt, dass das „Baugrubenmodell“ zumindest in der ursprünglich von der DB angewendeten Form „nicht zu wirklichkeitsgerechten Teilbeurteilungspegeln“ führt (Zitat aus „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege“, Bayerisches Landesamt für Umwelt) und in einem Präzedenzfall bereits vom VGH München (Az. 22 A 02.40013) verworfen wurde.

#### Schallimmissionen durch Straßenwege (Anlagenlärm)

Erwartungsgemäß werden laut schalltechnischem Gutachten von BMH die Schallimmissionen durch Straßenwege bei Weitem durch den Lkw-Verkehr des Schiene-

Straße-Umschlags bestimmt. Da die entsprechenden Fahrzeuggeräusche der zu beurteilenden Umschlaganlage zuzurechnen sind, werden sie nach Nummer 7.4 der TA Lärm erfasst und beurteilt. Die TA Lärm sieht für die Nachtzeit die Beurteilung der Immissionen in der „ungünstigsten Nachtstunde“ vor.

Im Gutachten von BMH wird der Lkw-Fahr- und Parkverkehr für die Nachtzeit auf den Seiten 38 und 39 sowie in Anlage 11.5, Seiten 4 und 5, dargestellt. Jedoch wird die dort angegebene Verteilung der 320 Lkw auf Tag- und Nachtzeit in keiner Weise begründet oder auf Kapazitätsberechnungen zurückgeführt. Hingegen wird in den Erläuterungen zur Mengenermittlung (Anlage 19.3.1, Seite 9) bezüglich der Tag-/Nacht-Aufteilung im Umkehrschluss das Schallgutachten zitiert. Das bedeutet, dass sich an der Stelle die Kapazitätswerte nach den Vorgaben des Schallgutachters richten.

Legt man demgegenüber den Hinweis auf Seite 15 zugrunde „Im Zeitfenster von 04:00 Uhr bis 21:00 Uhr erfolgt darüber hinaus eine Integration von Schiene-Straße-Umschlägen in das Tagesprogramm des Schiene-Schiene-Umschlagbetriebs“, so ergäbe sich, eine zeitliche Gleichverteilung der Lkw angenommen, ein Anteil von  $2h / 17h * 320Lkw = 38$  Lkw in der Zeit von 04:00 Uhr bis 06:00 Uhr. Das Schallgutachten setzt dagegen nur 12 Fahrzeuge an, was den Lkw-bedingten Immissionsanteil um 5 dB niedriger ausfallen lässt.

Darüber hinaus jedoch geht aus dem Gutachten hervor, dass der anlagenbedingte Lkw-Verkehr während der Nachtzeit bei der Immissionsberechnung völlig unter den Tisch gefallen ist: In Anlage 11.8.3 sind die Teilschallpegel des Anlagenlärms für zwei maßgebliche Immissionsorte in Ahlten und Lehrte detailliert aufgeführt. Dort fehlen die Lkw-bedingten Teilschallpegel  $L_r$  für die „ungünstigste Nachtstunde“ gänzlich (leere Felder).

Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass die für die Berechnung der Schallimmissionen durch Lkw zugrunde gelegte Fahrzeugzahl für die Nachtzeit 1.) nicht begründet, 2.) im Sinne zu niedrig berechneter Immissionen nicht plausibel ist, und 3.) weit schwerwiegender, der relevante Lkw-Verkehr in den Ergebnissen der Ausbreitungsrechnung offenbar gar nicht berücksichtigt wurde. Dies wiegt umso schwerer, als im Bereich der Reinen Wohngebiete in Ahlten bereits mit den unkorrigierten Ansätzen aus dem Schallgutachten der maßgebliche Immissionsrichtwert zur ungünstigsten Nachtstunde nur knapp eingehalten wird (siehe Anlage 11.8.1, Immissionsorte 10 bis 20, LruN der Gesamtbelastung bis zu 34,9 dB(A)). Angesichts dessen ist aus der schalltechnischen Erfahrung heraus nach der hier erforderlichen Korrektur der Emissionsansätze bzw. der Immissionsberechnung an mehreren Immissionsorten mit einer deutlichen Überschreitung der Richtwerte nach TA Lärm zu rechnen.

Ferner steht von den Beteiligten des Planfeststellungsverfahrens die Klärung aus, ob eine Integration von Schiene-Straße-Umschlägen in die Nachtzeit hinein zu erwarten ist.

#### Schallimmissionen durch die Umschlaganlage

An dieser Stelle ist vorrangig darauf hinzuweisen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einzuhalten sind, auch wenn nicht der Anlage zuzurechnende Verkehrsgeräusche, in der TA Lärm Fremdgeräusch genannt, vorliegen. Eine Ausnahme hiervon aufgrund der Pegelhöhen der Mittelungspegel von Fremd- und Gewerbelärm ist in der TA Lärm nicht vorgesehen.

Darüber hinaus stellen die auf die Umschlaganlage zurückzuführenden Schallimmissionen sowohl in Bezug auf den Pegel-Zeit-Verlauf als auch auf den Geräuschcharakter die kontinuierliche Grundbelastung dar: Insbesondere während der Nachtzeit, also zum Schwerpunkt des Schiene-Schiene-Umschlags wird zwischen den vorbeifahrenden Zügen die Geräuschkulisse durch die Pegel des MegaHub an der Wohnbebauung bestimmt. Zudem

ist entsprechend aller einschlägigen Regelwerke des Schallimmissionsschutzes zu berücksichtigen, dass Gewerbelärm aus verschiedenen Gründen mit einer größeren Aufmerksamkeit wahrgenommen wird als Verkehrsgeräusche. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in den niedrigeren Immissionsrichtwerten der TA Lärm gegenüber den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV wieder. Darüber hinaus verstärken selbst schwache, ton- oder impulshaltige Schallanteile die Wahrnehmung von Gewerbelärm. Solche Schallanteile sind bei Verkehrsgeräuschen in aller Regel auszuschließen. Insofern ist eine kritische Betrachtung des Anlagenlärms trotz des Schienenlärms erforderlich, auch wenn letzterer die Mittelungspegel der Höhe nach dominiert.

Die von der Umschlaganlage stammenden Geräuschimmissionen resultieren im Wesentlichen, wie Anlage 11.8.3 für zwei maßgebliche Immissionsorte zu entnehmen ist, aus den Absetzgeräuschen der Container, der Sortieranlage und dem Kranbetrieb. Genau an diesen „kritischen“ Punkten, abgesehen von der Sortieranlage, muss einigen vom Gutachter gewählten Berechnungsparametern und Schlussfolgerungen widersprochen werden. Dies gilt insbesondere für den Ansatz des Gutachters, Zitat von S. 30, „... im ungünstigsten Fall zu erwartenden Häufigkeit von bis zu einem Ereignis pro Containerumschlag ...“. Erfahrungen aus schalltechnischen Messungen über 25 Jahre hinweg an Container-Umschlaggeräten lassen auf andere Erkenntnisse schließen. An Bahnkränen des gleichen Herstellers ist von mindestens zwei, mitunter auch von drei Impulsen pro Lastspiel auszugehen, die, abgesehen vom Absetzen, beim Aufsetzen des Spreaders auf den Container und ggf. beim Anheben auftreten. Darüber hinaus gibt es eine starke Abhängigkeit der Häufigkeit und der Intensität derartiger Spitzenpegelereignisse von der Kranführung (manuell / automatisch / Typ der Automatik). Diese Tatsache bleibt im Gutachten gänzlich unberücksichtigt.

Die für die Immissionsbelastung negative Auswirkung durch den nach TA Lärm zu beurteilenden Anlagenlärm ist groß: Wird die Aussage des Gutachters von Seite 30 zugrunde gelegt, dass ein Ereignis pro Lastspiel den Beurteilungspegel des Umschlags ohne Absetzer um 2 dB(A) erhöht, so führen zwei Spitzenpegel gleicher Intensität nach den Regeln der Pegelberechnung schon zu einer Erhöhung um 3,4 dB(A). Demnach wird der Anlagenlärm durch die Umschlaganlage im Gutachten um mindestens 1,4 dB(A) unterschätzt. Richtwertüberschreitungen nach TA Lärm während der Nachtzeit sind an einigen Orten die unweigerliche Konsequenz.

Eine noch exaktere Bestimmung der Häufigkeit und der Intensität dieser stark immissionsrelevanten Schallereignisse kann erst nach Inbetriebnahme der Anlage erfolgen. Ferner nehmen wir an, dass der Gutachter nicht, wie auf Seite 30 geschrieben, ein Ereignis pro „Containerumschlag“ ansetzt, sondern eines pro Lastspiel. Anderenfalls wäre die Diskrepanz zwischen seinen Ansätzen und dem praktischen Betrieb noch größer (Zwischenlagerung der Container).

Die weiteren Angaben aus dem Gutachten zum Schalleistungspegel der Krane lassen die Ergebnisse der Immissionsberechnung noch zweifelhafter erscheinen: Diesbezüglich wird im Gutachten von BMH auf eine öffentlich nicht zugängliche Messvorschrift (Bestandteil von Vertragsbedingungen) verwiesen. Die daraus abgeleiteten, im Gutachten genannten „Emissionspegel“ lassen keine Rückschlüsse auf den für schalltechnische Berechnungen erforderlichen Schalleistungspegel zu; offensichtlich handelt es sich bei den Angaben im Gutachten um Schalldruckpegel in einem nicht spezifizierten Messabstand. Der Begriff „Emissionspegel“ ist somit nicht angebracht, die Plausibilität des Gutachtens kann an dieser Stelle mangels Schalleistungspegel nicht überprüft werden. Aus unserer langjährigen Erfahrung mit Bahn- und Lagerkränen an verschiedenen Standorten und einschließlich des Herstellers „Künz“ muss den Pegeln auf Seite 30 des Gutachtens an einem wichtigen, immissionsrelevanten Punkt widersprochen werden. In einschlägigen Messungen und Beobachtungen waren die Schallemissionen im Betriebsmodus Heben / Senken signifikant

stärker als während der Katzfahrt oder mindestens genauso stark; dies widerspricht den Angaben aus dem Gutachten.

Erfahrungsgemäß sind schalltechnische Vorgaben für Krananlagen in vielen Fällen zu optimistisch definiert. Bei Nachmessungen werden die Vorgaben oft nicht eingehalten. Somit ist es auch im Fall des MegaHub absehbar, dass die tatsächlichen, auf die Umschlaganlage zurückzuführenden Schallimmissionen höher ausfallen als im Gutachten prognostiziert. Alles in allem werden auch die zu korrigierenden Emissionsansätze der Krane hin zu höheren Pegeln zu Richtwertüberschreitungen führen, da schon mit den unkorrigierten Ansätzen des Gutachtens die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm nur um wenige Zehntel Dezibel zur Nachtzeit in Ahlten eingehalten werden (siehe Anlage 11.8.1, Immissionsorte 10 bis 20, LruN der Gesamtbelastung bis zu 34,9 dB(A)).

Eine Richtwertüberschreitung kann auch durch einen fehlerhaften Parameter der Ausbreitungsrechnung, dem Bodenfaktor G, verursacht werden: Der Bodenfaktor wird im Schallgutachten, Zitat, „zur Sicherheit“ mit  $G = 0,2$  für schallharte Oberflächen in Ansatz gebracht. Das betreffende Regelwerk, die ISO 9613-2, macht in Nummer 7.3 hierzu die klare, anderslautende Aussage, dass schallharter Boden mit  $G = 0$  anzusetzen ist. Bei  $G = 0,2$  wie im Gutachten ist mit tendenziell niedrigeren Immissionspegeln als bei  $G = 0$  zu rechnen und nicht, wie es die Formulierung „zur Sicherheit“ nahelegt, mit höheren.

Falls der Gutachter die Berücksichtigung von Mischboden für die gesamte Ausbreitungsstrecke beabsichtigt haben sollte, wäre im Gegensatz zu seiner Verfahrensweise eines pauschalen Bodenfaktors die Definition verschiedener Bodenbereiche im Berechnungsprogramm erforderlich gewesen. Dabei müssen die Bodenflächen entsprechend dem Gelände nachmodelliert werden, da die Wirkung des Bodens nahe der Endpunkte des Schallweges und auf dem Weg dazwischen unterschiedlich ist (siehe ISO 9613-2, Nummer 7.3). Von diesem „exakten“ Verfahren ist jedoch im Gutachten keine Rede. Ob und an welchen Immissionsorten die Berechnung mit dem korrekten Bodenfaktor zu einer Richtwertüberschreitung führt, muss geklärt werden.

Abschließend wird auf Unstimmigkeiten im Schallgutachten bei der Ermittlung der Schalleistungspegel der Bremsprobeanlage und der Lätewerke verwiesen. Auf Seite 34 des Gutachtens wird die Umrechnung von Schalldruck- auf Schalleistungspegel durch Addition von  $9 \text{ dB(A)}$  vorgenommen. Die korrekte Umrechnung erfolgt aber durch Addition von  $10 \cdot \log(4) = 11 \text{ dB(A)}$  für 1 m Abstand. In Einzelfällen können auch  $8 \text{ dB(A)}$  zulässig sein, wenn es sich um die Bestimmung des Schalleistungspegels über einer Halbkugel handelt. Dies ist bei dem geringen Abstand von 1 m von einer Punktquelle und der anzunehmenden Messhöhe jedoch nicht angebracht. Somit ist von  $LWA = 76 \text{ dB(A)}$  statt  $74 \text{ dB(A)}$  auszugehen.

Die nahezu selbe Unstimmigkeit ist auf Seite 36 für den Schalleistungspegel der Lätewerke zu finden. Die dortige Umrechnung durch Addition von  $8 \text{ dB(A)}$  ist durch  $+11 \text{ dB(A)}$  zu ersetzen; der resultierende Schalleistungspegel beträgt dann  $99 \text{ dB(A)}$  anstelle von  $96 \text{ dB(A)}$  im Gutachten.

Ein weiterer Fehler liegt bei der Bestimmung des Beurteilungspegels der Lätewerke auf Seite 37 vor. Aus 861 Lastspielen (LS) während der Tageszeit (s. Seite 29) und einer Minute pro Lastspiel ergeben sich laut Gutachten pro Kran  $861 \text{ LS} / 6 \text{ Krane} / 60 \text{ Minuten} = 2,4 \text{ h}$  Einwirkzeit. Hierbei ist jedoch nicht eingerechnet, dass pro Kran zwei Lätewerke installiert sind. In der Formel für  $LWA_r$  (Tag) auf der gleichen Seite ist dieser Faktor ebenfalls nicht berücksichtigt. Der Teil-Emissionsanteil dieser Quelle ist daher zu verdoppeln bzw. der entsprechende Pegel mit  $3 \text{ dB(A)}$  zu beaufschlagen.

Im Schallgutachten werden zwar die Klimageräte der Krane berücksichtigt, jedoch nicht die autarken oder per lokaler Stromversorgung betriebenen Klimageräte von Kühlgutcontainern

("Reefer"). Da auf den See-Umschlaglinien auch häufig Kühlgutcontainer transportiert werden und diese Container durch lautere Umschlaggeräusche und den Betrieb der Kühlaggregate zusätzlichen Lärm erzeugen, ist auch der Umschlag von Kühlgutcontainern im Schallgutachten zu untersuchen.

Da in der 16. BImSchV eine eindeutige Definition für ein „Gleis“ gegeben wird, ("...einschließlich einer Oberleitung") und diese Definition für die inneren 700 m der Anlage (Gleise 470 bis 476, ggf. auch 437) nicht zutrifft, sind auch sämtliche Fahr-, Brems- und Beschleunigungsemissionen die in diesem Bereich stattfinden, dem Anlagenlärm, also der TA Lärm zuzurechnen. Es wurde festgestellt, dass die Differenzierung nicht dem Gesetzestext entsprechend, sondern nach "EBA-Umweltleitfaden Teil VI vom Dezember 2012" vorgenommen wurde. Das Schallgutachten ist in diesem Punkt daher sehr kritisch zu hinterfragen und möglicherweise damit der Antrag nicht genehmigungsfähig.

Zitat aus: "Erläuterungen zur Anlage 2 der 16. BImSchV, Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Teil 1: Erläuterungsbericht, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur":

"Zu 2. Begriffe, Festlegungen, zu 2.1.7 Schienenweg: Durch die Definition des Schienenweges als Gleisanlagen mit Unter- und Oberbau einschließlich einer Oberleitung, auf denen durch Fahrvorgänge Schallemissionen hervorgerufen werden, wird der Geltungsbereich der Schall 03 gegenüber der Schall 03 [1990] und Akustik 04 eingeschränkt. Das bedeutet, dass Geräusche, die nicht durch Fahrvorgänge auf Schienenwegen emittiert werden [...] nach TA Lärm [11] zu berechnen und zu beurteilen sind. Dies gilt auch für Aggregat- und Antriebsgeräusche von Fahrzeugen, die in Zugabstellanlagen/Zugbildungsanlagen oder an Endhaltestellen abgestellt werden. "

Bei einer Stichprobenprüfung der Prognosedaten (Stichprobe der Prognose-Nullfall-/Prognose-Planfall-Daten für Güterzüge aus Anhang 11.2 Seite 2ff) wurden die angegebenen Werte für die Abschnitte 44 und 46, da diese keine Personenzüge führen, untersucht. Dabei sind die folgenden Unstimmigkeiten hinsichtlich der angegebenen Emissionen aufgefallen:

- Tags 68 Züge = 68,3 dB.
- Nachts 36 Züge = 68,5 dB.

Es stellt sich die Frage, wie halb so viele Güterzüge, die rechnerisch - 3 dB weniger Lärm erzeugen, mit + 0,2 dB in die Prognose einfließen können. Diese Konstellation lässt sich an vielen Stellen im Datenmaterial wiederfinden.

In Anlage 11.1, Seite 67, wird angegeben, dass für Rangierfahrten durchgängig mit 65 km/h gerechnet wurde. Gemäß der zugrunde zu legenden "Schall 03" wird jedoch für Rangier- und Umschlagbahnhöfe ausgeführt, dass (Zitat Abschn. 4.8) "Rollgeräusche von Lok und Güterwagen sowie Aggregat- und Antriebsgeräusche der Lok [...] in allen Teilen der Rangier- und Umschlagbahnhöfe mit 70 km/h [...] zu ermitteln" sind.

Wie vorstehend im Einzelnen erläutert, sind zahlreiche Änderungen am Schallgutachten zwingend erforderlich, um die zu erwartenden Schalldruckpegel an allen Immissionsorten korrekt anzugeben. In der Folge ist an mehreren Immissionsorten mit Grenz- und Richtwertüberschreitungen zu rechnen. Jedoch bleibt selbst nach Durchführung der Korrekturen festzustellen, dass dieses, so wie jedes andere Schallgutachten auch, nur so belastbar sein kann wie genau die zur Verfügung gestellten Eingangsdaten ermittelt sind. An



dieser Stelle konnten die Zweifel beispielsweise an den zu erwartenden Zugzahlen nicht ausgeräumt werden, zumal letztere angesichts der anstehenden Ausbauprojekte in Norddeutschland noch nicht klar spezifiziert werden können und mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit höher ausfallen werden.

Im Bereich der technischen Emissionsquellen der Umschlaganlage sind zahlreiche Berechnungen und Schlussfolgerungen des Gutachters nicht nachvollziehbar. Auch in diesem Bereich können einzelne Teilemissionen, wie z. B. die Pegelspitzen durch Absetz- und Schlaggeräusche, erst nach der Inbetriebnahme belastbar bewertet werden. Dies gilt auch für die Einhaltung der schalltechnischen Spezifikationen. An diesen Stellen können nur Nachmessungen Abhilfe schaffen. Die dargelegte, zu erwartende Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte nach TA Lärm in einigen Bereichen verschärft die Situation zusätzlich.

Alles in allem bleiben selbst nach der Korrektur des Schallgutachtens in Bezug auf zahlreiche Emissionsquellen Unsicherheiten bestehen, die bei gegenwärtigem Kenntnisstand prinzipiell nicht ausgeräumt werden können. Dieser Problemstellung kann nach unserer Einschätzung nur mit einer messtechnischen Überwachung nach Inbetriebnahme des MegaHub begegnet werden. Temporär begrenzte Überwachungsmessungen weisen immer den Mangel auf, dass sie eine Momentaufnahme im betrieblich und konjunkturrell bedingten Auf und Ab der Umschlagfähigkeit darstellen. Erfahrungen aus anderen Umschlaganlagen bestätigen dies.

Darüber hinaus ist im BImSchG und der TA Lärm ein Lärminderungsgebot bzw. das Ergreifen von Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik zur Lärminderung vorgeschrieben.

„Ruhepausen“ bei den diesbezüglichen Pflichten des Betreibers sind nicht vorgesehen. Auch insofern ist bei einer hochkomplexen Anlage wie dem MegaHub die kontinuierliche messtechnische Ermittlung des Status Quo erforderlich.

Von Seiten der Stadt wird darauf hingewiesen, dass zwischenzeitlich das Ergebnis des Dialogforums Schiene Nord (Abschlussdokument 5.11.2015) vorliegt und die sogenannte Alpha E-Variante umgesetzt werden soll. Diese zusätzlichen Zugzahlen / Gütermengen, die durch Ertüchtigung und Blockverdichtung der Strecke nach Celle-Lehrte entstehen, sind bei der Ermittlung der Zugzahlen zu berücksichtigen sowie in die Berechnungen des Schallgutachtens einzustellen.

In der schalltechnischen Untersuchung wird davon ausgegangen, dass der Eisenbahnlängsweg sowie die Straße Rehwinkel für den Lkw-Verkehr gesperrt werden. Bei der Straße Rehwinkel handelt es sich jedoch um eine Kreisstraße (K 122), die eine Erschließungsfunktion für die am Eisenbahnlängsweg ansässigen Firmen sowie für den Ortsteil Kolshorn erfüllt. Ebenso ist eine Sperrung des Eisenbahnlängsweges nur bedingt möglich, da Anlieferverkehre zu berücksichtigen sind. Die Auswirkungen auf den Schallschutz durch den Wegfall einer Sperrung für Lkw auf den Straßen Rehwinkel und Eisenbahnlängsweg sind daher zu prüfen.

Die Angaben zu den ermittelten Ansprüchen auf passiven Lärmschutz 2005 sind widersprüchlich. Gemäß Erläuterungsbericht soll der verbleibende Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ aus der 2. Planänderung sowie dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 bei der Ausführung des Vorhabens umgesetzt werden, soweit gemäß 24. BImSchV die Voraussetzungen dafür erfüllt sind (vgl. S. 42 Erläuterungsbericht). Im Gegensatz dazu wird in der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 11.1, S. 73) jedoch erläutert, dass die Vorhabenträgerin nur „die planfestgestellten Ansprüche („dem Grunde nach“) auf passiven Lärmschutz aus dem Jahr 2005 im Bereich der Wohnbebauung der Ortschaft Ahlten in vollem Umfange anerkennen und bei der Ausführung des Vorhabens umsetzen“ will. Die Stadt Lehrte fordert, dass alle ermittelten

Ansprüche auf passiven Lärmschutz aus dem Planfeststellungsverfahren 2005 weiterhin Bestand haben sollen, d.h. dass dies auch für die Kernstadt Lehrte gelten muss. Die DB hatte dies im Rahmen der Sitzung in Lehrte am 21.04.2015 auch ausdrücklich bestätigt.

Im Erörterungstermin am 22.07.2015 hatte die DB zugesagt, dass keine Gründung mittels Ramppfahlmasten vorgenommen, sondern stattdessen erschütterungsmindernde Verfahren wie die Bohrpfahlgründung eingesetzt werden sollen (Niederschrift vom 13.11.2015, S. 58). Es ist daher nicht akzeptabel, dass statt der 2015 zugesagten Bohrarbeiten die Fundamente nun doch gerammt werden sollen, und zwar vorwiegend in den Nachtstunden und mit erheblichen grenzwertüberschreitenden Pegeln.

Da die Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen lediglich auf Prognosen basieren und die Auswirkungen durch den Bau der Umschlag-Anlage erst nach Inbetriebnahme absehbar sind, fordert die Stadt Lehrte:

- Im Planfeststellungsbeschluss ist die angegebene Gesamtumschlagskapazität von 268.500.LE pro Jahr (168.500 LE im Schiene-Schiene-Umschlag und 100.000 LE im Schiene-Straße-Umschlag) als maximal zulässige Umschlagmenge festzulegen. Sofern sich die Umschlagmenge erhöhen sollte sind neue Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen, zur Lärmbelastung sowie evtl. zu weiteren betroffenen Belangen vorzulegen und ggf. erforderliche Maßnahmen zu ergreifen.
- Im Planfeststellungsbeschluss ist festzulegen, dass nach Beginn des regulären Betriebes der MegaHub-Anlage kontinuierliche Lärmmessungen durchgeführt werden müssen, um zu verifizieren, ob die prognostizierten Lärmwerte eingehalten werden. Bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind entsprechende nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen nachzurüsten.
- Im Planfeststellungsbeschluss ist festzulegen, ein Jahr nach Beginn des regulären Betriebes und dann jeweils nach weiteren 5 Jahren das tatsächlich durch den Betrieb des MegaHubs ausgelöste Verkehrsaufkommen anhand von Verkehrszählungen zu überprüfen. Sollten die daraus resultierenden Ergebnisse höher liegen, als die Prognosen dies im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erwarten ließen, sind die Verkehrswege auf Kosten des Anlagenbetreibers der Belastung entsprechend anzupassen.

### **3. Brandschutzgutachten**

Zu dem vorliegenden Konzept für den Brand- und Katastrophenschutz (Brandschutzkonzept), dessen Teil C (Katstrophen-, Havarie- und Notfallkonzept), Anlage C 1 die brandschutztechnische Bewertung der Außenanlage umfasst, wird aus Sicht der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Lehrte wie folgt Stellung:

#### **zu 4.3 (Gefahrstofflagerungen)**

Aus gutachterlicher Sicht ist die Vorhaltung eines ABC-Behandlungsplatzes für die Feuerwehr nicht erforderlich. Für den Einsatzfall wird eine Gefahrengruppe II mit einem ABC-Ereignis „ABC klein“ nach dem ABC-Konzept Niedersachsen und der Feuerwehr-Dienstvorschrift „Fw-DV 500“ als ausreichend eingestuft.

Diese Einstufung ist unzutreffend. In der Umschlaganlage werden Güter aller Art, auch Gefahrgut, umgeschlagen, im Maximum 30.000 l Gefahrstoffinhalt pro Ladeinheit/Container. Grundlage der ABC-Gefahrenabwehr ist die Feuerwehrdienstvorschrift 500 „Einheiten im ABC-Einsatz“. Die Handlungsempfehlung

„ABC-Konzept Niedersachsen“ vertieft diese Dienstvorschrift und gibt Empfehlungen zur Strukturierung, Abwicklung, Koordination und Nachbereitung entsprechender Einsätze für die Feuerwehren in Niedersachsen. In Kapitel 4.1 der FwDV 500 heißt es zur Einteilung von C-Gefahrstoffen in Gefahrengruppen, dass es aufgrund der häufig sehr großen Transportmengen bei C-Gefahrstoffen und einer daraus resultierenden erheblichen Erhöhung der Gefährdung bei Ereignissen mit großen Transportmengen notwendig sein kann, über die Mindestforderung (der Gefahrengruppe IIC) hinaus wie bei der Gefahrengruppe IIIC vorzugehen. Bei Transportmengen in der Umschlaganlage von bis zu 30.000 l Gefahrstoffinhalt pro Ladeinheit/Container wird diese Vorgehensweise und Klassifizierung von ABC-Ereignissen im Bereich der Schnellumschlaganlage allein schon aus diesem Grund der Regelfall sein müssen. In der Gefahrengruppe III ist generell nach „ABC groß“ zu verfahren. Entsprechende Bewegungsflächen für die Feuerwehr wären vorzuhalten.

Das „ABC-Konzept Niedersachsen“ empfiehlt zudem bei Einsätzen mit größeren Mengen an ABC-Gefahrstoffen der Gefahrengruppe II oder ausgedehnten Einsatzstellen, die mehr als einen Trupp unter Sonderausrüstung erfordern, nach „ABC groß“ zu verfahren, und nennt als Anwendungsbeispiel für „ABC groß“ ausdrücklich auch Transportunfällen auf Schiene oder Straße mit Freisetzung großer Mengen (Mengen >1000 kg) von Stoffen.

## **zu 5.2 (Brandszenarien, Havarieszenarien, Rauchausbreitung)**

Das Brandszenario „Übergriff eines Brandes auf die Ladung von Lkw, Zügen und abgestellten Ladeeinheiten“ wird im vorliegenden Konzept als unwahrscheinlich eingestuft und deshalb nicht bewertet.

Diese Einstufung ist nicht sachgerecht. Das Übergreifen eines Brandes vom Transportfahrzeug auf die Ladung ist ein durchaus realistisches Szenario. Das gilt auch für Schienenfahrzeuge. In den vergangenen Jahren hat es im hiesigen Bereich regelmäßig Einsatzlagen dieser Art auf Gleisanlagen der DB gegeben. Ursächlich dafür waren in der Regel feststehende Bremsen, die zur Überhitzung der Wagonachsen geführt haben (so genannte Heißläufer). Vor diesem Hintergrund ist das Brandszenario „Übergriff eines Brandes auf die Ladung von Lkw, Zügen und abgestellten Ladeeinheiten“ einer Bewertung zu unterziehen.

## **zu 6.1.2 (Zugang für Feuerwehren, Parkmöglichkeiten für Service-/Entstörfahrzeuge)**

An der südlichen Seite werden über die geplante Fahrstraßenbreite von 4,25 m hinaus keine weiteren Feuerwehraufstellflächen vorgesehen.

Diese Fläche ist nicht auskömmlich. Die DIN 14090 schreibt für jedes nach Ausrückordnung vorgesehene Einsatzfahrzeug eine Bewegungsfläche von 7 x 12 m vor. Diese Fläche ist ständig freizuhalten. Hinzu kommen entsprechende Übergangsflächen zur Feuerwehrezufahrt. Diese Flächen dienen u.a. einer gefahrlosen Geräteentnahme aus den dort abgestellten Einsatzfahrzeugen. Bei einer Fahrbahnbreite von 4,25 m ist eine sichere Geräteentnahme nicht möglich. Die Einsatzfahrzeuge weisen eine Breite von 2,50 m auf. Bei ausgeklappten Schwenkwände, Stromerzeugern oder Trittplätzen würde sich eine Geräteentnahme zwangsläufig auch auf nicht befestigten Flächen außerhalb der Fahrbahn abspielen müssen. Eine solche Planung entspräche nicht der DIN-Vorschrift. Feuerwehraufstellflächen sind auch an der südlichen Seite vorzusehen.

## **zu 6.3.1 (Feuerwehrezufahrten nach DIN 14090)**

Zur Erreichbarkeit der gesamten Anlage, insbesondere des südlichen Anlagenbereiches, ist eine südliche Feuerwehrumfahrt geplant, die über das Gleis 471 geführt werden soll. Organisatorisch soll sichergestellt werden, dass das Gleis im Havariefall nicht weiter befahren wird bzw. dass Züge, die sich auf diesem Gleis befinden, den Bereich der Feuerwehrumfahrt umgehend verlassen, um den Angriffsweg für die Feuerwehr nicht zu versperren.

Diese Planungen entsprechen nicht der DIN. Feuerwehruzufahrten sind gemäß DIN 14090 ständig freizuhalten. Regelungen wie die hier geplante sieht die DIN nicht vor. Organisatorische Maßnahmen, die sicherstellen sollen, dass das Gleis 471 bis zum Eintreffen der Feuerwehr im Terminal freigezogen ist, bieten keine hinreichende Gewähr dafür, dass im Havariefall Verzögerungen im Einsatzablauf ausgeschlossen werden können. Für den südlichen Anlagenbereich ist eine von den Gleisanlagen baulich getrennte Feuerwehrumfahrt vorzusehen. Zusätzlich sind entsprechende Bewegungsflächen für die Feuerwehr auszuweisen.

### **zu 6.3.2 (Löschwasserbedarf sowie Beurteilung der Löschwasserversorgung)**

Für die Wasserentnahme aus der südlichen Löschwasserleitung sind Unterflurhydranten DN 100 vorgesehen, die eine Sonderlösung darstellen, die überwiegend in Industriegebieten Anwendung findet.

Unterflurhydranten weisen im Vergleich zu Überflurhydranten eine deutlich geringere Durchflussmenge auf. Feuerwehrseitig wird deshalb anempfohlen, auch für den Bereich der südlichen Löschwasserleitung Überflurhydranten vorzusehen. Die zur Bedienung der Unterflurhydranten DN 100 erforderlichen Zwischenform- und Verbindungsstücke gehören zudem nicht zur Standardausstattung der Einsatzfahrzeuge. Ein Vorhalten dieser Anschlussstücke im Terminalgebäude der Umschlaganlage scheint nicht auskömmlich, um zeitliche Verzögerungen im Einsatzablauf auszuschließen.

### **Zu 7 (Abschließende Bewertung)**

Mögliche Einschränkungen des Feuerwehrsprechfunkverkehrs infolge elektromagnetischer Strahlungen werden gutachterlich nicht erwartet. Nachweise dafür werden nicht erbracht.

Es muss sichergestellt sein, dass es im gesamten Bereich der Anlage zu keinerlei Einschränkungen des Sprechfunkverkehrs infolge elektromagnetischer Strahlungen kommen kann. Ein entsprechender Nachweis ist zu erbringen.

## **4. Entwässerung**

Die bisherigen Ausführungen zur Gleisentwässerung wurden gestrichen. In den weiteren Ausführungen zur Ziffer 3.5.1 wird ausgeführt, dass auf die Tiefenentwässerung verzichtet wird, so dass die beiden Regenrückhaltebecken nur für die versiegelten Flächen benötigt werden. Die Stadt weist darauf hin, dass das Versickerungs- und Verdunstungsbecken für die Gleisentwässerung in den Planunterlagen noch immer eingezeichnet ist.

Des Weiteren weist die Stadt darauf hin, dass die Regenrückhaltebecken in den Planunterlagen mit 1.750 m<sup>3</sup> und 2.000 m<sup>3</sup> eingezeichnet sind, obwohl im Erläuterungsbericht (Ziffer 3.5.2) ein Rückhaltevolumen von je 830 m<sup>3</sup> festgestellt wird. Die Regenrückhaltebecken sollen in einer Tiefe von 60,30 m NN realisiert werden. Der Bemessungsgrundwasserstand wird mit 60,80 m NN angegeben, so dass zu befürchten ist, dass sich die Regenrückhaltebecken teilweise im Dauereinstau befinden und nicht die

Volumina zur Verfügung stellen. Außerdem erhalten die Becken durch die Versickerung der Gleisentwässerung unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse ein ggf. ergiebiges unterirdisches Einzugsgebiet. Es wird empfohlen, den Einbau einer Ringdrainage mit Ablauf zum Tiefenbruchgraben auf den Bemessungsgrundwasserstand mit der Unteren Wasserbehörde zu prüfen oder die Regenrückhaltebecken gegen drückendes Grund- und Schichtenwasser zu dichten.

Weiterhin wird festgestellt, dass unter Ziffer 3.4.3 entgegen des Erläuterungsberichtes der Eisenbahnlängsweg durch einen neu zu bauenden Regenwasserkanal von der Schnellumschlaganlage in den Tiefenbruchgraben berührt wird.

## **5. Trinkwasserversorgung**

Pkt. 3.5.6 des Erläuterungsberichtes:

Der Punkt „Trinkwasserversorgung“ wurde aufgrund des Hinweises der Stadt Lehrte, dass die Trinkwasserversorgung für die Gebäude auf dem Gelände der MegaHub-Anlage nicht in die Zuständigkeit der Stadtwerke Lehrte sondern des Wasserverbandes Nordhannover fällt, nicht geändert. Es erfolgt daher nochmals der Hinweis, dass Abstimmungen bezüglich der Trinkwasserversorgung mit dem Wasserverband zu treffen sind und die Stadt Lehrte somit die rechtzeitige (Außen-)Erschließung nicht zusichern kann. Der Erläuterungsbericht ist diesbezüglich zu ändern.

## **6. Umweltschutz, Landschaftspflege und Artenschutz**

### **Zu Anlage 1: Erläuterungsbericht**

Im Erläuterungsbericht wird unter Punkt 6 ‚Umweltschutz und Landschaftspflege‘ neu beschrieben, dass *„Unter anderem ... zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes eine Lücke in der Hecke zwischen der MegaHub-Anlage und dem Eisenbahnlängsweg geschlossen (wird). Nach Herstellung und Abnahme der Pflanzung wird die Unterhaltungspflege der Hecke auf der gesamten Länge durch die Stadt Lehrte erfolgen, obwohl die Hecke auf dem Grundstück der DB steht.“* (ebenda, Seite 36)

Im gemeinsamen Ortstermin von Vertretern der DB Netze und der Stadt Lehrte am 29.9.2015 wurde zu diesem Thema folgendes festgehalten (Protokoll vom gleichen Tag, erstellt von Herrn Martin Roger, DB Netze):

Pkt. 2 des Protokolls: Lage der Pflanzung:

Der Standort für die Anpflanzung wurde einvernehmlich festgelegt. Vor Ort konnte dabei keine Klarheit hergestellt werden, ob dieser Standort auf Bahngelände, oder auf Eigentumsflächen der Stadt Lehrte liegt. Es wurde deshalb vereinbart, dass *„hier ... zu prüfen (ist), wo die Eigentumsgrenze zwischen DB und Stadt verläuft“*.

Pkt. 4 des Protokolls: Pflege

Bezüglich der Heckenpflege wurde vereinbart und protokolliert, dass *„die Pflege dieses Heckenteils der Stadt Lehrte übertragen werden (sollte)“*.

Wie diesem Punkt des Protokolls deutlich zu entnehmen ist, bezog sich die Vereinbarung niemals auf die Hecke in ihrer gesamten Länge, sondern ausschließlich auf den Bereich des Lückenschlusses. Dabei bezieht sich die Einschränkung ‚sollte‘ auf die Klärung der Eigentumsfrage. Wäre die Neupflanzung auf einem städtischen Grundstück durchgeführt worden, hätte die Stadt Lehrte die Pflege dieses Teilstücks selbstverständlich übernommen. Da sich die Eigentumsfrage aber anders darstellt, verbleibt die Unterhaltungspflege der gesamten Hecke bei der DB. Der Erläuterungsbericht ist entsprechend zu ändern.

## **Zu Anlage 9: Landespflegerischer Begleitplan (LBP)**

Auf Seite 8 des landschaftspflegerischen Begleitplans wird darauf hingewiesen, dass sich mit der Erhöhung des Terminalgebäudes um ein Stockwerk die (negative) Wirkung im Landschaftsbild erhöht. Die Schlussfolgerung, dass sich eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ergibt, weil „*die Begrünung bis zum Dach vorgenommen wird, zusätzlich die Dachfläche auf über 400 m<sup>2</sup> extensiv begrünt wird*“ ist dagegen falsch, weil die Begrünung ausschließlich auf den für die Sichtbeziehung zum Landschaftsraum wenig relevanten Schmalseiten der Ost- und Westseiten vorgenommen werden soll und die Dachbegrünung bestenfalls vom Hubschrauber aus wahrgenommen werden kann. Richtig ist, dass, zur Minimierung des Eingriffs des durch den Wegfall der Begrünung der Nordfassade entstehenden Kompensationsdefizites, eine Lücke in der Hecke am Eisenbahnlängsweg durch entsprechende Pflanzmaßnahmen geschlossen wird. Der oben zitierte Halbsatz ist daher ersatzlos zu streichen.

Im Maßnahmenverzeichnis wird diese Anpflanzung zusätzlich im Maßnahmenblatt G4 dargestellt. Fälschlicher Weise wird die benötigte Fläche für alle Pflanzmaßnahmen im Rahmen der Maßnahme G4 von 2.238 m<sup>2</sup> auf 400 m<sup>2</sup> reduziert. Hier ist eine entsprechende Korrektur erforderlich.

Im Maßnahmenblatt G3 fehlt der Hinweis zum Entwicklungs- und Pflegekonzept für die Dachbegrünung.

Insgesamt verstärken die geplanten Änderungen an der MegaHub-Anlage (Nummern 27, 48, 54, 57, 58, 59, 61, 62, 63) den Eingriff in das Landschaftsbild. Zur Kompensation hatte die Stadt Lehrte deshalb zusätzliche Maßnahmen gefordert. Diese Forderung wird nicht erfüllt, da nach Ansicht des Gutachters „*die aufgrund der Planänderung entstehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft in keinem Bereich ein Gewicht erreichen, das die Kompensationsbilanz des vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplans in Frage stellt.*“ (LBP, S. 8)

Statt weiterer Maßnahmen zur Kompensation der zusätzlichen Eingriffe in das Landschaftsbild soll mit der Streichung der Maßnahme G1 auf eine Maßnahme zur Minderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zugunsten des Artenschutzes verzichtet werden. Eine Begründung hierfür fehlt und ist auch deshalb nicht nachvollziehbar, weil die Untere Naturschutzbehörde in ihrer Ausnahmegenehmigung von den artenschutzrechtlichen Verboten Optimierungen ausschließlich für die Maßnahmen G2, G5, A4, A5 und M2 gefordert hat. Die Stadt Lehrte fordert deshalb die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme G1 und die Durchführung weiterer Maßnahmen zur Kompensation der zusätzlichen Eingriffe in das Landschaftsbild.

## **Zu Anlage 12: Umweltverträglichkeitsstudie**

Bereits in ihrer Stellungnahme vom 12.05.2015 hatte die Stadt Lehrte gefordert, in der Matrix (Bauliche Veränderung / Auswirkung auf die Schutzgüter) die durch die baulichen Maßnahmen 59 und 63 (Bau der 12 m hohen Betonmasten) hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild darzustellen. Diese Korrektur ist nicht erfolgt und ist deshalb in der Überarbeitung der Unterlagen vorzunehmen.

## **Zu Anlage 18 Feinstaub:**

Neben der L 385 ist insbesondere die B 443, die die Kernstadt von Lehrte vollständig durchquert, erheblich durch Lkw-Verkehre belastet. Die Stadt Lehrte fordert daher auch unter

dem Aspekt, das Stadtgebiet vor weiteren Feinstaub-Emissionen zu schützen, dass der Lkw-Verkehr in seiner Gesamtheit ausschließlich über die BAB 2-Anschlussstelle Lehrte abzuwickeln ist.

Im der Stellungnahme zu Feinstaub und Luftschadstoffen (S. 6). sind die aktuellen Grenz-, Leit-, und Vorsorgewerte zum Schutz des Menschen anzugeben. Des Weiteren sind Stickoxiden-Grenzwerte zu benennen.

Es ist zudem nicht zu erkennen, ob die Luftschadstoffemissionen aus den Zementwerken Höver, Misburg und aus der Müllverbrennungsanlage Lahe, die alle in der Hauptwindrichtung liegen, im gutachterlichen Bericht über Luftschadstoffe korrekt und mit aktuellen Werten berücksichtigt wurden. Darüber hinaus ist auch die Landwirtschaft eine typische Emissionsquelle, die ebenfalls nicht berücksichtigt wurde. Es ist weiterhin nicht zu erkennen, ob die Bewertung der Ergebnisse dem aktuellen Stand der gesundheitlichen Erkenntnisse und der Grenzwerte entspricht. Vom Gewerbeaufsichtsamt bereitgestellte Daten stammen aus einer Zeit bevor es wiederholt Emissionsprobleme in Höver gab, insofern ist die Anwendbarkeit der möglicherweise zu alten Daten zu hinterfragen.

## **Zu Anlage 20: Lichtimmissionsgutachten**

Unter Bezugnahme auf das ‚Gutachten zur Bewertung der Lichtimmissionswerte‘ (Anlage 20.1) wird unter Punkt 12 ‚Lichtimmissionen‘ beschrieben, dass *„im östlichen Bereich der Anlage ... bei freien Sichtachsen zu den Leuchten in den gleisnahen Bereichen der Kleingartenanlage ... höhere Werte sowohl bzgl. der Raumaufhellung als auch bzgl. der psychologischen Blendung auftreten (können.)“* (ebenda, S. 47). Unter Hinweis darauf, dass die gleisnahen Bereiche der Kleingartenanlage *„nach dem zu Grunde liegenden Bewertungsverfahren nicht als relevante Immissionsorte einzustufen sind“* (S. 47), werden geeignete Schutzmaßnahmen nicht benannt.

Gemäß der vom Gutachter benannten Richtlinie gelten als relevante Immissionsorte in der BauNVO nach den §§ 2-4, 4a und 10 aufgeführte Gebiete. § 10 der BauNVO behandelt Sondergebiete, die der Erholung dienen und beschreibt dabei Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete und Campingplatzgebiete als Gebiete, die insbesondere in Betracht kommen. Damit ist diese Aufzählung nicht abschließend, so dass auch Kleingartengebiete als Sondergebiete im Sinne des § 10 BauNVO angesehen werden können.

Die Stadt Lehrte sieht ihre Kleingartenanlagen als Gebiete die der Erholung dienen und deren Nutzer auch in ihrer Freizeit das Recht auf Schutz vor negativen Umwelteinwirkungen haben. Deshalb verlangt die Stadt Lehrte eine Überarbeitung des Gutachtens unter Einbeziehung der betroffenen Kleingartenbereiche und ggf. geeignete Schutzmaßnahmen (z.B. Unterbrechung der Sichtachsen durch Pflanzmaßnahmen) für die betroffenen Kleingärtner.

## **7. Kabelkanal in der Bahnhofstraße**

Die Fläche zwischen der Bahnhofstraße und den Bahnanlagen stellt eine wichtige Innenpotentialfläche dar, die es städtebaulich zu entwickeln gilt. Die Stadt Lehrte geht davon aus, dass der neue Kabelkanal, der im Bereich der Bahnhofstraße zum geplanten Container am Stellwerk Lf (Bauwerksverzeichnis Nr. 61) geplant ist, in der in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Trassenführung zur Ausführung kommt. Aufgrund der besonderen städtebaulichen Relevanz dieser Fläche muss sichergestellt sein, dass nicht durch eine andere Trassenführung des Kabelkanals das Innenentwicklungspotential der Fläche behindert wird.

Die Größe der von der DB festgelegten Fläche für den Kabelkanal und den Container steht in keinem Verhältnis zum Erfordernis. Die Darstellung der Planfeststellungsgrenze in diesem Bereich muss daher auf das absolut notwendige Minimum reduziert werden.