

# Stadt Lehrte

## Der Bürgermeister



Fachdienst Stadtplanung  
 Bearbeitet durch: Claudia Meyer-Appel  
 Aktenzeichen: 4.1/6123-81, 2. Ä.

Lehrte, 01.04.2015

öffentlich

**Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für den Bau einer Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr am Standort Lehrte (2. Planänderung „MegaHub Lehrte,, gemäß § 76 Abs. 1 VwVfG), Bahn-km 38,200-41,700, Strecke Wunstorf - Lehrte)**  
**- Stellungnahme der Stadt Lehrte -**

### Beratungsfolge:

Gremium	Datum	Top	abweich. Beschl.	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ortsrat Ahlten	21.04.2015					
Bau- und Verkehrsplanungsausschuss	21.04.2015					
Ausschuss für Umweltschutz und Landschaftspflege	21.04.2015					
Verwaltungsausschuss	29.04.2015					
Rat	06.05.2015					

### Beschlussvorschlag:

Der Rat nimmt die 2. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.04.2005 für den Bau einer Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr am Standort Lehrte (MegaHub Lehrte) zur Kenntnis und beschließt die im Sachverhalt wiedergegebene Stellungnahme.

Sidortschuk

**Sachverhalt:**

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat für die 2. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.04.2005 für das Bauvorhaben „Bau einer Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr am Standort Lehrte (MegaHub Lehrte)“ ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 ff des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit den §§ 72 ff des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) eingeleitet. Das Anhörungsverfahren wird durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr durchgeführt, die die Stadt Lehrte zur Stellungnahme bis zum 15.04.2015 aufgefordert hatte. Um die Fachdienste sowie die politischen Gremien angemessen beteiligen zu können, hat die Stadt eine Fristverlängerung beantragt, die von der Landesbehörde bis zum 18.05.2015 gewährt wurde.

Bereits im Oktober 2013 hatte die DB AG eine 2. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der MegaHub-Anlage beantragt. Das Verfahren sollte gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG ohne Beteiligung der Öffentlichkeit als Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden (Beschlussvorlage 002/2014), d.h. dass die beantragten Änderungen von der DB AG sowie dem Eisenbahn-Bundesamt als Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung bewertet wurden. Zudem wurde davon ausgegangen, dass Rechte anderer nicht neu oder mehr als bisher beeinträchtigt werden.

Nach Auswertung und Bewertung der Unterlagen zu diesem Verfahren hatte die Stadt Lehrte die Auffassung vertreten, dass es sich bei den beabsichtigten Maßnahmen nicht nur um unwesentliche Änderungen handelt und insbesondere die Lärmschutzinteressen der Wohnbevölkerung berührt werden. Die Stadt Lehrte hat dies in ihrer Stellungnahme vom 23.01.2014 gegenüber dem EBA deutlich gemacht. Das EBA ist den Argumenten der Stadt gefolgt und hat die DB AG aufgefordert, überarbeitete Planunterlagen einzureichen, in die alle geplanten Änderungen aufgenommen werden, und ein Planfeststellungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu beantragen. Das nunmehr beantragte 2. Änderungsverfahren zum Bau der Mega-Hub-Anlage wird daher als Planfeststellungsverfahren mit öffentlichem Anhörungsverfahren durchgeführt.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 02.03. bis einschließlich 01.04.2015 im Bürgerbüro der Stadt Lehrte zur allgemeinen Einsichtnahme aus und waren in diesem Zeitraum auf der Homepage der Stadt Lehrte einsehbar. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann noch bis zum 15.04.2015 Einwendungen gegen den Plan erheben.

Mit dem Bau der Erschließungsstraße (Brüsseler Straße), mit vorbereitenden Maßnahmen im Bereich der Oberleitungen sowie mit Rodungsarbeiten hatte die DB AG bereits 2014 erste Maßnahmen zum Bau der MegaHub-Anlage umgesetzt. Derzeit wurde mit der Herstellung von Ausgleichsmaßnahmen im Außenbereich des MegaHub-Geländes begonnen. Im Rahmen dieser Arbeiten wird auch die planfestgestellte Aufweitung des Grabenprofils des Tiefenbruchgrabens im Bereich durchgeführt.

Der Baubeginn für die MegaHub-Anlage, der ursprünglich für 2014 vorgesehen war (Stand 2012), wird sich durch das erneute Änderungsverfahren nach derzeitigem Sachstand voraussichtlich um ca. weitere zwei Jahre verzögern. Das Verfahren hat nur die nachfolgend aufgeführten Änderungen zum Inhalt.

## **Geplante Änderungen**

Gemäß den vorliegenden Planunterlagen soll die 2. Planänderung gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss und der 1. Planänderung im Wesentlichen die folgenden Maßnahmen umfassen:

- Errichtung des geplanten Terminalgebäudes mit drei statt bisher zwei Geschossen
- Errichtung einer Batteriewechsel- und Wartungshalle mit einer Grundfläche von ca. 660 m<sup>2</sup> (Firsthöhe ca. 9 m) auf einer bisher als Container-Stellfläche vorgesehenen Fläche
- Anlage des westlich gelegenen Aufenthaltsgebäudes mit 100 m<sup>2</sup> statt bisher 75 m<sup>2</sup>
- Errichtung von zwei Kompressorstationen am Ost- und Westkopf der MegaHub-Anlage zur Druckluftversorgung der Bremsprobeanlage mit jeweils 15 m<sup>2</sup> Grundfläche
- Entfall der Übergabestation Ost (120 m<sup>2</sup>)
- Errichtung von jeweils 2 Trafostationen mit einer Grundfläche von ca. 32 bzw. 20 m<sup>2</sup> westlich und östlich der Sortieranlage
- Erstellung von insgesamt vier Betonmasten zur Videoüberwachung und 2 Betonmasten zur Positionierung der Kranbahn mit einer Höhe von jeweils 12 m
- Erstellung einer der beiden geplanten Funkmasten mit einer Höhe von 30 statt bisher 20 m
- Installation einer weiteren Stellwerkstechnik, die aus Kapazitätsgründen in einem separaten Container am Stellwerk Lf am Ziegenbocksweg in Lehrte untergebracht werden soll, sowie Erstellung eines neuen Kabelkanals zu diesem Container
- „Geringfügige Änderungen“ in den vorhandenen Gleisanlagen, um die Umschlaganlage aus allen Richtungen anfahren zu können
- Ergänzung des Erläuterungsberichtes um Aussagen zur Verkehrserschließung
- Änderung der Sortieranlage von einer schienengebundenen Sortierung auf batteriebetriebene, programmgesteuerte Schwerlastfahrzeuge (AGV – Automated Guided Vehicles)
- Änderung der Abmessungen der Krananlagen
- Eine zusätzliche Fahrverbindung zur Optimierung des Betriebsablaufs und zur Sicherstellung der Verbindungen innerhalb des Rangierbahnhofes sowie eines zusätzlichen Ausziehgleises für den Rangierbetrieb innerhalb des Rangierbahnhofes
- Überarbeitung des schalltechnischen Gutachtens
- Erstellung eines Brandschutzgutachtens
- Überarbeitung einiger landespflegerischer Maßnahmen, insbesondere aus Gründen des Artenschutzes aufgrund der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde
- Möglicherweise Wegfall eines Versickerungs-/ Verdunstungsbeckens

## **Auswertung der Planunterlagen**

- Verkehrliche Erschließung:  
Im Erläuterungsbericht zur 2. Planänderung wird erstmals Bezug genommen auf die Verknüpfung der MegaHub-Anlage an das vorhandene Straßennetz im Großraum Hannover. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlage über die Westtangente optimal an die BAB A2 sowie damit mittelbar an die BAB A7 und das sonstige überregionale Straßen- und Autobahnnetz angebunden ist. Bereits bei den Beratungen des Logistikflächenkonzepts der Region Hannover und dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 65 wurde festgestellt, dass die Straßen schon heute ihre Belastungsgrenze überschritten haben. Auch wenn die verkehrliche Erschließung nicht Gegenstand des Verfahrens ist, soll auf diesen Umstand hingewiesen werden.

- Schalltechnisches Gutachten:

In der vorliegenden ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen durch die in der 2. Planänderung vorgesehenen Gleisverschiebungen sowie durch die technische Änderung der Sortieranlage und die Bremsprobenanlage untersucht. Dabei wurde getrennt nach Schienenverkehrslärm und Anlagenlärm geprüft, ob sich die Immissionspegel des aktuell vorgesehenen Ausbauzustands (Prognose-Planfall) gegenüber dem planfestgestellten Zustand 2005 (Prognose-Nullfall) erhöhen und es dadurch zu erstmaliger oder stärkerer Betroffenheit Dritter kommt. Gemäß einer Forderung aus der Stellungnahme der Stadt Lehrte vom 23.01.2014 sind nunmehr im vorliegenden Schallgutachten auch die außerhalb der KV-Anlage vorgesehenen Gleisverschiebungen von Neben- und Rangiergleisen in der Untersuchung berücksichtigt worden. Dies soll auch die Rangierfahrten auf dem verbleibenden östlichen Streckenabschnitt des Gleises 301 betreffen.

Durch die Änderung der Abmessung der Krananlagen von bisher 20 auf 25 m Höhe ändern sich z.T. auch die Höhen der maßgebenden Geräuschquellen. Lt. Schallgutachten soll dies aber abstandsbedingt zu keiner nennenswerten Änderung der Immissionsbelastung im Bereich der am stärksten betroffenen Wohnbebauung führen.

Im vorliegenden Schallgutachten wurde die Prognose der Umschlaghäufigkeiten und Fahrzeugfrequenzen gegenüber den Annahmen im Planfeststellungsverfahren 2005 deutlich reduziert. Dies wird darauf zurückgeführt, dass im damaligen Schallgutachten ursprünglich noch 10 Kräne vorgesehen waren. Lt. Gutachten werden die Umschlaghäufigkeiten aber nunmehr um rd. 40 – 50 % gegenüber den Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss 2005 reduziert, obwohl im Endausbau (wie auch im Planfeststellungsbeschluss 2005) von insgesamt 6 Kränen ausgegangen wird. Gemäß Schallgutachten „stellt dieser Ansatz nach dem aktuellen Erkenntnisstand den maximalen Auslastungszustand des KV-Terminals im **Endausbau** dar („worst case“). Die ursprüngliche Prognose (wird) aus heutiger Sicht als „überzogen“ angesehen, da zum damaligen Zeitpunkt bestimmte Zusammenhänge und Entwicklungen im Kombinierten Verkehr zu optimistisch betrachtet wurden.“

Begründet wird die Reduzierung der Auslastungszahlen im Gutachten mit dem Betriebsablauf in der Anlage. Für die zu betrachtenden Betriebsvorgänge werden dabei die Erkenntnisse aus einer Simulation der Leibniz Universität Hannover herangezogen. Als Ergebnis daraus wird ausgeführt, dass sich die Umschlagzeiten aufgrund erforderlicher Wagenuntersuchungen, in denen kein Umschlag stattfinden kann, verlängern. In der Prognose zur Planfeststellung 2005 wurde lt. Gutachten demnach von der „reinen rechnerischen Leistungsfähigkeit der Kräne ausgegangen.“ Darüber hinaus wird in den Planunterlagen von deutlich geringeren Umschlagmengen und damit einer erheblichen Verringerung der prognostizierten Lkw-Fahrten (55 % am Tage bzw. um bis zu 88 % in der Nachtzeit) ausgegangen, da das ursprünglich vorgesehene Frachtzentrum nicht mehr errichtet werden soll. Die im Schallgutachten angenommenen Mengen im Schiene-Straße-Umschlag resultieren aus einem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragten Entwicklungskonzept für das Jahr 2025, in dem ein Kapazitätsausbaubedarf von 124.000 LE prognostiziert wird und für den MegaHub Lehrte ein Volumen von 100.000 LE im Schiene-Straße Umschlag unterstellt wird. Danach wird von 400 LE pro Tag bei 250 Arbeitstagen und 320 Lkw-Fahrten (pro Lkw durchschnittlich 1,25 LE) ausgegangen.

Aus den Planunterlagen wird nicht deutlich, ob in den prognostizierten Verkehrsmengen auch der Verkehr aus dem geplanten Projekt Schiene-Nord (vormals Y-Trasse) berücksichtigt wird.

Als Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ergibt sich lt. Planunterlagen durch den Anlagenlärm gegenüber 2005 bei allen betrachteten Gebäuden in der Nachbarschaft der MegaHub-Anlage „eine Verbesserung der Geräuschsituation, so dass sich keine erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten ergeben.“ Lt. Gutachten ist die gesamte Bebauung im Ortsteil Ahlten zwar durch den Schienenverkehrslärm von einer Pegelerhöhung betroffen. Diese soll nach den Berechnungen im Gutachten jedoch unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegen, so dass sich kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Am nordwestlichen Rand der Kernstadt Lehrte soll sich lt. Gutachten durch den Schienenverkehrslärm gegenüber den Berechnungen von 2005 eine Verbesserung der Geräuschsituation ergeben, während am westlichen Stadtrand von Lehrte die Emissionswerte nur „geringfügig“ überschritten werden, so dass sich lt. Gutachten auch für die Kernstadt kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Als Ergebnis stellt der Gutachter fest, „dass nach den gesetzlichen Bestimmungen sowohl durch den Anlagenlärm als auch durch den Schienenverkehrslärm lediglich an einem Gebäude nördlich des Eisenbahnängsweges „dem Grunde nach“ ein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht.“

Aufgrund der Komplexität der Unterlagen und der kaum nachvollziehbaren Prognosen, Annahmen und Sachverhalte hat die Stadt Lehrte das Ingenieurbüro ted aus Bremerhaven beauftragt, die vorliegende schalltechnische Untersuchung auf Plausibilität zu überprüfen. Das Büro ted wurde der Stadt Lehrte als ausgewiesener Fachgutachter für schienengebundenen Verkehr mit besonderen Kenntnissen auch von entsprechenden Umschlaganlagen empfohlen.

Die Prüfung durch das Büro ted hat ergeben, dass die Annahmen und Berechnungen und die resultierenden Schlussfolgerungen im schalltechnischen Gutachten der DB zum großen Teil nicht nachvollziehbar sind und die tatsächliche Belastungssituation nicht ausreichend abbilden. Darüber hinaus ist am 01.01.2015 die geänderte 16. BImSchV in Kraft getreten, die für alle neu in 2015 auszulegenden Planfeststellungsverfahren anzuwenden ist. Da aufgrund dieser neuen gesetzlichen Grundlage wesentliche Teile des schalltechnischen Gutachtens neu erstellt werden müssen, empfiehlt der Gutachter auch die Lärmsituation hinsichtlich des Anlagenlärms nach TA Lärm zu überarbeiten.

Die Stellungnahme des Büros ted ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

- Brandschutzgutachten

Die Stellungnahme der Stadt Lehrte vom 23.01.2014 wurde im Brandschutzgutachten nicht berücksichtigt. Der in den Planunterlagen vorgesehene Alarm- und Maßnahmenplan für das Katastrophen-, Havarie- und Notfallkonzept (Anlage C) wurde noch nicht ergänzt.

- Umweltschutz und Landschaftspflege

Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden aufgrund der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde insbesondere aus Gründen des Artenschutzes einige

landespflegerische Maßnahmen überarbeitet. Diese nachfolgend aufgeführten Maßnahmen werden von der Stadt Lehrte ausdrücklich begrüßt:

Maßnahme A3: Der vorhandene Oberboden soll jetzt abgetragen und abgefahren werden. Danach soll der Rohboden aufgelockert und mit einer Gras-, Kräutermischung eingesät werden. Zusätzlich sollen auf der Fläche einzelne Gehölzgruppen gepflanzt und südexponierte Wälle angelegt werden.

Maßnahme A4: Rückschnitt der Gehölzsukzession alle 5 -10 Jahre.

Maßnahme A5: Vor der Umsetzung von Maßnahmen werden Bodenuntersuchungen durchgeführt. Erst danach wird entschieden ob, wo und in welchem Umfang Oberboden abgetragen wird.

Maßnahme G2: Gehölzrückschnitt wie vorstehend. Flächig aufgebrachtes Material soll entfernt, der Boden auf der Hälfte der Fläche aufgelockert werden. Zusätzlich werden für die Eidechsen südexponierte Sandwälle angelegt.

Maßnahmen G4 und A2: Änderungen der Pflanzenlisten.

Maßnahme S 1: Um die Lebensraumbedingungen für die Zauneidechsen zu optimieren, sollen im Zuge der Sukzession auflaufende Gehölze in einem Rhythmus von 5 – 10 Jahren zurückgeschnitten werden.

Lt. Planunterlagen führen die Veränderungen, die durch die 2. Planänderung hervorgerufen werden, zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushalts. Aus diesem Grund wurde die Kompensationsbilanz des ursprünglichen Landschaftspflegerischen Begleitplans nicht überarbeitet. Dieser Argumentation kann aus Sicht der Stadt Lehrte jedoch in Bezug auf das Schutzgut Landschaftsbild nicht gefolgt werden. Es werden daher für den Eingriff in das Landschaftsbild zusätzliche Kompensationsmaßnahmen als erforderlich angesehen.

- Entwässerung:

Der Erläuterungsbericht wurde im Pkt. 3.5 neu gefasst und die Stellungnahme des Fachdienstes vom 23.01.2014 ist eingeflossen.

Ursprünglich war nur ein Durchlass in den Planunterlagen verzeichnet. Die Stadt Lehrte hatte die Berücksichtigung auch des östlichen Bahndurchlasses gefordert. Dieser Durchlass wurde nun in die Planung aufgenommen und auch der erforderlich werdende Schutz des Durchlasses.

Auch die Forderungen, unterkellerte Gebäude wegen des hoch anstehenden Grundwassers in WU-Beton auszuführen sowie die Gründung der anderen Gebäude (ohne Keller) in WU-Beton, wurden aufgenommen.

- Trinkwasserversorgung:

Gemäß Erläuterungsbericht sollen die Gebäude auf dem Gelände der Umschlaganlage an das Trinkwassernetz der Stadtwerke Lehrte angeschlossen werden. Die Zuständigkeit liegt jedoch beim Wasserverband Nordhannover.

## **Stellungnahme der Stadt Lehrte**

Die nachfolgende Stellungnahme soll zur 2. Planänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 14.04.2005 von der Stadt Lehrte abgegeben werden. Da bisher nicht alle Punkte aus der Stellungnahme vom 23.01.2014 berücksichtigt wurden, sind diese erneut angeführt worden:

„Die Stadt Lehrte hat Kenntnis von der 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:

### **1. Verkehrliche Erschließung:**

Die Stadt Lehrte weist darauf hin, dass die BAB A2 bereits heute 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 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. Die Stadt weist daher darauf hin, dass die MegaHub-Anlage aufgrund der vorhandenen Verkehrswege zwar gut angebunden erscheint, die Erschließung der Anlage tatsächlich jedoch durch die Verkehrsprobleme auf der BAB A2 erheblich beeinträchtigt wird. Eine weitere Verkehrszunahme, insbesondere des Schwerlastverkehrs in der Kernstadt und auf den Umleitungsstrecken kann nicht akzeptiert werden.

Aus verkehrsbehördlicher Sicht wird darauf hingewiesen, dass die Wegweisung von der Westtangente zur MegaHub-Anlage ausschließlich über die Lichtsignalanlage an der Europastraße direkt zur Planstraße D (Brüsseler Straße) führen soll. An der Lichtsignalanlage Straßburger Straße und im weiteren Verlauf der Europastraße besteht bereits intensiver Verkehr durch die dortige Tank- und Rastanlage sowie die bereits ansässigen Logistikunternehmen.

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen steht kein Parkraum und kein Stauraum zur Verfügung. 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.

Die Stadt Lehrte fordert, dass ein Jahr nach Beginn des regulären Betriebes das tatsächlich durch den Betrieb des MegaHubs ausgelöste Verkehrsaufkommen anhand von Verkehrszählungen überprüft wird. 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.

## **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 die Berechnungen und Schlussfolgerungen im Gutachten der DB nicht immer nachvollziehbar sind und z.T. in Frage gestellt werden müssen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass am 01.01.2015 die geänderte 16. BImSchV in Kraft getreten ist, die auf alle neu in 2015 auszulegenden Planfeststellungsverfahren anzuwenden ist.

Die Stadt Lehrte fordert daher, das vorliegende Schallgutachten hinsichtlich der mit Wirkung vom 01.01.2015 in Kraft getretenen 16. BImSchV zu überarbeiten und danach ein erneutes Beteiligungsverfahren durchzuführen. In diesem Zusammenhang ist erforderlich, das Gutachten auch hinsichtlich der nicht nachvollziehbaren Sachverhalte in Bezug auf den Anlagenlärm nach TA Lärm, entsprechend der in der Anlage beigefügten Stellungnahme des Büros ted zu überarbeiten.

- Die Stadt Lehrte fordert, im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass ein Jahr nach Abschluss des Probebetriebes der MegaHub-Anlage Lärmmessungen durchgeführt werden, um zu verifizieren, ob die prognostizierten Lärmwerte eingehalten werden und bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte entsprechende nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen nachzurüsten.
- In den Planfeststellungsunterlagen werden keine Hinweise auf die Planungen zum Projekt Schiene-Nord (vormals Y-Trasse) gegeben, mit dem eine verbesserte Anbindung der Seehäfen an das Hinterland gewährleistet werden soll. Mit dem Ausbau des Schienennetzes Hamburg/Bremen - Hannover sollen u.a. zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen werden mit dem Ziel, mehr Verkehr aufnehmen zu können. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt Lehrte bei allen bisher untersuchten Varianten betroffen sein wird, da die MegaHub-Anlage in Lehrte Ziel- und Ausgangspunkt für die Verteilung des Güterverkehrs sein wird. Die Stadt Lehrte fordert daher, dass die mit dem Ausbau des Projektes Schiene-Nord zu erwartende zusätzliche Verkehrsbelastung im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt wird.
- Im Erläuterungsbericht S. 16 wird ausgeführt, dass sich durch die erhöhte Planungstiefe in Ausführungsplanungsqualität die Gleislage geringfügig verschoben hat. Weiter wird erklärt: „Es wurden keine neuen Gleise und Weichen ergänzt.“ Weiter oben im Text wird jedoch ausgeführt, dass aufgrund betrieblicher Anforderungen und neuer prognostizierter Verkehrsmengen im östlichen Planungsbereich „eine zusätzliche Fahrverbindung zwischen Gleis 292 und Weiche 347 sowie ein Ausziehgleis als Ersatz für das entfallende Gleis 364 und zum Erhalt der Leistungsfähigkeit erforderlich“ wird. Diese Gleisverbindung ist auch in der Systemskizze der Umschlaganlage sowie im Lageplan als neue Planung gekennzeichnet. Es ergibt sich somit ein Widerspruch. Es ist daher zu klären, ob diese neue Gleisverbindung ggf. Auswirkungen auf die Lärmsituation hat.

Die Stadt Lehrte fordert, dass alle ermittelten Ansprüche auf passiven Lärmschutz aus dem Planfeststellungsverfahren 2005 weiterhin Bestand haben.



### **3. Brandschutzgutachten**

Aus Sicht der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Lehrte wird wie folgt Stellung genommen:

#### 1. Flächen für die Feuerwehr

Für das Objekt sind zwei unabhängige Feuerwehrezufahrten mit einer Umfahrung der Verladeanlage gem. DIN 14090 vorzusehen. Die Feuerwehrumfahrung ist gemäß DIN immer freizuhalten. Es sind vier Bewegungsflächen für zwei Löschzüge (insgesamt acht Fahrzeuge) anzulegen, davon zwei Bewegungsflächen auf der Südseite der Anlage. Zusätzlich dazu sind an beiden Leckagewannen in räumlicher Entfernung von 50 m zu den Wannens Bewegungsflächen für Gefahrguteinsätze der Feuerwehr in einer Größenordnung von 600 m<sup>2</sup> vorzusehen (siehe ABC-Konzept des Landes Niedersachsen)

#### 2. Brandschutzkonzept (BSK)

Dem Teil A (Allgemeine Angaben) des Konzepts ist ein Lageplan (Anlage A1) beigelegt, in dem die Batteriewechselstation nicht verzeichnet ist. Der Lageplan ist insofern unvollständig bzw. fehlerhaft.

An Gebäuden mit einer Länge über 40 m sollen beide Längsseiten für einen Löscheinsatz zugänglich sein. Entsprechende Zuwegungen für die Feuerwehr wären vorzusehen.

Im Bereich der Batteriewechselstation ist eine Rückhaltung für austretende Batteriesäure erforderlich.

In Teil B (Ganzheitliches Brandschutzkonzept) wird in Abschnitt 0.2 (Hinweise) auf sieben Anlagen verwiesen, dem Teil B sind aber acht Anlagen beigelegt. Der Teil B trägt das Unterschriftsdatum 11.6.2013. In der Änderungsdocumentation ist keine Änderung vermerkt.

Die in Teil C (Katastrophen-, Havarie- und Notfallkonzept) in Anlage C1 Abschnitt 5.1 dargestellten Szenarien lassen wesentliche Risiken, die auftreten können, außer Acht. Die Annahme des Gutachtens, dass ein Brandausbruch in einem Transportbehältnis unwahrscheinlich ist, trifft nach dem jetzigen Kenntnisstand zu. Hingegen muss jederzeit damit gerechnet werden, dass Brände auf die Ladung von Lastkraftwagen, Zügen und abgestellten Ladeeinheiten übergreifen können und es nicht mehr möglich ist, Ladeeinheiten mit Gefahrstoffen in die dafür vorgesehenen Leckagewannen zu setzen. Dieses Szenario ist nicht hinreichend gewürdigt. Das BSK ist deshalb nachzubessern.

In Teil C (Katastrophen-, Havarie- und Notfallkonzept) des BSK wird auf die Anlagen C1 und C2 hingewiesen. Zusammenfassend heißt es dort:

*„Wenn die in der Anlage C1 (brandschutztechnische Bewertung Außenanlage), die im Teil A „Allgemeine Angaben“ und im Teil C2 „Alarm- und Notfallplan“ gegebenen Hinweise und Empfehlungen in ihrer Gesamtheit Berücksichtigung finden und am Objekt umgesetzt werden, bestehen für die Nutzung der Umschlaganlage aus Sicht der Unterzeichner keine Bedenken wegen des Brandschutzes.“*

Hierzu ist folgendes anzumerken:

C1 Abschnitt 6.1.2

Seitens der Feuerwehr wird ein Feuerwehrschlüsseldepot an beiden Zufahrten mit einem Schlüssel für eine Zentralschließanlage, mit der alle Betriebsteile betreten werden können, gefordert.

C1 Abschnitt 6.3.2

Um beim Austritt von Gefahrstoffen beide Pumpen in Betrieb nehmen zu können, sind an

beiden Pumpen Ein-/Ausschalter für jeweils beide Pumpen vorzusehen.

Die Löschwasserleitung im südlichen Bereich ist mit Überflurhydranten DN 100 zu versehen.

#### C1 Abschnitt 6.4.3

Die geforderten Pläne sind nach den Ausführungsbestimmungen der Feuerwehr Lehrte auszufertigen.

#### C2 (Alarm- und Maßnahmenplan)

Obwohl in der zusammenfassenden Betrachtung des Unterzeichners im Brandschutzgutachten (siehe vorstehende Ausführungen zu Teil C) ausdrücklich auf die im Teil C2 gegebenen Hinweise und Empfehlungen Bezug genommen wird, sind diese Unterlagen dem vorliegenden Konzept nicht beigelegt. Dortige Regelungsinhalte konnten mithin bislang nicht beurteilt und bewertet werden.

Vor diesem Hintergrund kann dem Brandschutzkonzept aus Sicht der Feuerwehr nicht zugestimmt werden. Eine spätere Zustimmung zum Brandschutzkonzept bleibt der vollständigen Vorlage aller Antragsunterlagen und deren Bewertung durch einen feuerwehrseitig noch zu beauftragenden Gutachter vorbehalten.

Zudem muss für das gesamte Objekt ausgeschlossen sein, dass es aufgrund von elektromagnetischer Strahlung zu Störungen des Feuerwehrwehrsprechfunks kommen kann. Ein entsprechender Nachweis wäre zu erbringen.

## **4. Entwässerung**

Der Absatz 3.5 des Erläuterungsberichtes wurde neu gefasst und die Stellungnahmen der Stadtentwässerung sind eingeflossen. Dadurch, dass nur noch 5 ha abflusswirksam werden, reduziert sich die Einleitmenge auf 25 l/Sek. Planfestgestellt sind jedoch 40 l/Sek. Insoweit wird das Gewässer nicht schlechter gestellt.

In Ziffer 3.5.2 „Straßenentwässerung“ wird im letzten Satz (Seite 22) festgestellt, dass beide Regenrückhaltebecken nur noch ein Volumen von je 830 m<sup>3</sup> benötigen. In den Übersichtsplänen werden die beiden Becken jedoch in unveränderter Größe von 2.000 m<sup>2</sup> und 1.750 m<sup>2</sup> dargestellt. Die Stadt Lehrte geht daher davon aus, dass die Regenrückhaltebecken in der planfestgestellten Größe hergestellt werden.

#### Ziffer 3.5.3

Ursprünglich war nur ein Durchlass in den Planunterlagen verzeichnet. Die Stadt Lehrte hat die Berücksichtigung auch des östlichen Bahndurchlasses gefordert. Dieser Durchlass wurde nun in die Planung aufgenommen und auch der erforderlich werdende Schutz des Durchlasses. Durch die Herstellung der Fundamente mit Pfahlgründungen besteht die Gefahr, dass die Durchlässe beschädigt werden. Daher sollten die Durchlässe vorab mittels Kanal-TV befahren, vermessen und in der Örtlichkeit markiert werden. Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Überdeckung von 1,50 Metern ausreichend ist. Ggfs. ist ein Schutz des Rohres erforderlich. Die Stadt Lehrte weist darauf hin, dass beide Bahndurchlässe zu sichern sind.

Für die Ableitung des Oberflächenwassers aus den beiden Regenrückhaltebecken muss in den Tiefenbruchgraben ein Kanal quer zum Eisenbahnlängsweg gebaut werden. Es wird festgestellt, dass der Eisenbahnlängsweg entgegen dem Erläuterungsbericht in Ziffer 3.4.3 von der Planung demnach doch berührt wird.

In den Planungsunterlagen E.8.1.00.01.01.0 Blatt 5 wird zum Verdunstungs- und Versickerungsbecken angemerkt, dass dieses ggfs. nicht erstellt wird. Im Bauwerksverzeichnis ist dieses Becken jedoch unter Ziffer 37 aufgeführt. Vor der 2. Planänderung war beabsichtigt, die Entwässerung des Gleises 316 von Bahn km 40,6 bis 41,38 an das Verdunstungs- und Versickerungsbecken anzuschließen (Ziffer 3.5.1 Seite 19 Mitte). Die neue Planung sieht vor, dass u.a. das Gleis 316 (Ziffer 3.3 Seite 16 Absatz 2) um max. 1,80 Meter verschwenkt werden muss. Die Entwässerung muss an die neue Lage angepasst werden. Eine weitere Thematisierung des Verdunstungsbeckens erfolgt nicht.

Die Stadt Lehrte weist darauf hin, dass Versickerungsanlagen von gewerblichen Anlagen der Genehmigung der Unteren Wasserbehörde unterliegen, sofern diese Anlagen seinerzeit nicht planfestgestellt wurden. Bei der Planung des Beckens ist auf den Bemessungswasserstand von 60,80 m über NN zu achten.

## **5. Trinkwasserversorgung**

Pkt. 3.5.6 des Erläuterungsberichtes:

Die Stadt Lehrte weist darauf hin, dass die Trinkwasserversorgung für die Gebäude auf dem Gelände der MegaHub-Anlage nicht in die Zuständigkeit der Stadtwerke Lehrte sondern des Wasserverbandes Nordhannover fällt. Abstimmungen bezüglich der Trinkwasserversorgung sind daher mit dem Wasserverband zu treffen. Die Stadt Lehrte kann somit die geforderte rechtzeitige (Außen-) Erschließung nicht zusichern.

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

### Anlage 1: Erläuterungsbericht

Die Stadt Lehrte weist darauf hin, dass auf Seite 34 des Erläuterungsberichtes bzgl. der durchzuführenden Maßnahmen zum Artenschutz die falsche Rechtsgrundlage genannt wird. Artenschutzbelange werden im Bundesnaturschutzgesetz in den §§ 37 ff geregelt.

### Anlage 9: Landespflegerischer Begleitplan (LBP)

Die Veränderungen, die durch die 2. Planänderung hervorgerufen werden, führen nach Aussage des Antragstellers zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des Naturhaushalts. Aus diesem Grund wurde die Kompensationsbilanz des ursprünglichen LBPs nicht überarbeitet.

Bezüglich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Pflanzen und Tiere kann der Argumentation gefolgt werden, nicht jedoch bezüglich des Schutzgutes Landschaftsbild. Im Erläuterungsbericht wird darauf verwiesen, dass sich „für das Landschaftsbild ... im näheren Umfeld ein hohes Risiko durch das Vorhaben (ergibt). Das Planungsvorhaben mit den technischen Anlagen, insbesondere den Krananlagen und Gebäuden, wird in der freien Feldflur sichtbar sein.“ (ebenda, S. 32)

Zur Kompensation des Eingriffs wurde u.a. mit der planfestgestellten Gestaltungsmaßnahme G3 festgelegt, dass „an den Gebäuden ... Kletterpflanzen in einem Abstand von 5 m gepflanzt (werden).“ Mit der 2. Planänderung soll diese Maßnahme deutlich reduziert werden. Danach soll an den Gebäuden nur noch „eine Fassadenbegrünung mit klimmenden Gehölzen auf den Schmalseiten der Gebäude vorgenommen (werden).“ (Anlage 9, LBP, S. 10).

Diese Änderung hat zur Folge, dass insbesondere für das Terminalgebäude die Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild nicht stattfindet, da die der freien Landschaft zugewandte Nordseite des Gebäudes danach nicht mehr eingegrünt wird. Gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung verstärkt sich der Eingriff sogar, da das Terminalgebäude ein zusätzliches Geschoss erhalten soll. Ein weiterer Eingriff in das Landschaftsbild wird durch den Bau einer Wartungshalle mit einer Firsthöhe von 9 m hervorgerufen, die auf einer Fläche errichtet werden soll, die bislang als Container-Stellfläche vorgesehen war. Die als Gestaltungsmaßnahme neu hinzugekommene Begrünung der Flachdächer ist zwar grundsätzlich zu begrüßen und geeignet den zusätzlichen Eingriff in das Schutzgut Boden zu kompensieren, aber nicht geeignet die Eingriffe in das Landschaftsbild sachgerecht auszugleichen. Aus diesem Grund werden geeignete Maßnahmen gefordert.

Verstärkt wird der Eingriff in das Landschaftsbild auch durch die Erhöhung des Funkmastes (30 m statt ursprünglich 20 m) und durch den Bau von sechs 12 m hohen Betonmasten zur Beobachtung der Kranbahn. Kompensationsmaßnahmen werden nicht benannt.

Durch das zusätzliche Geschoss für das Terminalgebäude, den neu hinzukommenden Bau einer Wartungshalle und der Beobachtungsmasten, die Erhöhung des Funkmastes, v.a. aber durch den Verzicht auf Teile der Fassadenbegrünung wird ein Eingriff in das Landschaftsbild hervorgerufen, für den geeignete Kompensationsmaßnahmen gefordert werden.

#### Anlage 12: Umweltverträglichkeitsstudie

Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde für die 2. Planänderung nicht verändert, die zu prüfenden Antragsunterlagen aber um eine fachgutachterliche Stellungnahme ergänzt.

Der Gutachter attestiert darin, dass die Auswirkungen der 2. Planänderung auf die ausschließlichen UVP-Schutzgüter „marginal“ sind und „die aufgrund der zweiten Planänderung entstehenden Umweltauswirkungen kein Maß (erreichen), das die Aussagen der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie in Frage stellen können.“ (Seite 3)

In einer der Stellungnahme beigefügten Matrix werden die durch die baulichen Veränderungen hervorgerufenen Auswirkungen auf die Schutzgüter dargestellt. Die negativen Veränderungen für das Schutzgut ‚Landschaftsbild‘ werden dabei aufgezeigt. Vergessen wurde dabei allerdings die bauliche Maßnahme Nr.59/63 (Bau der 12 m hohen Betonmasten).

Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde für die 2. Planänderung nicht geändert. Die fachgutachterliche Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In der die durch die baulichen Veränderungen hervorgerufenen Auswirkungen auf die Schutzgüter aufzeigenden Matrix ist die negative Auswirkung der Maßnahme Nr. 59/63 auf das Landschaftsbild nachzutragen.

#### Anlage 17: Artenschutz

Die im Jahre 1996 begonnenen Maßnahmen zum Artenschutz wurden kontinuierlich fortgeführt (Kartierungen von Reptilien, Vögeln, Heuschrecken, Tag- und Nachtfaltern, Einfangen / Umsiedeln von Zauneidechsen). Für die betroffenen Arten werden Maßnahmen zur Optimierung ihrer Lebenssituation benannt, die im Vorfeld mit der UNB

abgestimmt wurden.

Ungeachtet der vielfältigen Maßnahmen zum Schutz der Tiere kann im Zuge der Bautätigkeit die Verletzung oder Tötung einzelner Individuen (v.a. Zauneidechsen), bzw. die teilweise Vernichtung ihres Lebensraums (auch Brutvogelhabitate) nicht vermieden werden. Damit erfolgt ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr.1 und 3 BNatSchG. Die DB Projektbau GmbH hat eine Ausnahme von diesen artenschutzrechtlichen Verboten beantragt. Dieser Antrag wurde von der Unteren Naturschutzbehörde gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 unter Auflagen genehmigt. Die mit der Genehmigung verbundenen Auflagen haben u.a. zu Änderungen der landespflegerischen Maßnahmen geführt (siehe Anlage 9).

**Anlagen:** Stellungnahme Büro ted vom 30.03.2015