

_____ (Name, Vorname)

Ahlten, den _____ 2016

_____ (Straße, Hausnr.)

31275 Lehrte

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Dezernat 33
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

nachrichtlich:

Ortsrat Ahlten, Bürgermeister der Stadt Lehrte, Bürgerinitiative „MegaLeise“

Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort Lehrte (2. Planänderung „MegaHub Lehrte“). Einwendung / Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 4 VwVfG

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich bin auf verschiedene Weise erheblich vom MegaHub betroffen:

- Lärm und andere Emissionen aus der Anlage und dem damit verbundenen Bahn- und LKW-Verkehr beeinträchtigen mich - insbesondere in meinen Erholungs- und Schlafzeiten.
- Die Nutzung der Straßen wird mir durch Zunahme des LKW-Verkehrs erheblich erschwert. Es existiert überhaupt kein tragfähiges Konzept zur weitgehenden Meidung der L385.
- Die Sicherheit auf den Straßen leidet durch Zunahme des LKW-Verkehrs, insbesondere auf Nebenstraßen.
- Die Sauberkeit und Sicherheit in meinem Lebensumfeld leiden durch campierende LKW-Fahrer aufgrund der zu geringen Anzahl von LKW-Stellplätzen in der Anlage.
- Der Erholungswert meines weiteren Lebensumfeldes, vor allem der Wege und Erholungsbereiche zwischen Lehrte und Ahlten, wird erheblich verringert
- Meine Sicherheit leidet durch schlechte Vorsorge gegen Pannen mit Gefahrguttransporten und unzureichende Einbindung unserer Feuerwehr
- Ich kann nicht glauben oder nachvollziehen, dass die von der DB gemachten Angaben richtig sind
- Seltene und streng zu schützende Tierarten werden nicht nach aktuellen Regeln und Kenntnissen der Forschung behandelt sondern für Gewinnstreben vernichtet oder verdrängt
- Der Wohn- und Grundstückswert sinkt durch alle hier genannten Punkte
- Der Baulärm wird grundlos gesteigert (Rammen 2016 statt Bohren 2015)

Ich widerspreche einem Großteil der im Änderungsantrag aufgestellten Behauptungen bezüglich der zu erwartenden Emissionen und Immissionen und bezüglich der Darstellung, inwieweit ich betroffen bin.

Die angegebenen Zahlen und Behauptungen wurden auf moralisch sehr fragwürdige Weise kreativ "schöngerechnet", um den Eindruck zu erwecken, allen geltenden Regelwerken zu entsprechen.

Ich verbitte mir des weiteren die Art und Weise in der sich die Antragstellerin uns Menschen gegenüber aufführt und unsere Gesundheit zum verhandelbaren Wirtschaftsgut macht. Idealerweise sollte die Antragstellerin mal ihre eignen "Konzerngrundsätze Ethik Verhaltenskodex, Regelwerk Nr. 101.0103", dort insbesondere Paragraf 02, lesen und berücksichtigen.

An Stelle noch konkreterer Aussagen über die Gründe der Betroffenheit und die Abschnitte des Antrages, die ich bezweifele, möchte ich auf die Ihnen etwa zeitgleich vorliegenden Stellungnahmen von Bürgerinitiative "MegaLeise", Ortsrat Ahlten, Stadtrat Lehrte und Umweltverbände verweisen, denen ich mich inhaltlich anschließe.

Im Übrigen halte ich meine Einwendungen aus dem Jahr 2015 aufrecht.

Für den Fall, dass meine Einwendung im Jahr 2015 nicht oder nicht formgerecht oder nicht fristgerecht eingegangen ist, schließe mich außerdem dem Inhalt des "Musterschreibens der BI MegaLeise" aus dem Jahr 2015 an.

Im Fall, dass ich im Jahr 2015 gar keine Einwendung abgegeben habe, schließe ich mich ebenfalls dem Inhalt des "Musterschreibens der BI MegaLeise" aus 2015 an.

Ende Einleitung

Beginn der detaillierten Darstellung

1 Planrechtfertigung

Zitat: „Die Realisierung dieser Maßnahme entspricht dem politischen Willen der Bundesrepublik Deutschland ... Ziel des Kombinierten Verkehrs ist es nach wie vor, die Vorteile verschiedener Verkehrsträger zu nutzen und dadurch den Transport von Waren und Gütern in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht effizient abzuwickeln“

Dieses Ziel kann nicht mit einer Transporttechnik erreicht werden, die sich in wesentlichen Punkten der Lärmemission aus Profitgründen seit Jahrzehnten nicht weiterentwickelt hat, obwohl im Personenverkehr die selben Entwicklungen stattfanden und flächendeckend eingesetzt werden.

Der Hinweis auf die Senkung des CO₂-Ausstoßes verdeckt die Tatsache, dass eine andere schädliche Emission nicht ernsthaft bekämpft wird.

2 Vorsorgepflicht

Dem Aspekt der im Immissionsschutzgesetz verankerten VORSORGE wird nicht ausreichend Rechnung getragen. Für die Antragstellerin endet die Vorsorge mit der überschlagsweisen Berechnung des durchschnittlich zu erwartenden Lärms.

Das greift zu kurz!

Vorsorge = vorbeugende Maßnahmen, um Unerwünschtes zu verhindern.

Anders ausgedrückt:

Vorsorge bedeutet auch, schon jetzt bekannte Fehler in den gesetzlichen Grenzwerten zu berücksichtigen.

Der Gesetzgeber hat den Vorsorge-Aspekt im Gesetz unter anderem deshalb verankert, um zu verhindern, dass neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zusammen mit GG Art 2, Abs. 2 im großen Stil zu Forderungen gegen Emittenten und zu eiliger Reaktionspflicht des Gesetzgebers führen.

Er fordert gewissermaßen vorausschauend "etwas Luft" zwischen der maximalen Immission und dem Immissionsgrenzwert zu lassen, sofern dies nach Stand der Technik möglich und nach Stand der Forschung geboten ist. Dies ist auch im Sinne des Antragstellers. Das sollte die DB unbedingt mal in ihre Überlegungen einbeziehen!

3 Klarstellung zu den Grenzwerten

In nahezu allen Diskussionen über die Rechtmäßigkeit der Lärmgrenzwerte wird immer wieder gebetsmühlenartig beteuert, die Grenzwerte wären im Grunde genommen in Ordnung und es gäbe genausoviele Gutachten, die das widerlegen als auch Gutachten, die das bestätigen. Wobei zu bemerken ist, dass sich diese Aussagen im Grunde immer wieder auf eine Erhebung aus 2002 - also vor 14 Jahren - berufen.

Um diese leidliche Endlosdiskussion endgültig zu beenden und ggf. nötigen Bedarf an weiterer Forschung oder Verschärfung der Grenzwerte zu ermitteln, haben die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen eine Auswertung der wissenschaftlichen Literatur beauftragt.

Diese liegt vor: "Gesundheitliche Auswirkungen von Bahnlärm - Aktueller Stand in der wissenschaftlichen Literatur", Dezember 2014. Hierzu wurden über 100 wissenschaftliche

Publikationen ausgewertet. Mit beeindruckenden bis verstörenden Resultaten! **Die Grenzwerte sind zwar aktuell noch geltende Gesetze, aber sie sind nach Stand der Wissenschaft und Forschung viel zu hoch angesetzt!**

Als Schlussfolgerungen der vorliegenden Bewertung des aktuellen Sachstands zu gesundheitlichen Wirkungen als Folge von Bahnlärmbelastungen sind festzustellen:

- Es liegen ausreichende Kenntnisse aus wissenschaftlich anerkannten Studien vor, um die gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefahren durch Bahnlärm sachgerecht beurteilen zu können.
- Analogieschlüsse zu den gesundheitlichen Bewertungen anderer Lärmquellen sind möglich. Ab Mittelungspegeln von 40 bis 45 dB(A) innen zeigen sich Zusammenhänge für akute Effekte (Anstieg der Herzfrequenzamplitude, Zunahme von Arousal, Veränderungen der Schlafarchitektur). Für Pegelbelastungen oberhalb 50 dB(A) L den, außen zeigt sich ein schwach signifikant erhöhtes Risiko für kardiovaskuläre Erkrankungen und oberhalb 60 dB(A) außen eine Assoziation mit der Zunahme von Bluthochdruck.
- Die Interims- bzw. Zielwerte der WHO (2009) für Lärmbelastungen können für Bahnlärm als Orientierung zur Formulierung von Anforderungen an den Lärmschutz dienen. [Anmerkung: Zielwert L night, outside = 40 dB(A)]
- Maximalpegel einzelner Zugvorbeifahrten und die Häufigkeit der Schallereignisse stehen in Zusammenhang mit den ab Maximalpegeln von 48 - 66 dB(A) innen beobachteten Wirkungen. Der Maximalpegel ist insbesondere bei der Betrachtung des Schlafes zu berücksichtigen. Es gibt Hinweise auf einen engeren Bezug der Wirkungen zu Maximalpegeln (im Vergleich zu Durchschnittspegeln).
- Die Lärmcharakteristik – beschrieben durch die Steilheit des Pegelanstiegs oder die zeitliche Dauer der Ereignisse - kann physiologische Effekte verstärken.
- Bahnverkehrs-bedingte Vibrationen vermögen über ihre Effekte auf die Schlafstruktur die gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmwirkungen zu verstärken. Dies sollte bei der Bewertung des Risikos für langfristige Bahnlärmwirkungen berücksichtigt werden.

Und:

- Das Umweltbundesamt (UBA) geht davon aus, dass etwa 13 Millionen Bewohner Deutschlands verkehrslärmbedingt einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, eine ischämische Herzerkrankung zu entwickeln. Unter diesem Begriff werden alle Erkrankungen aufgrund mangelnder Durchblutung des Herzmuskels einschl. Herzinfarkte gefasst. Es wird geschätzt, dass ca. 2-3% der ischämischen Herzerkrankungen auf Verkehrslärm insgesamt zurückgehen
- Gegenüber den Ergebnissen früherer Untersuchungen lassen neuere Studienergebnisse keinen Schwellenwert für eine Risikoerhöhung erkennen. Dies bedeutet, dass schon bei relativ niedrigen Schallpegeln geringfügig erhöhte Herz-Kreislauf-Risiken bestehen.
- Die WHO kommt zu dem Schluss, dass Umweltlärm in Bezug auf die Gruppe der ischämischen Herzerkrankungen für den Verlust von mindestens 3% gesunder Lebensjahre („disability adjusted life-years“) in Europa verantwortlich ist.
- Bei einer Erhöhung der gemittelten Bahnlärmbelastung um L den = 10 dB(A) innerhalb der bahnlärmbelasteten Gruppe L den \geq 55 dB(A), besteht ein größeres Risiko an Brustkrebs zu erkranken.

- Unbestritten ist, dass durch Lärmeinwirkungen von Straßen- und Flugverkehr verschiedene Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgehen können, die in Schlafstörungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, wie z.B. Bluthochdruck und Herzinfarkt ... resultieren.

Langfristige Effekte von Lärm:

- arterieller Bluthochdruck (Hypertonus)
- Arteriosklerose
- vaskuläre Effekte wie z.B. Herzinfarkt, Schlaganfall (Apoplex)

DIES sind die Aspekte unter denen die "Vorsorge-Pflicht" betrachtet werden muss.

Noch einmal im Klartext:

1. 40 dB(A) wäre ein akzeptabler Grenzwert aus medizinischer Sicht, alles andere sind bereits Kompromisse
2. Menschen sterben früher durch Güterbahnlärm oder sind bis zu 3 Jahre länger krank
3. das Risiko für Infarkte und Schlaganfälle steigt mit jedem Lärm
4. Frauen erleiden häufiger Brustkrebs durch Güterbahnlärm
5. Diese Informationen sind vom Umweltbundesamt und deutschen Landesregierungen erhoben und bestätigt!

Der aktuelle Antrag ist weit davon entfernt, solche Aspekte auch nur ansatzweise zu berücksichtigen. Das ist KEINE VORSORGE!

4 Schlaf

Ergebnis des Fachgesprächs Bahnlärm der Länder Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen mit Experten der Lärmwirkungsforschung am 20.04.2015 im Umweltministerium Nordrhein-Westfalen.

Von den Ländern Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen wurde die vorgenannte Literaturstudie zum aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand der gesundheitlichen Auswirkungen von Bahnlärm erstellt. In einem Fachgespräch mit Expertinnen und Experten am 20.04.2015 im Umweltministerium NRW wurde das Ergebnis der Literaturlauswertung diskutiert und die folgenden Kernaussagen erarbeitet:

- Ungestörter Schlaf von ausreichender Dauer sowie Lärmpausen sind unerlässlich für den Erhalt von Leistungsfähigkeit, Wohlbefinden und Gesundheit.
- **Die Zielwerte der WHO (2009) für die Gesamtbevölkerung (Zielwert L night, outside = 40 dB(A)) sollten deshalb auch für Bahnlärmbelastungen als Orientierung zur Formulierung von Anforderungen an den Lärmschutz dienen.**
- Ab Maximalpegeln von ca. 33 dB(A), innen, am Ohr des Schlafers, treten Veränderungen der Schlafstruktur, der Aufwachwahrscheinlichkeit und ein Anstieg der Herzschlagfrequenz

auf.

- Zur Vermeidung von zusätzlichen lärmbedingten Aufwachreaktionen muss Bahnlärm in der Nachtzeit u. a. über die Festlegung von Maximalpegeln und Häufigkeiten der Zugvorbeifahrten begrenzt werden. Hierfür muss ein Kriterium zur Festlegung von Maximalpegeln und deren Häufigkeiten entwickelt werden. Ggf. können der für das Mittelrheintal entwickelte Bahnlärmindex Nacht oder das Nachtschutzkonzept zum Flughafen Leipzig als Anhaltspunkte dienen.
- Um Lärmschutz dynamisch anhand der realen Immissionen betreiben, sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen ableiten und Betriebsbeschränkungen überprüfen zu können, ist ein unabhängiges Lärmmonitoringsystem aufzubauen, das nach einheitlichen Kriterien betrieben wird.

5 Umgebungslärm / Gesamtbelastung

Umweltbundesamt, TEXTE 105/2015 "Umgebungslärm und Gesundheit am Beispiel Bremen":

- Die Gesamtsterblichkeit steigt durch die Belastung mit Schienen- oder Straßenverkehrslärm an.
- Der Anstieg der Gesamtsterblichkeit durch die Belastung mit Schienenverkehrslärm ist statistisch signifikant erhöht bei einer Wohndauer unter 10 Jahren sowie bei einer Wohndauer ab 15 Jahren.
- Bei der Analyse von Krebserkrankungen finden sich starke Kombinationswirkungen zwischen Straßen- und Schienenverkehrslärm für Leukämien und maligne Lymphome sowie für Brustkrebs der Frau.
- Seit Jahren steht die Forderung im Raum, Richt- und Grenzwerte nicht nur, wie es derzeit der Fall ist, für jeweils eine Lärmquellenart – etwa Straßenverkehrslärm – zu definieren, sondern für die Gesamtlärmbelastung, die sich beispielsweise durch das Zusammentreffen von Straßen- und Schienenverkehrslärm ergeben kann. Ein solcher Fall ist nicht selten, trotzdem wird er bislang im Immissionsschutz nicht adäquat berücksichtigt.

6 Umweltschutz (Tierschutz)

Auf dem Plangelände leben inzwischen mehrere Tierarten, die streng geschützt sind, bzw. sich auf Listen bedrohter Arten befinden. Es ist bekannt, dass Einzelpersonen keine Einwendungen zur Umwelt abgeben brauchen. Dennoch ist Umwelt auch Lebensraum und wir bitten um kritische Berücksichtigung.

Für die Zauneidechsen wurden Maßnahmen ergriffen, die sicher im Bundesdurchschnitt herausragend sind. Dennoch besteht die Auffassung, dass der aktuell geplante Umgang noch immer nicht dem aktuellen Stand der Forschung entsprechen: Baustopp bis wirklich alle Exemplare langsam in gesicherte Zonen verbrämt wurden, diese Zonen müssen dauerhaft Verbindung mit der Restpopulation haben, eine Neubesiedlung der Baufläche muß vollständig ausgeschlossen sein. Eine Baufreigabe wird erst nach nachgewiesener Tierfreiheit erteilt.

Hinter den Berichten über die Zauneidechsen werden in unseren Augen alle anderen bedrohten Tierarten mehr oder minder "versteckt".

Für einige Arten wird festgestellt, dass die Bautätigkeiten und damit verbundene Beleuchtung

irritierende Wirkung hätten. So weit, so gut. Außer für Nachtfalter wird nirgends betrachtet, welche Auswirkung die Dauerbeleuchtung im Betriebsfall hat und ob dies Artenschutzrechtlich überhaupt zulässig ist.

- Bei den Zauneidechsen vermissen wir die nachhaltige und nicht verletzende Verbrämung aus dem Bau- in das Schutzgebiet mit anschließender Erfolgskontrolle und Freigabe des Baugebietes erst nach vollständigem Umzug aller Echsen, so wie es beim Bau der neuen Feuerwache durchgeführt wurde.
- Zudem vermissen wir den Nachweis, dass die neuen "Restflächen um Gleis 301" für die selbe Populationsgröße und den selben Genpool-Austausch ausreichend sind.
- Maßnahme "A3" beschreibt Vernichtung von Pflanzen (Flora) der roten Liste. Als Ausgleich wird eine Fläche südlich des Ahltener Waldes hergerichtet, um dort die "beeinträchtigte Fauna" sich selbst wieder ansiedeln zu lassen!?
"Flora" ./ "Fauna" ist hier offenbar kein Tippfehler, denn die Fläche soll mit einer Grünlandmischung angesät und extensiv gemäht werden. Diese Maßnahme ist also Mangelhaft!
- Der Ahltener Wald ist am dichtesten Punkt mindestens 400 m vom Gelände entfernt. Die Darstellung, dieser wäre für die Tiere als Auswechrevier direkt erreichbar ist bestenfalls für einige Vogelarten stichhaltig.
- Es wird nicht bewertet, inwieweit zum Beispiel die geplanten Ramm-Arbeiten bodenbrütende Tiere und Bewohner von Kleinsäugerbauten beeinträchtigen wird. Wir nehmen an, dass hierdurch erhebliche Verluste einiger Arten zu erwarten sind.

Es wird festgestellt, dass folgende geschützte Arten erheblich durch den MegaHub bedroht sein werden:

- Kuckuck, Mäusebussard, Nachtigall, Neuntöter, Rebhuhn, Rauchschwalbe, Rohrweihe, Rotmilan, Turmfalke, Wiesenpieper, Blauhänfling, Haussperling

Jedoch werden erhaltende Maßnahmen darauf beschränkt, das Baufeld außerhalb der Brutzeit freizumachen, um nicht gegen artenschutzrechtliche Verbote generell zu verstoßen (Brutvogeluntersuchung S.29, Fachbeitrag Artenschutz S.23). Dies bedeutet, dass die Tiere ihren Lebensbereich (Habitat) verlieren, sobald sie flügge sind.

Die Tabelle 9 "Beeinträchtigungen und Vorkehrungen zur Sicherung ..." des Fachbeitrags Artenschutz widerspricht nach unserer Auffassung teilweise der Anlage "Brutvogeluntersuchung".

Angaben in Tabelle 9 "Beeinträchtigungen und Vorkehrungen zur Sicherung ..." des Fachbeitrags Artenschutz wirken widersprüchlich:

Kriterium:

"Werden Tiere während bestimmter Zeiten so gestört, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern könnte?"

Antwort:

"Es könnte befristet aber zu einzelnen Brutaufschlägen bzw. geringerem Bruterfolg aufgrund ggf. schlechterer Nahrungsbedingungen im Umfeld alternativer Brutplätze bezogen auf drei Brutreviere kommen. Hieraus ist aufgrund der Reproduktionsstrategie der Art (R-Strategie) aber noch nicht auf eine signifikante Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation zu schließen. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen schaffen alternative Brutplätze und stellen Flächen mit attraktivem Nahrungsangebot (Ruderalfluren) wieder her."

Frage:

Müssten diese Flächen nicht bereits VOR BEGIN aller Bautätigkeiten als attraktive Brutplätze zur Verfügung stehen? Was nützt es den Tieren, ein Gelände vorzufinden, welches irgendwann einmal als Habitat geeignet sein wird?

Es werden Zauneidechsen "unvermeidlich" getötet, mit den Begründungen:

- "marktgerechte ... termingerechte Belieferung der Kunden in kürzester Zeit."
- Alternativen sollen "aufgrund ... der geringen Lärmempfindlichkeit der Umgebung" angeblich nicht existieren, was doppelt nicht stimmt. Denn die Region Hannover hat auch mindestens einen Alternativstandort, der zudem Trimodale Anbindung vorsieht, begutachtet (Gutachten liegt vor). Außerdem ist die Umgebung sehr wohl Lärmempfindlich, jedoch wird durch falsche Schalltechnische Gutachten behauptet, es gäbe keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte.
- Die Population würde sich nicht verschlechtern, da man rechtzeitig Maßnahmen ergriffen hat!? Bei einer erheblichen Flächenreduzierung ergibt sich immer eine Verschlechterung, da die Populationsdichte in der Restfläche nicht dauerhaft höher liegen kann!

7 Kapazität

Erneut müssen wir alle Angaben über die Kapazität der Anlage in Frage stellen. Jeder Fehler in der Kapazitätsprognose geht exponentiell in die Lärmemission ein, ist daher besonders scharf zu prüfen.

Die Anlage wurde 2015 für eine maximale Kapazität von 135.000 Einheiten ausgewiesen, um die Gutachten entsprechend positiv ausfallen lassen zu können.

Nach heftigen Protesten wird die Anlage nun für 268.500 Einheiten ausgewiesen.

Die Anlage ist jedoch in der Lage und geplant, mindestens **750.000** Frachteinheiten, begrenzt durch die Schienenkapazität (Alpha Trasse Variante E) zu bewegen ($268.500 * 2$ aus Alpha-E-Plansteigerung $98.2\% = 550.000$, $+33\%$ wegen unzulässigem 75% Auslastungsansatz).

Die Umschlaganlage selbst kann weit über 1.5 Millionen LE bewegen, sofern diese Mengen zu- und abgeführt werden

8 Feinstaub #1

Es scheint so, als wäre nach unseren in 2015 geäußerten Zweifeln am Umrüstungsvorgang nun gar nicht mehr mit den sogenannten "Flüsterbremsen" (K- oder LL-Sohlen) gerechnet worden. Nun ist es so, dass - wenn auch schleppend - der Waggon-Bestand aber doch nach und nach auf die neuen Bremsen umgestellt wird. Das ist sicher löblich aus Sicht des Lärmschutzes. Jedoch zeigen sich immer mehr kritische Stimmen, dass diese Bremstechnik unbedingt in die Schadstoff-Gutachten einfließen muß.

Zitat aus Mailingliste des Umweltverbandes "BVS" (Bundesvereinigung gegen Schienenlärm.e.V.):

"Die Bundesregierung behauptet zwar in BTd 18/8651, es lägen ihr derzeit keine Informationen oder Erkenntnisse bezüglich der Feinstaub-Freisetzung in Form von aus dem Betrieb von Schienenfahrzeugen resultierendem Abrieb vor. Aber das ist unwahr, denn das BMVI (Az. LA 18/5185.6/13 //2063042) hat uns im Frühjahr 2014 auf einen UIG-Antrag hin u.a. einen UIC-

Forschungsbericht über die gas- und partikelförmigen Emissionen aus Kompositbremsbelägen vom 10.10.2011 zusammen mit einer Einschätzung der DB AG aus dem Jahr 2014 in Kopie zur Verfügung gestellt.

Auch die Ergebnisse anderer uns vorliegender ausländischer Forschungsberichte zeigen, dass eine Gesundheitsgefährdung von Passagieren und Personal ... möglich ist."

So etwas muss im gutachterlichen Bericht über Luftschadstoffe doch berücksichtigt werden!?

9 Feinstaub #2

Es ist nicht zu erkennen, ob die Luftschadstoffemissionen aus den Zementwerken Höver, Misburg und aus der Müllverbrennungsanlage Lahe, allesamt in Hauptwindrichtung gelegen, im gutachterlichen Bericht über Luftschadstoffe korrekt und mit aktuellen Werten berücksichtigt wurden. Des Weiteren ist auch die Landwirtschaft notgedrungen 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.

10 Anlagenlärm

Es wird weitgehend so dargestellt, als würde der ohnehin vorhandene Güterbahnlärm den Anlagenlärm "überdecken". Dies ist aus 2 Gründen unrichtig:

1. Zwischen den Güterzügen wird der Anlagenlärm sehr deutlich wahrgenommen.
2. Es gibt Phasen, in denen nur sehr wenige Güterzüge fahren, aber die Anlage normalen Umschlag durchführt.

11 Absetzgeräusche

Zitat Anlage 11.1 Seite 30:

"Die durch das Absetzen von Containern hervorgerufenen Geräuschemissionen führen aufgrund der deutlich höheren Maximalpegel von i.M. 120 dB(A) und der im ungünstigsten Fall zu erwartenden Häufigkeit von bis zu einem Ereignis pro Containerumschlag zu einer geringen Erhöhung der Schalleistungs-Beurteilungspegel für den gesamten Umschlagsvorgang um höchstens 2 dB(A) und werden gesondert betrachtet."

Wie bereits mehrfach durch Sachgutachter hingewiesen, gibt es mehr als ein aufschlagendes Geräuschereignis. Diese vereinfachenden Ansätze sind daher abzulehnen.

12 Bremsgeräusche

12.1 Häufigkeit

Zitat Anlage 11.1 Seite 36:

"Bei der Durchführung der kompletten Bremsprobe, die ausschließlich am Tage stattfindet, können auch Geräusche durch den Austritt von Druckluft bei diversen Entlüftungsvorgängen während des Anlegens der Bremsen im Bereich der Güterzugwaggons auftreten. Dies betrifft 4 Güterzüge des Schiene-Schiene-Tagesprogramms sowie 5 Güterzüge des Schiene-Straße-Transportprogramms."

Kommentar:

Das Geräusch tritt bei JEDEM Zug auf, der in der Anlage hält. Es tritt ZUSÄTZLICH durch die Kompressorstation auf, wenn die Lok abgekoppelt wurde.

12.2 Intensität

Zitat Anlage 11.1 Seite 36:

"Es ist plausibel, dass die Geräusche durch Entlüftungsvorgänge bei Güterwagons mit den Geräuschen durch Entlüftungsvorgänge aus dem Bremsluftsystem von Lkw vergleichbar sind."

Kommentar:

Das ist nicht plausibel. Wenn die Geräusche vergleichbar wären, würde pro Gleis ein Druckluftaggregat ausreichen, welches incl. Tank etwa kühlschrankgroß ist. Da sich an einem Zug ca. die 20- bis 30-fache Anzahl an Bremsen und Druckbehältern - verglichen mit einem LKW mit Sattelaufleger - befindet, befindet sich auch entsprechend mehr Luft im System, welches mehr Energie gespeichert hat. Beim Entlüften des Bremssystems wird auch entsprechend ein Vielfaches der LKW-Energiemenge in Schallenergie umgewandelt.

13 Inhaltliche Diskrepanz

Anlage 19.3.1, Seite 7 widerspricht Anlage 19.3.2, Seite 6

(30 Waggons/Zug vs. 35 Waggons/Zug)

14 Inhaltliche Diskrepanz

Anlage 19.3.2, Seite 4

Aufstellwinkel ist mit 45° angegeben. In Lehrte laufen aber alle Vorgänge parallel zueinander, es gibt keine Drehungen!

15 Inhaltliche Diskrepanz

Anlage 19.3.1, Seite 11

Zitat: "Drehen: 1 Drehung"

Kommentar:

ES GIBT GAR KEINE DREHUNG! In Lehrte stehen alle Container überall in der selben Richtung.

16 Inhaltliche Diskrepanz

Anlage 19.3.2, Seite 5

Anzahl Verkehrstage ist mit 5 angegeben, es wird aber an 6 Tagen umgeschlagen.

Durchschnittliche Wagenlänge ist mit 10m angegeben, am anderen Ort aber mit 20m (3x 20 Fuß-Container) festgelegt.

17 Fließfaktor

Anlage 19.3.2, Seite 6

Was ist der "Fließfaktor"? Hier wird pauschal eine Zahl eingeführt, die wesentlich in die Kapazitätsberechnung eingeht, ohne dass man nachvollziehen kann, was diese Zahl bedeutet und ob sie plausibel ist.

18 Uhrzeit-Fehler

Anlage 19.3.2, Seite 6

Die Fußnote und die Berechnung nehmen einen Umschlag nur ab 06:00 Uhr an. Es wird aber ab 04:00 Uhr Schiene-Straße umgeschlagen.

19 Methodik

Anlage 19.3.2, Seite 9

Es wird auf "gemäß EBA anerkannter Methode" verwiesen, allerdings werden sehr viele als fragwürdig einzustufende, teils mit anderen Teilen des Antrags widersprüchliche Parameter ohne weitere Dokumentation der Methode verarbeitet, so dass man in Summe nicht umhin kommen kann, die Werte als UNBEGRÜNDET zu verwerfen.

20 Auslastung

Anlage 19.3.2, Seite 7

Es wird mit einer Zugauslastung von nur 75% gerechnet. Damit ist zumindest Potential vorhanden, die Kapazität um 33% zu steigern, also sind allen Kapazitäten entweder

- a) Steigerungen von 33% aufzuschlagen, oder
- b) die maximal in Anspruch genommene Kapazität mit 75% verbindlich festzuschreiben

d.h. nach a)

Die Gleiskapazität des MegaHub liegt allein beim

Schiene-Straße-Umschlag also effektiv bei 176.500 LE / Jahr

(ohne den "Fließfaktor" genauer zu hinterfragen, ggf. also noch mehr)

Auch auf die Gefahr der Wiederholung hin: Die Regelwerke zur Berechnung der Lärmimmissionen erwarten das Ermitteln des MAXIMALEN Schallpegels. Nicht des je nach wirtschaftlicher Situation üblicherweise oder oft zu erwartenden Durchschnitts. Also können als Eingangsgrößen für die Maximalpegel auch nicht betriebswirtschaftlich beeinflusste Durchschnittswerte einfließen!

21 Nicht plausible Kapazitätsberechnung

Anlage 19.3.2, Seite 10

Es wird eine durchschnittliche Umschlagleistung von 50.000 LE / Kran / Jahr angesetzt. An verschiedenen Stellen (u.a. 19.3.1, Seite 11) wurde bereits versucht, diese Reduzierung von (40 LE/h * 24h/tag * 300 Ladetage = 288.000 LE / Kran / Jahr) mit weiteren Bewegungsabläufen (von

denen einige unzutreffend sind) sowie Schichtwechseln und Wartung zu begründen.

Dieser Darstellung zu folgen, würde bedeuten, eine maximal mögliche Auslastung der Krane von 17,4% zu glauben!

Bereits das Zusammenlegen von Kran- und Katzfahrt mit Hubbetrieb nach 2,60 m Hubhöhe wäre durch Änderung der Steuerprogramme problemlos möglich und würde die Auslastung deutlich erhöhen. Es ist zu befürchten, dass bei so einer Änderung ("Erhöhung infolge betrieblicher Änderungen") wegen §2 1.4 BImSchG später keine Schallschutzansprüche abgeleitet werden.

Dazu kommt, dass in Lehrte die Drehbewegungen ohnehin entfallen - alles läuft parallel zueinander - also sind schon daher die 17,4% resp. 50.000 LE falsch.

Die wenigen Minuten eines Schichtwechsels bei 7200 Betriebsstunden / Jahr überhaupt nur zu erwähnen ist lächerlich.

Damit ist das in Anlage 19.3.2, Seite 10 getroffene Fazit "Die schienenseitige und die kranseitige Kapazität betragen jeweils ca. **300.000 LE/Jahr. Damit liegt eine plausible Anlagengestaltung vor.**" schlicht **FALSCH**.

Die schienenseitige Kapazitätsbewertung kann auch nicht stimmen, da im Rahmen der Schiene Nord Alpha-Trasse, Variante E über Blockverdichtung und andere kapazitätserhöhende Maßnahmen eine Steigerung um ca. 100% für Ahlten festgelegt wurde. Die Festlegung erfolgte durch das Bundeskabinett am 03.08.2016 im Rahmen des BVWP 2030.

Durch die Umstellung / Ergänzung der PZB/LZB auf ECTS Level 2, die im Rahmen der ICE-4 Einführung auf den Gleisen 1730 und 1734 ohnehin durchgeführt wird, sind diese Strecken künftig in der Lage, zumindest nachts extrem verdichtete Blöcke zu bilden und sogar Züge mit 1.500m Länge zu ermöglichen - dazu an anderer Stelle mehr.

Damit wäre mindestens eine schienenseitige Kapazitätsbewertung von bis zu 600.000 LE / Jahr anzusetzen.

22 Leistung der Krane

Wir werfen dem Antragsteller vor, die tatsächliche Leistung der Krananlage bewusst kleinzurechnen.

$300 \text{ Tage} * 24 \text{ h} * 40 \text{ LE/h} * 6 \text{ Krane} = 1.728.000 \text{ LE / Jahr (Eins-Komma-Sieben Millionen)}$
Ist nach unserer Einschätzung die tatsächliche Leistung der Anlage
(Wartungs- und Schichtwechselfpause nicht berücksichtigt)

Der Antragsteller erwidert in
Anlage 19.3.1, Seite 11
"Spielzeitdiagramm"

Dieses Diagramm stellt dar, welche Aktionen der Kran in den einzelnen Zeitabschnitten ausführt:

1. Kurve: 12,9 Sekunden - Spreader wird angehoben (beschleunigen, beibehalten, abbremsen)
2. Kurve: 12,4 Sekunden - Katze fährt, zeitgleich 10,8 Sekunden - Kran fährt bis zum nächsten Container auf dem Zug
3. Kurve: 12,9 Sekunden - Spreader wird auf den Container abgesenkt (beschleunigen,

beibehalten, abbremsen)

4. Linie: 5+1 Sekunden - genaue Position ansteuern, Containerverriegelung lösen
5. Kurve: 12,9 Sekunden - Spreader mit Container wird angehoben
6. Kurve: 12,4 Sekunden - Katze fährt zum ATV
7. Kurve: 12,9 Sekunden - Spreader mit Container wird abgesenkt (beschleunigen, beibehalten, abbremsen)
8. Linie: 5+1 Sekunden - genaue Position ansteuern, Containerverriegelung schließen

Laut dieser Anlage bezieht sich die Mindestleistungsfähigkeit des Krans von 40 LE/h nur auf die Abschnitte 1+3+5+7 = $4 * 12,9 = 51,6$ Sekunden, während das gesamte Lastspiel 36,8 Sekunden länger, also 88,4 Sekunden dauert.

Kommentar:

1) Angenommen sei - zugunsten des Antragstellers:

a) Der Hersteller liefert eine Anlage, die gerade eben der minimalen Leistungsfähigkeit von 40 LS/h entspricht, nicht einen deut mehr (dies ist nicht dokumentiert und nicht nachprüfbar)

und

b) die Hub-Geschwindigkeit sei konstant, egal, welche Masse am Haken hängt (ebenfalls nicht dokumentiert und nicht üblich in der Antriebstechnik von seilbasierten-Hubanlagen, hier ist i.d.R. die Beschleunigung konstant)

dann dauert ein Lastspiel (also das, was laut 19.3.1, S.11 nur möglich ist) 88,4 Sekunden.

Wenn der Antragsteller unbedingt mit dieser Zahl statt der 40 LE/h rechnen will, bitte, gerne:

Wartungs- und Schichtwechsellpause nicht berücksichtigt, kann die Anlage dann
 $300 \text{ Tage} * 24 \text{ h} * 60 \text{ min/h} * 60 \text{ s/min} / 88,4 \text{ s} = 293.212 \text{ LE pro Kran pro Jahr}$

... * 6 Krane = **1.759.276 LE / Jahr (Eins-Komma-dieben-sechs Millionen) bewältigen.**
Das ist nach Einschätzung der Antragstellerin die tatsächliche Leistung der Anlage (Wartungs- und Schichtwechsellpause nicht berücksichtigt). Möglicherweise war nicht geplant, diesen Teil der technischen Informationen zu veröffentlichen

2) Es wird angemerkt, dass Wartungs- und Schichtwechsellpause nicht berücksichtigt wurden. Zum einen sind diese nach wie vor nirgend dokumentiert angegeben, zum Anderen fallen die kaum ins Gewicht:

Nimmt man tägliche Wartungspausen von üppigen 2:30 h an, entspricht dies 17 LE/Tag/Kran und in Summe bleiben dann: **1.728.733 LE / Jahr (Eins-Komma-sieben-sechs Millionen)** mit Wartungs- und Schichtwechsellpause 2 1/2 Stunden pro Kran und Jahr.

3) Die Betriebsart Heben/Senken alternierend mit Katz- und Längsfahrt entspricht dem technischen Niveau von Kransteuerungen der 1970er Jahre.

Es ist Stand der Technik und mit einfachen Softwareänderungen möglich, diese Bewegungsabläufe in Teilen zusammenzulegen oder zu überlagern. Dazu muss lediglich

sichergestellt sein, dass sich der Container nicht mehr im Lichtprofil des Zuges befindet (2,6 m angehoben), dann kann bereits parallel zum Heben/Senken die Katz- und Längsfahrt stattfinden.

Zudem kann der Container auch auf ein fahrendes ATV abgesetzt werden. Auch dies ist bereits in den frühen 1990er Jahren Stand der Steuerungs- und Automatisierungstechnik gewesen und wurde zum Beispiel an der Technischen Fakultät der Universität Rostock in diesen Jahren gelehrt.

Des Weiteren erscheinen 5 Sekunden für das Positionieren von Lasten nach dem Senken nicht mehr Stand der Technik zu sein. Das Fein-Positionieren kann auch bereits während des Senkens erfolgen und durch optische Sensoren unterstützt werden. Auch diese Technik ist bereits in den 1990er Jahren an Universitäten gelehrt worden, nur waren damals geeignete 3D-Stereokameras oder LASER-Scanner nicht wirtschaftlich beschaffbar. Inzwischen sind komplexe volumetrische Vermessungen selbst an sich schnell bewegenden ($>100\text{km/h}$) Objekten in Echtzeit Stand der Technik (Fraunhofer, Jenoptik, Toll-Collect), preiswert umsetzbar und damit als Regelungssystem einfach nachzurüsten.

Kurzum: Es besteht die begründete Befürchtung, durch simple, nicht genehmigungspflichtige Aufrüstungen in Software und/oder Sensorik die Leistungsfähigkeit dieser Krananlagen noch weiter zu erhöhen, was zu einer weiteren Spitzenpegelverdichtung und damit einer weiteren Lärmpegelerhöhung führen würde.

Es wurde auf unseren Anwurf 1,7 Millionen LE/Jahr weiterhin erwiedert, dass das Laden während der Zugprüfung nicht stattfinden kann. Diese Behauptung ist unrichtig und wird auch in Anlage 19.01, S.13, "2.3.2.3 Ausfahrt des Zuges" widerlegt.

Richtig wäre:

“Während der Zugprüfung kann die Anlage in manchen Szenarien nur mit höchstens 5/6 (83%) bzw. 4/6 (66%) der Kapazität betrieben werden, da das Gleis mit dem zu prüfenden Zug nicht bekrant werden kann. Da die Krane in dieser Zeit jedoch andere Zugpaare bedienen können, ist diese Einschränkung nicht zu berücksichtigen und diese Pausen gehen daher nie in die Pegelberechnung ein.”

Die Antragstellerin verweist auch darauf, dass die zur Zeit genutzten Ladegeschirre (Teleskop-Spreader) zwischen 20' und 40' umgestellt werden müssen, was einer weiteren Verzögerung im Taktablauf entspräche. Das ist anzuzweifeln. Auch diese Bewegung kann technisch durch reine Softwareänderung oder Parameteränderung mit den anderen Bewegungen zusammengelegt werden, zum Anderen können andere Greifgeschirre, auch viel schneller zwischen 20' und 40' umschalten, indem sie das jeweils nicht benutzte Greifwerkzeug etwas weiter anheben, als das belastete.

Es ist zu befürchten, dass bei den vorgenannten, zu erwartenden Optimierungen ("Erhöhung infolge betrieblicher Änderungen") wegen §2 1.4 BImSchG später keine Schallschutzansprüche abgeleitet werden.

23 Falsche Grenzwertansätze

23.1 TA Lärm I

Zitat Anlage 11.1 Seite 63:

"Im Hinblick auf evtl. auftretende Maximalpegel durch den Containerumschlag im Bereich der geplanten KV-Anlage (z.B. Druckluftbremsanlage von Lkw bzw. Zügen mit $L_{\text{max}} = 115 \text{ dB(A)}$, Aufnehmen/ Absetzen von Container $L_{\text{max}} = 120 \text{ dB(A)}$) ist festzustellen, dass der jeweils maßgebende Bezugspegel in der

ungünstigsten Nachtstunde (55 dB(A) für WR-Gebiete, 60 dB(A) für WA-Gebiete und 65 dB(A) für MI-Gebiete) im Bereich der Ortschaft Ahlten um mindestens 11 dB(A) ... unterschritten wird"

Nach TA Lärm gelten 35 dB(A) nachts in "Reinen Wohngebieten" als Grenzwert. Ausnahmsweise sind auch 55 dB(A) nachts erlaubt, dies sind sogenannte "seltene Ereignisse". Die zitierten Ereignisse sind aber gemäß der Vorgaben für "Seltenheit" keine seltenen, sondern regelmäßige Ereignisse.

23.2 TA Lärm II

Schalltechn. Gutachten (Anlage 11.1), Seite 48

Auf Seite 48 wird dargestellt, als wären ausschließlich die Grenzwerte für kurzzeitige Geräuschspitzen, sog. "seltene Ereignisse" zu berücksichtigen. Dies ist falsch. Hierbei geht es um Überschreitung der Immissionsrichtwerte an nicht mehr als 10 Tagen oder Nächten eines Kalenderjahres und an nicht mehr als 2 aufeinanderfolgenden Wochenenden.

Grundsätzlich sind die um 30 (tags) bzw. 20 dB (nachts) geringeren Grenzwerte an mindestens 355 Tages des Jahres einzuhalten!

24 Verdopplung der Zuglängen auf 1.500 Meter

Viele der vorgelegten Zahlen basieren darauf, dass nie alle 6 Rangiergleise gleichzeitig ausgelastet sind, dass Züge nur max. 750 m lang sind, dass nach Abfertigung eines 750 m langen Zuges eine Weile kein weiterer Umschlaglärm entsteht.

Im Gegensatz zur Antragstellerin (DB-Netz Projektplanung) ist es **öffentlich erklärte Absicht der späteren Betreiberin (DUSS), so schnell wie möglich 1.500 m lange Züge in zwei Schritten in die MegaHubs einzufahren.**

Die DB will 1.500 m lange Güterzüge. Dies wird aus mehreren Interviews, z.B. des Bahn-Logistikvorstandes ggü. FAZ 2.1.2013 und Wirtschaftswoche 19.7.2014 deutlich. Die dazu nötigen Anpassungen des Schienensystems sind minimal: ECTS2 kommt ohnehin, tragende Bauwerke mit Längen > 700 m gibt es nur an wenigen großen Flüssen und Kanälen, die im Norden wurden bereits ertüchtigt, ähnliches wie von Rhein/Ruhr berichtet.

Tunnel für den Güterverkehr Norditalien bis München wurden inzwischen ebenfalls für 1.500 m Züge ertüchtigt und geprüft (Mitteilung vom 18.2.2015, SB-Cargo-Blog).

Lediglich einige Ausweichgleise müssten verlängert werden, was jedoch im Bereich alter Bestands-Güterbahnhöfe oft problemlos möglich ist, da die Zugzerlegung und Zugbildung schon lange nicht mehr in dem Maße wie vor Jahrzehnten betrieben wird und die Anlagen faktisch zu Abstellplätzen wurden, die auf eine Umnutzung als Güterbahnausweichstrecke regelrecht warten.

Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Müller, Vorsitzender Geschäftsführer der DUSS, unterstrich auf dem BMVI "Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)" am 16. September 2015 die Forderung nach 1.500 m langen Zügen:

Thema "Anforderungen an multimodale Knoten und die Terminalstruktur in Deutschland".

Zitat:

"Zur Nutzung weiterer Effizienzpotenziale könnte das Terminal auch Rangierloks selbst einsetzen, die auch 1.000 oder 1.500m-Züge in eine 750m Kranbahn in zwei Schritten rangieren könnten."

(<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/UI-MKS/mks-referent-multimodale-knoten->

s.a. Anlage 19.01, S.7:

"Bei den Zügen im Schiene – Straße – Umschlag wird die Zuglok in der Regel abgekuppelt und für eine weitere Traktionsleistung verfügt."

Es existiert also bereits ohnehin die Planung für einen gewissen Rangierbetrieb. Von hier bis zu den 1.500 Meter-Zügen ist es nicht weit und es ist fraglich, ob dafür ein neues Planfeststellungsverfahren nötig wäre.

Dann gibt es keine nennenswerten Lücken in der Abfertigung zwischen den Zügen und keine "leerstehenden" Gleise mehr. Dies würde sich massiv auf die Emissionen auswirken.

25 Prognoseansätze

Anlage 19.4

Im Grunde stellt diese Arbeit einen verschärften Prognose-0-Fall einem weichgespülten Prognose-Planfall gegenüber, um dann im Ergebnis auf eine nicht nennenswerte Steigerung zwischen Nullfall und Planfall zu kommen.

Der Betrachtungsfehler hierbei ist: Durch die immer weiter zunehmende Globalisierung auch gerade der Verbrauchsgüter, wächst der Anteil des Güterverkehrs insbesondere in den Containersegmenten, im Seeverkehr und im LKW-Containerverkehr stärker, während Rohstofftransporte immer weiter zurückgehen. Damit ist ein Großteil der Güterzuwächse eben nicht dem Prognose-Nullfall, sondern - wegen der Container - dem MegaHub und damit dem Prognose-Planfall zuzuweisen.

Das Gutachten der HaCon wirkt im Hinblick auf die zu erzielenden Lärmwerte schon recht "gefällig". Dies ist im übrigen auch der Name des Unternehmens, welches den ursprünglichen MegaHub mitentwickelt hat. Ein wertfreie Gutachten ist hier kaum zu erwarten.

26 Schienenbonus

1. Da die Strecke 1750 (Güterumgehungsbahn Wunstorf-Lehrte) baulichen Änderungen nach 1. Jan 2015 in Vorbereitung des MegaHub unterlag (Weichen 411 und 412), dürfen unserer Auffassung nach für diesen Streckenabschnitt die alten Regelungen mit dem Schienenbonus nicht mehr angesetzt werden! Dies ist nicht berücksichtigt worden. dass die Weichen zum Antragsumfang gehören ist unstrittig und Bestandteil der Antragsschrift (Anlage 11.1, S.52).
2. Laut Gesetz ist der Schienenbonus aber auch nach der "alten" Regelung nicht für Güterumschlagsanlagen und Rangierbahnhöfe anzuwenden. Ob das berücksichtigt wurde, geht nicht deutlich aus den Unterlagen hervor, vielmehr erscheint es, dass dieser Aspekt "übersehen" wurde und der Schienenbonus komplett angesetzt wurde.
3. Ob der Schienenbonus für die Bestandsstrecken 1730 (Schnellfahrstrecke H-BS) und 1734 (H-HH) noch angesetzt werden darf, ist möglicherweise korrekt. Allerdings muss für den Prognosefall 2025 hier doch sehr mit Augenmaß gearbeitet werden, denn dies wäre nur korrekt, wenn in den nächsten 10 Jahren keine weiteren wesentlichen Änderungen an diesen beiden Gleisen geplant sind. Sollten bereits heute Pläne existieren, eine dieser Strecken im Bereich Lehrte zu ändern, ist dies in der Prognose 2025 zu berücksichtigen und der Schienenbonus überhaupt nicht mehr anzuwenden!

27 Falschprognose

Schalltechnisches Gutachten (Anlage 11.1), S.19

Erneut wird die Leistungsfähigkeit der Anlage kleiner angesetzt, als tatsächlich möglich. Dies sieht man insbesondere in Anlage 11.1, S.19. Hier wird dargestellt, dass die Reduzierung der Umschlagprognose lediglich auf geänderten betriebswirtschaftlichen Prognosen beruht.

Eine vollständige Prognose sollte daher auch die maximal zu nutzende Auslastung der Förder- und Hebetchnik festhalten, sofern diese Anlagen nicht mit ihrer Leistungsgrenze in das Emissionsgutachten eingeflossen sind (sind sie nicht, wie wir weiter oben gezeigt haben).

Insbesondere zeigt sich in Anlage 11.1, Seite 62, dass bei einer Auslastungserhöhung der Anlage mit Anlagenlärmpegeln gerechnet werden muss, die nachts ca. 4 dB höher ausfallen und alleine damit einen Lärmschutzanspruch des gesamten östlichen Ortsrandes Ahltens auslösen würde. Die Leistungsfähigkeit und die Umschlagprognosen sind erneut erheblich in Frage zu stellen, da hier der Anschein besteht, die Anlage für einen "kleinen, leisen Startbetrieb mit schleichender Auslastungserhöhung" schöngerechnet wurde.

28 Mangelhafte Datenberücksichtigung

11.1, S.30

(Zitat:)

“In den aufgeführten Mittelungspegeln sind die Geräusche durch Einzelereignisse (Spitzenpegel) noch nicht enthalten. Jedoch werden die Mittelungspegel durch mögliche Einzelereignisse (wie z.B. Klappern, Quietschen etc.) aufgrund der zu erwartenden relativ geringen Maximalpegel von höchstens 70 dB(A), der geringen Häufigkeit und der kurzen Einwirkzeit nicht relevant erhöht.”

und

11.1, S.36

(Zitat:)

“Aufgrund der kurzen Einwirkzeit, der geringen Anzahl der Ereignisse und der Frequenzcharakteristik dieser Geräusche ist der Einfluss auf den Mittelungspegel im Bereich der betrachteten Wohnbebauung bzw. Kleingartengebiete am Tage zu vernachlässigen.”

Dies bedeutet: Essentielle Eingabewerte für die Berechnung der Gesamtemission wurden nicht berücksichtigt, sondern vorher "wegdiskutiert"!

(Nach Rückfrage bei einem Sachgutachter:) Die zugrundeliegende Norm sieht nicht vor, "dem Anschein nach geringe Pegel" von vornherein nicht zu berücksichtigen. Es sind alle Eingangswerte einzugeben.

29 Die beiden Baugrubenmodelle

Anlage 11.1, S. 43

Es wird ein "Baugrubenmodell" heranzitiert.

Allerdings gibt es nach BayVGH (AZ: 22 A 02.40013) zwei verschiedene Baugrubenmodelle!
(Zitat:)

“Was die Ermittlung der Beurteilungspegel angehe, sei die Verkehrsbelastung aus dem benachbarten, nicht baulich geänderten Bereich einzubeziehen. Dies ergebe sich auch aus dem vom Bundesverkehrsministerium mitgetragenen sogenannten Baugrubenmodell "Straße" gemäß Nr. 27 der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 2. Juni 1997, VkB1 1997, S. 434). Das von der Klägerin selbst entwickelte sogenannte Baugrubenmodell "Schiene", das zur Nichtberücksichtigung der Verkehrsbelastung aus dem benachbarten, baulich nicht geänderten Bereich führe, sei demgegenüber abzulehnen.”

Aus der Formulierung (Zitat Planänderungsantrag:) ... "für die Ermittlung des Beurteilungspegels außerhalb der Baustrecke werden ausschließlich die Emissionen aus dem Bauabschnitt berücksichtigt. " ... ist zu erkennen, dass das abzulehnende Baugrubenmodell "Schiene" zumindest in Teilen angewendet wurde. Anlage 11.1, Seite 52, letzter Absatz kommt daher zu einer, i.S.d. Antragstellerin äußerst bequemen, positiven Prognose für Ahlten, die anzuzweifeln ist.

Nach dieser Herleitung wird - abschließend unterstützt durch eine deutlich schlecht dargestellte Nullfall-Prognose und eine nur unwesentlich lauter dargestellten Planfall-Prognose - festgestellt, dass für die gesamte Ortschaft Ahlten kein Lärmschutzanspruch besteht.

30 Sachfehler

11.1, S. 51

(Zitat:)

Verdoppelung:

Änderungen des Mittelungspegels um ca. 10 dB(A) werden subjektiv als "Halbierung" bzw. "Verdoppelung" der Geräusch-Immissionsbelastung beschrieben.

Dies mag aus dem genannten Buch korrekt zitiert sein, entspricht aber nicht den Tatsachen. Man spricht bei der 10-dB-Verdoppelungs-Faustregel von der "Lautheit" und nicht vom Mittelungspegel der Schalleistung.

Bitte zurück in den Hörsaal! Wir lernen:

+3 dB = Schalleistung x 2

+6 dB = Schalldruck x 2

+10 dB = Lautheit x 2

31 Diesellokomotiven

Diskrepanz: 100% Diesellokomotiven im Schadstoffgutachten ./ 0% Diesellokomotiven im dem Lärmgutachten. Mindestens eine von beiden Darstellungen ist falsch und damit basiert der Antrag auf falschen bzw. einander widersprechenden Gutachten.

32 Leibnitz-Uni-Daten und Fahrpläne

Alle Simulationsdaten der LUH beziehen sich auf einen vorgegebenen, fiktiven Fahrplan und 2 bis 4 Krane und eine gegebene Anzahl ATVs. Die ermittelten Werte sind **nicht** auf 6 Krane und eine andere Anzahl ATVs linear umzusetzen, insbesondere nicht die durchschnittlichen Kran- und

Katzfahrlängen.

33 mittlere Katzfahrlängen

Die mittleren Katzfahrlängen von 67,5 m (19.3.2, S.11) sind FALSCH.

Aus A06.1b lässt sich ermitteln, wie lang diese Wege tatsächlich sind. Da die Darstellung bisher auf "Zugpaaren" basiert kann man davon ausgehen, dass diese Zugpaare nicht irgendwo zufällig herumstehen, sondern gezielt in nebeneinanderliegende Gleise eingefahren werden.

Nimmt man (wie in Anlage 19.3.1 begründet) an, dass 70% der angehobenen Container ihren Platz auf dem anderen Zug finden, davon 66% direkt, die anderen 33% auf die entferntere Abstellfläche ausgelagert werden müssen, ergeben sich für die Katzfahrt statt 40 Meter Mittelwert die folgenden Zahlen:

Für die Gleise 474...476 Distanzen von 5,30m (best case = Lautester Fall) bis 18,31m (worst case = Leisester Fall) im Schnitt für die angegebenen (66% / 30%)

$66,6\% * 5,30 \text{ m} + 33,3\% * 18,31 \text{ m} = 9,64 \text{ m}.$

Was mehr als einer VIERTELUNG des von der Antragstellerin angesetzten zeitlichen Anteils und damit einer **VERVIERFACHUNG** des Lärmanteils entspricht!

Damit wird insbesondere die Folge der impulshaltigen Aufsetzgeräusche dichter d.h. der Lärmpegel in kurzen Zeiträumen steigt. Außerdem schlägt dies bei der Berechnung der lautesten Nachtstunde erheblich zu Buche!

Für die Gleise 471...473 sind jeweils nochmals bis zu 30 cm Katzfahrweg abzuziehen, also 2% lauter.

Diese Rechnung für den Tagesumschlag mit zusätzlicher LKW-Spur zu erweitern, soll dem Leser hier erspart bleiben. Es wird ebenfalls zu hinterfragen sein.

34 Kranfahrlängen

Die mittleren Kranfahrlängen von 40 m NACHTS (19.3.2, S.11) sind so nicht anzusetzen. Wenn Züge - wie in 19.3.1, S.7 beschrieben - bereits vorsortierte Containerfolgen enthalten, dann muss der aufnehmende Kran jeweils genau um eine Containerlänge weiterrücken, also um maximal 40 Fuß statt 40 METER

was etwas einer DRITTELUNG des von der Antragstellerin angesetzten zeitlichen Anteils und damit einer **VERDREIFACHUNG** des Lärmanteils entspricht!

Allerdings ist diese Rechnung nur eine grobe Näherung, denn es befinden sich auch 20-Fuß-Container in der Ladung (Anlage 19.3.2, S.3: 1.6 Ladeeinheiten pro Waggon). Ein 700m Zug mit 30 Wagen und Lokomotive enthält 21-Meter-Waggons. Diese Waggons tragen je einen 40- und einen 20-Fuß-Container oder drei 20-Fuß-Container. Also wäre dieser Wert noch einmal durch 1.6 zu teilen, dabei aber die Waggon-Kopf-Länge (Puffer) alle 21m zu berücksichtigen, also landet man im Bereich von 9-10 Metern und damit bei einer weiteren **VERVIERFACHUNG** auch dieses Lärmanteils

Auch damit wird insbesondere die Folge der impulshaltigen Aufsetzgeräusche dichter d.h. der Lärmpegel in kurzen Zeiträumen steigt, außerdem schlägt auch dies bei der Berechnung der lautesten Nachtstunde erheblich zu Buche!

Natürlich gilt diese Betrachtung nur für den aufnehmenden Kran. Der absetzende Kran kann so

kurze Wege nur fahren, wenn auch auf dem Zielzug längere aufeinanderfolgende Lücken in sortierter Weise befüllt werden können. Dennoch müssen diese Korrekturen Beachtung finden!

Aber betrachten wir den Absetzvorgang genauer, vielleicht ist auch dieser falsch angesetzt:

Bei 6 Kranen "überstreicht" jeder Kran ca. 120 m des Zuges (6 Waggons), d.h. bei der Abarbeitung eines einzelnen Zugpaares fährt kein Kran jemals weiter als 120 m (6 Waggons * 20 m/Waggon). Laut Anlage 19.3.1, S.7 werden 30% der Container auf dem Zug belassen, d.h. 6 Waggons * 1.6 LE = 9,6 LE - davon werden 70% >6 LE bewegt, d.h. auch der absetzende Kran muss im Schnitt zwischen $120 \text{ m} / 6 \text{ Hübe} = 20 \text{ m}$ und $120 \text{ m} / 7 \text{ Hübe} = 17,15 \text{ m}$ (statt der angegebenen 40 m) fahren!

Diese Werte lassen sich perfekt in Übereinstimmung mit den Daten der LUH bringen: Dort errechnete man für 3 Krane und unsortierte Ladung 40 m. Wir haben für 6 Krane ca. 20 m ermittelt.

Also ist auf alle Fälle auch in diesem Part mit einer Halbierung der Fahrwege und damit **VERDOPPELUNG** des anteiligen Lärms zu rechnen.

HINWEIS:

Dies ist absolut nicht dadurch abgedeckt, dass nun 6 Kräne als Emittenden angesetzt wurden. Die dort angesetzten Pegel selbst sind durch die Wegeverkürzung höher anzusetzen und dann mit 6 Kranen logarithmisch zu multiplizieren.

35 250 Betriebstage

An sehr vielen Stellen des Antrags wird mit 250 Betriebstagen pro Jahr gerechnet. Dies ist erst einmal eine akzeptable Überschlagsrechnung- auch bei Berücksichtigung der nur maximal 9 niedersächsischen Feiertage. Allerdings geht sie davon aus, dass es nur a 5 Wochentagen Umschlag gibt, was vollkommen falsch ist, denn u.a. in Anhang 19.3.2, S.12 ist zu sehen, dass die Anlage an 6 Tagen im Betrieb ist und damit an über 300 Tagen im Jahr!

36 Zugpaare

"Zugpaare" ist eine falsche, schöngefärbte Betriebsbehauptung, die dem Zweck dient, den Umschlag kleinzurechnen und die Containermengen auf ein längeres Zeitfenster zu strecken, um einen geringeren Summenpegel zu erhalten!

Bei einem "Hub" (Deutsch: "Radnabe eines Speichenrades") ist schon im Namen darauf hingewiesen, dass in einem Hub Pakete aus vielen Richtungen eintreffen und den Hub in viele Richtungen verlassen.

Es mag für andere Anlagen, welche an Bahnlinien oder Bahndreiecken liegen, die zutreffende Betriebsart sein. Da Lehrte aber in einem Eisenbahnkreuz liegt, ist nicht glaubhaft darstellbar, dass es keine Zug-Tripel geben wird.

a) Zur Verdeutlichung:

Ein Zug, der aus Norden Container vom Hafen bringt, verteilt diese Container in mindestens alle 3 abfließenden Bahn-Richtungen (Süd-Ost-West). Beispielsweise fährt ein Zug von Hamburg-Billwerder nach München, gibt in Lehrte Container nach Duisburg/Köln und Rostock ab und nimmt aus beiden Richtungen Container für München entgegen. Die beiden Züge aus Duisburg und Rostock fahren jeweils in die entgegengesetzte Richtung weiter. Es treffen sich also 3 Züge, nicht 2. Damit gibt es keine Zugpaare, sondern Zugtripel. Dies lässt sich auch aus den Gleisplänen, z.B. A06.1b erkennen (Gleise südliches Tripel: Gleise 471 / 472 / 473, Nördliches Tripel: Gleise 474 / 475 / 476). Dazu kommen 3 Abstellspuren und eine LKW-Ladespur die ebenfalls als Quelle und als

Ziel von Containerbewegungen zu berücksichtigen sind.

Stattdessen wird erneut auf falsche Weise die Simulation der Leibniz-Universität Hannover herangezogen (Anlage 11.1, S.10 unten). Diese Simulation hatte nur eine einzige Aufgabe: sie sollte ermitteln, ob ein ganz bestimmter, im Jahr 2015 geplanter Fahrplan mit Zugpaaren mit 2, 3 oder 4 Kranen zuverlässig bedienbar ist.

b) Zwar wurden im Rahmen dieser Simulation auch mehr oder minder korrekte mittlere Kran- und Katzfahrwege ermittelt (weiter oben allerdings wiederlegt), jedoch ist es nach unserer Auffassung **GAR NICHT ZULÄSSIG**, die Einhaltung der Grenzwerte für Anlagenlärm durch Mittelung von Mittelwerten zu berechnen. Den Grenzwerten sind die maximal möglichen Belastungen gegenüberzustellen, nicht die durchschnittlichen Belastungen. Das Verfahren enthält über die Methode "Summenpegel" bereits eine starke Filterung (Mittelwertbildung) des Lärms. Füttert man diese Berechnungsmethode statt dessen mit bereits gemittelten Werten, nimmt man eine weitere Glättung vor, die zu viel niedrigeren Werten und damit zu einer illegalen Anwendung der Norm führt.

Auf den ersten Blick mag dieser Anwurf falsch erscheinen, da die Schallenergie aufsummiert wird und eine Summe über die Summe pro Zeiteinheit identisch zur reinen Summe pro Zeiteinheit ist.

Bei genauerer Betrachtung stellt man dann jedoch fest, dass über diese Methode die Zeiteinheit selbst gestreckt wird und damit eben doch falsche Ergebnisse ermittelt werden. Um den Anlagenlärm-Grenzwert korrekt zu ermitteln, müssen in jedem Fall die kürzestmöglichen Katzfahrwege angesetzt werden. Wir haben bereits in der Gegendarstellung der Kranfahrpläne darauf hingewiesen, dass die Daten falsch angesetzt wurden.

c) Zudem ist die Darstellung einer Prognose basierend auf als konstant dargestellten Fahrplänen falsch:

[Zitat Wikipedia] "Güterzüge werden, wie Personenzüge, nach einem Fahrplan gefahren, [...] Diese Fahrpläne werden in der Regel auf einen bestimmten Trassenwunsch hin, vom Infrastrukturunternehmen erstellt. Dies geschieht in der Regel deutlich kurzfristiger als im Personenverkehr, dessen Fahrplan in der Regel für ein ganzes Jahr erstellt wird. Hierdurch kann auf Angebots- und Nachfrageschwankungen reagiert werden. [...] Bei Bedarf werden zusätzliche Güterzüge als Sonderzüge, so genannte „Ad-hoc-Züge“, eingesetzt, für die ein Bedarfsfahrplan erstellt wird, der freie Fahrplantrassen nutzt".

Es gibt also weder Güterverkehr ausschließlich über Fahrpläne noch sind diese Fahrpläne langfristig bindend. Sie sind nicht einmal ein Jahr lang fest.

d) wie weiter oben bereits gezeigt und in Gleisplänen und A06.1b erkennbar, ist die Anlage dafür entworfen, zeitgleich 2 Zugtripler oder 3 Zugpaare (also 6 Züge) plus LKWs plus Abstellbereiche abzufertigen, worauf die Lärmgutachten nicht eingehen (konnten) da die Aufgabenstellung "Zugpaare mit großen zeitlichen Lücken dazwischen" lautete. Auch dies diente offenbar dem Kleinrechnen des Lärms.

Zudem hat die "doppelte Ausführung" (also paralleles Abarbeiten von 6 Zügen) einen signifikanten weiteren Einfluss auf den Lärm:

Die Bremsproben und Zuguntersuchungen finden nicht ausschließlich alternativ zu den Ladetätigkeiten statt! Ein Zug oder ein Zug-Paar kann sehr wohl überprüft werden, während andere Zugtripler/Paare und oder LKW- oder Abstellflächen umgeschlagen werden! Dies ist so nicht im Schallgutachten berücksichtigt, stattdessen wird diese "leise" Zeitspanne mit in die Summenberechnung einbezogen und "erzeugt" damit einen geringen durchschnittlichen Lärmpegel -

Zitat: Anhang 11.1, S.19:

"Zu den reinen Umschlagzeiten kommen jedoch noch Zeiten für die Wagenuntersuchung durch den Wagenmeister. Diese Wagenuntersuchung kann erst dann erfolgen, wenn der Zug fertig geladen ist. In diesem Zeitraum ist ein Umschlag am Zug nicht mehr möglich."

Das ist wortwörtlich korrekt, aber unter dem Blick auf die Gesamtanlage falsch. Die Anlage steht nicht komplett still, während an einem von 6 Zügen eine Wagenuntersuchung durchgeführt wird. Dies ist keine Interpretation, sondern lässt sich ausdrücklich in den Unterlagen nachlesen (Anlage 19.01, S.13):

"2.3.2.3 Ausfahrt des Zuges

[...]

* Hierzu gehört auch die Abhängigkeit, dass bei einem ausfahrenden Zug aus einem Umschlaggleis, in dem betreffenden Gleis nicht gekrant werden kann. In den Nachbargleisen kann nur soweit gekrant werden, dass der Regellichtraum (Freizuhaltenender Raum für eine Zugfahrt neben und über dem Gleis) des betroffenen Einfahrgleises nicht berührt wird. Dies wird mittels einer technischen Abhängigkeit sichergestellt."

Sind "Zugprüfungen: Nachts nur Schnelluntersuchung" überhaupt nach EBA zulässig? Oder wird hier schleichend wie einst mit den Lätwerken verfahren? Der Art, dass man hinterher feststellt, dass die Bremsproben "leider" auch nachts stattfinden müssen und man dies in der Prognose leider noch nicht berücksichtigen konnte?

e) Die Anzahl der ATVs ist entgegen aller Behauptungen der DB-Netz doch relevant!
Dies lässt sich sehr leicht an folgenden exemplarischen Rechenbeispielen nachvollziehen:

Grundannahmen:

Kein Zug-Zug Direktumschlag.

Nur 2 Züge in der Anlage.

70% von 30 Wagen * 1,6 LE/Wagen * 2 Züge Umschlag.

1 ATV in der Anlage:

Das ATV muss ca. 70x fahren, maximal ein Kran arbeitet, alle anderen Krane warten

2 ATV in der Anlage:

Jedes ATV muss ca. 35x fahren, zeitweise können 2 Krane arbeiten, alle anderen Krane warten

3 ATV in der Anlage:

Jeder Kran teilt sich quasi "sein" ATV mit einem anderen Kran. Jedes ATV muss ca. 23x fahren, oft können alle 6 Krane arbeiten, die Pausen sind nur von der Fahrzeit des ATV zum anderen Kran und zurück bestimmt

...

6 ATV in der Anlage:

Jeder Kran hat quasi "sein" ATV, das er belädt und ein ATV, das er entlädt. Jedes ATV muss ca. 11x fahren, häufig können alle 6 Krane arbeiten, die Pausen sind nur von der halben Fahrzeit des ATV bestimmt (Rundlaufzeit des ATV geteilt durch Anzahl der ATV, die diesen Kran anfahren)

...

12 ATV in der Anlage:

Jeder Kran hat quasi "seine" 2 ATV, die er belädt und zwei ATV, die er entlädt. Jedes ATV muss ca.

6x fahren, fast immer können alle 6 Krane arbeiten, die Pausen sind nur von einem Viertel der Fahrzeit des ATV bestimmt (Rundlaufzeit des ATV geteilt durch Anzahl der ATV, die diesen Kran anfahren).

...

70 ATV in der Anlage:

Jede LE hat quasi sein ATV, die Umlaufzeit wird nun fast ausschließlich durch die Leistung der Krane bestimmt.

Wie man leicht sehen kann, gibt es - entgegen der öffentlichen Aussagen - weder keinen noch einen lediglich linearen Einfluss der Anzahl der ATV auf die Umschlaggeschwindigkeit und Geräuschdichte.

Es handelt sich am ehesten um eine klassische Funktion der Form $f(x) = 1 - e^{(x/y)}$ mit asymptotischer Näherung an den Maximalwert. Möglicherweise sind 20 ATVs schon ein guter Näherungswert für eine sinnvolle Näherung an den Maximalwert, jedoch wird dies nirgendwo belegt.

Damit ist die Anzahl der ATVs ein wesentlich emissionsbeeinflussender Parameter und sollte festgeschrieben werden.

37 Läutwerke

Es wird dargestellt, dass die Läutwerke (Warnsignale) nachts abgeschaltet bleiben.

Bisher wurde dargestellt, dass es gar keine Läutwerke geben würde. Erst nach Hinweis, dass dies aufgrund verschiedener (berufsgenossenschaftlicher) Vorgaben gar nicht zulässig wäre, wurden die Läutwerke nun für den Tagbetrieb doch berücksichtigt.

Fraglich bleibt, ob dies eine Salami-Taktik ist, sprich:

1. Ist es zulässig, nachts ohne Läutwerke zu arbeiten?
2. Ist es zulässig, in der Zeit zwischen 04:00 und 06:00 Uhr ohne Läutwerke zu arbeiten, wenn während dieser Zeit bereits LKW beladen werden und LKW-Fahrer sich frei auf dem (nicht gegen die LKW-Spur abgezaunten) Gelände bewegen können?

38 04 Uhr bis 06 Uhr

Die Lärmberechnungen gehen von einem Schiene-Straße-Umschlag nur tags und einem reinen Schiene-Schiene-Umschlag nur nachts aus. Das System wird aber so beschrieben, dass bereits ab 04:00 Uhr die LKW-Verladung beginnt. Damit sind wesentliche Parameter der Lärmbelastung nicht an der richtigen Stelle im Gutachten berücksichtigt, denn die dem BImSchG angegliederten Normen definieren die Nacht-Grenzwerte jeweils als "bis 06:00 Uhr".

Zudem sind in diesem Fall die veranschlagten Krangeräusche für die Zeit zwischen 4:00 und 6:00 Uhr dadurch falsch berechnet.

39 Klimageräte / Reefer

Es werden die Klimageräte der Krane berücksichtigt, jedoch nicht die autarken oder per lokaler Stromversorgung betriebenen Klimageräte von Kühlgutcontainern ("Reefer").

Das Gutachten betrachtet keine Form von Kühlgutcontainern. Es ist bekannt, dass auf den See-Umschlaglinien auch sehr viel Kühlgut transportiert wird. Die ausweichende Auskunft auf der Vorstellung 22.08.2016 war dazu sinngemäß: "Die sollen ja schnell weitertransportiert werden und nicht lange herumstehen". Das trifft auf die Container in den Häfen genauso zu, aber auch dort stehen solche Container in beachtlicher Stückzahl kurzzeitig und erzeugen Lärm.

40 Abbrems- und Anfahrgeräusche

Die Anlage beginnt mit Weiche 402, westlich der Kolshorner Brücke.

Ein einfahrender Zug muss mit seiner Zuglänge (700...750 m, später bis 1.500 m) westlich der Weiche 402 beginnend als Emittent nach Schall 03 berücksichtigt werden, da auch Abbrems- und Anfahrgeräusche zu berücksichtigen sind. Diese Geräusche werden schon / noch erzeugt, wenn sich die erste / letzte Achse im MegaHub, der Rest des Zuges aber parallel zur Ortschaft Ahlten befindet. Gleiches gilt für die Einfahrt-/Ausfahrt-Richtungen Burgdorf, Sehnde und Braunschweig und die Weichen 321 und 308.

41 Oberleitung, Schall 03 oder TA Lärm?

Da die 16. BImSchV klar definiert, was ein Gleis ist ("... einschließlich einer Oberleitung") und diese Definition für die inneren 700m der Anlage (Gleise 470 bis 476, ggf. auch 437) nicht zutrifft, sind auch sämtliche Abbrems- und Beschleunigungsemissionen die in diesem Bereich stattfinden, dem Anlagenlärm zuzurechnen.

Da dies nicht erfolgt ist, ist das Schallgutachten aus meiner Sicht auch in diesem Punkt als grob fehlerhaft anzusehen und damit der Antrag nicht genehmigungsfähig.

Es wurde festgestellt, dass die Differenzierung nicht dem Gesetzestext entsprechend, sondern nach "EBA-Umweltleitfaden Teil VI vom Dezember 2012" vorgenommen wurde.

Es mag übliche Praxis sein, diese Formulierung des Gesetzes an dieser Stelle für KV-Anlagen zu "übersehen", jedoch ist es in Deutschland auch übliche Praxis, sich an den Gesetzestext Wort für Wort zu halten und nicht nach dem besten betriebswirtschaftlichen Effekt zu agieren.

Zitat aus: "Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 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. "

42 Stichprobenprüfung der Prognosedaten

Stichprobe der Prognose-Nullfall / Prognose-Planfall Güterzüge

Anhang 11.2 Seite 2ff,

Gezogene Probe:

untersucht wurden die angegebenen Werte für Abschnitte 44 und 46, da diese keine Personenzüge führen.

Ergebnis:

Die angegebenen Emissionen scheinen falsch zu sein:

Tags 68 Züge = 68,3 dB.

Aber nachts nur die Hälfte:

36 Züge = 68,5 dB.

Wie können halb so viele Güterzüge, die rechnerisch -3 dB (weniger) Lärm erzeugen mit +0,2 dB in die Prognose einfließen?

Diese Konstellation lässt sich an vielen Stellen im Datenmaterial wiederfinden.

Die zugrunde gelegten Daten halte ich daher für augenscheinlich falsch, womit die Prognose falsch wäre.

43 65 km/h falsch angesetzt

Anlage 11.1, Seite 67

Es wird für Rangierfahrten durchgängig mit 65 km/h gerechnet, die zugrunde zu legende "Schall 03" fordert jedoch für Rangier- und Umschlagbahnhöfe (Abschn. 4.8):

(Zitat:)

"Rollgeräusche von Lok und Güterwagen sowie Aggregat- und Antriebsgeräusche der Lok [...] sind in allen Teilen der Rangier- und Umschlagbahnhöfe mit 70 km/h [...] zu ermitteln."

Damit sind die Berechnungen fehlerhaft.

44 LKW-VERKEHR

Anlage 11.1, Seite 67

Änderung der LKW-Belastung ist ein "Bühnentrick":

Es wird vorgerechnet, dass die LKW der Fa. Hellmann nach Eröffnung des MegaHub nicht mehr die L385+B65 nach H-Linden nutzen, und damit effektiv eine Senkung des LKW-Verkehrs - zumindest der bereits etablierten Kundenbeziehungen - erfolge. Dies ist unzutreffend, aus folgenden Gründen:

1. Es suggeriert, dass die Firma Hellmann der einzige KV Kunde wäre. Andere Unternehmen, die die Umschlaganlage in Linden zur Zeit nicht über die B65 (Ost) anfahren, werden künftig für ihre Fracht bis nach Lehrte fahren müssen. Besonders die Unternehmen aus Süden, Westen oder Hannover-Stadt - und bei A2-Stau auch aus dem Norden - werden statt der Hellmann-LKW nun die fragliche Strecke nutzen müssen.
2. Es suggeriert, dass Hellmann keine Lieferpunkte westlich und südlich von Lehrte habe. Hellmann-Transporte, die heute von Linden in Richtung Süden oder innerhalb von

Hannover-Stadt führen, wurden nicht berücksichtigt. Diese werden künftig statt direkt von Linden aus ihre Fracht ab Lehrte ausliefern müssen, d.h. die L385+B65 befahren.

3. Es kann hinreichend genau angenommen werden, dass Hellmann Kunden in allen Himmelsrichtungen gleichmäßig verteilt anfährt, so dass die Verschiebung der KV-Anlage von Linden nach Lehrte unter dem Strich diesbezüglich KEINE Änderung ergibt. Anders sieht es mit Logistikunternehmen in Hildesheim, Sehnde und westlich von Hannover aus. Diese werden nun nahezu ihre gesamten Verkehre über Lehrte betreiben müssen. Alle an der BAB-A7 und/oder der B65 gelegenen Unternehmen werden ausschließlich die B65+L385 nutzen. Bei Stau kommen noch Unternehmen aus Hannovers Westen als BAB-A2-Umfahrer hinzu.

Die Verkehrsprognose ist mindestens in diesem Punkt als nicht valide zu erkennen, womit der Prognose-Planfall falsch dargestellt und die darauf beruhenden Lärmberechnungen falsch sind.

45 Schalleistung der Krane

Schalleistung der Krane: Hier wird sehr abstrakt auf die vom Hersteller behaupteten, marketing-poliierten Kennwerte verwiesen. Eine vollständige Prognose sollte die Schalleistung der Förder- und Hebeanlagen separat ausweisen, ggf. aufgeschlüsselt für verschiedene Belastungsszenarien. Auf alle Fälle sollte dabei auch die maximal zu nutzende Auslastung der Förder- und Hebetchnik festgehalten werden, sofern diese Anlagen nicht bereits mit ihrer Leistungsgrenze in das Emissionsgutachten eigeflossen sind.

46 Ladeinheit "LE"

Es wird immer mit der magischen "Durchschnitts-Ladeinheit (LE)", einem Erfahrungsdurchschnittswert der Verteilung von 20- und 40-Fuß-Containern gerechnet, jedoch ist es nach unserer Auffassung GAR NICHT ZULÄSSIG, die Einhaltung der Grenzwerte für Anlagenlärm durch Mittelung von Mittelwerten zu berechnen. Den Grenzwerten sind die maximal zu erwartenden Belastungen entgegzustellen.

Begründung:

Wenn zum Beispiel dieser 20' / 40' Mix bei nur 0,3% aller Züge abweicht und dort mehr 20' Container und weniger 40' Container als üblich geladen sind, dann wird an mehr als 10 Tagen im Jahr die Anzahl und die zeitliche Folge von Spreader-Aufsetzgeräuschen erhöht, also der Emissionsrichtwert durch seltene Ereignisse überschritten und damit die TA-Lärm nicht eingehalten!

Nicht nur, dass dann entsprechend mehr Ladevorgänge und Ladegeräusche entstehen, diese liegen durch die verkürzte Kranfahrlänge auch noch dichter zusammen. Es gibt also eine exponentielle Steigerung des emittierten Lärms. Damit kommt dieser magischen Durchschnittsladeinheit und deren Festlegung kommt also eine ganz erhebliche Bedeutung zu.
Lärm-Vorsorge sieht anders aus!

47 Schallüberwachungssystem

Aus der Vorsorgepflicht des BImSchG ergibt sich die Pflicht, die Emissions-Einhaltung nicht nur vorher zu berechnen, sondern auch hinterher die Einhaltung durch Messung nachzuweisen. Es sollte ein Schallüberwachungssystem installiert und dauerhaft in Betrieb gehalten werden. Mehrfach geäußerte, doch leicht zu widerlegende Argumente der DB-Netz gegen so eine

Installation sind:

1. "Verkehrslärm anderer Quellen und der eigene Anlagenlärm läßt sich nicht trennen".
Das ist falsch. Etablierter Stand im Ingenieurwesen ist es seit Jahren, Signale anhand von Frequenz und Raum-Zeit-Verteilung zu separieren. Ein Mikrofonarray kann heute problemlos einen vorbeifahrenden ICE oder ein überfliegendes Flugzeug aus dem Anlagenlärm herausrechnen. Solche Anlagen sind zudem in Umschlaganlagen in Betrieb.
2. "So eine Anlage ist nicht finanzierbar / betriebswirtschaftlich begründbar".
Finanziert werden bereits heute mehrere solcher Anlagen aus dem Lärmsanierungstopf des Bundes. Die betriebswirtschaftliche Begründung ergibt sich aus der Vorsorgepflicht des BimSchG.
3. "so eine Anlage kann nur die Emission, nicht aber die Immission ermitteln".
Dies ist sachlich unvollständig. Zum einen kann die Anlage auf Basis des aktuell vorgelegten Lärmschutzgutachtens die Isophonen für die Ortschaften errechnen, indem sie statt der theoretisch ermittelten Emittenten die gemessenen Werte nutzt, zum anderen kann so eine Messanlage auch um einige wenige Immissionsmessstellen ergänzt werden. Beide Methoden können Wirksamkeit der Prognose sowie die langfristige Einhaltung der Grenzwerte hinreichend genau nachweisen.

48 Sonstige Lärmereignisse

Erfahrungen aus einem anderen Terminal haben gezeigt, dass langfristig 1% der Übertretungen aus nichtbestimmungsgemäßem Betrieb so einer Anlage stammen. Nichtbestimmungsgemäßer Betrieb wird von der Lärmprognose nicht erfasst, findet aber statt. Er kann durch Schulungen verhindert werden, dazu ist aber ein erkennendes Regulativ erforderlich. Aus der Anlage Bremerhaven liegt die Erkenntnis vor, dass ein Schallüberwachungssystem ein (wenn nicht sogar das einzige) wirksames Regulativ ist.

49 "Besonders überwachtes Gleis" (büG)

Schalltechnisches Gutachten, Anlage 11.1, Seite 61:

Die Antragstellerin argumentiert, die Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" (büG) sei nicht anzuwenden, denn "Die Anwendbarkeit des büG setzt eine zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h voraus, die im vorliegenden Fall bei den schalltechnisch relevanten Gleisabschnitten größtenteils unterschritten wird."

und

"Eisenbahn-Bundesamt schreibt in seinen Hinweisen zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen, dass
„a) auf kurzen Streckenabschnitten (Länge kleiner als 300m)“
„d) auf Streckenabschnitten mit Weichenstraßen
„e) auf Streckenabschnitten mit Kurvenradien kleiner als 500m“
auf den Einsatz des BüG verzichtet werden sollte. "

Das ist Unfug

1. Zitat 1 ("80 km/h") ist nicht Bestandteil der BimSchV.

2. Die Argumentation läuft ins Leere, da (nach Zitatlage) ein Unterschreiten der 80 km/h das bÜG nicht in Frage stellt. Ein Überschreiten einer Höchstgeschwindigkeit würde die Anwendbarkeit in Frage stellen.
3. Die relevanten Streckenabschnitte (Zufahrten!) wurden gar nicht vollständig berücksichtigt (nicht einmal genannt). Gerade die Gleise in den Zufahrten sind bereits jetzt die größten Güterverkehrslärmemittenden.
4. Wenn die Antragstellerin weiterhin daran festhält, dass die Gleise 470 bis 476 "Schienenwege" im Sinne der Schall 03 sind (siehe "Oberleitungen", so sind auch dies Streckenabschnitte länger 300m ohne Weichenstraßen (nämlich 700m).
5. Es handelt sich bei dem zitierten Text lediglich um eine EBA-Empfehlung, bÜG Boni von -3 dB in den genannten Konstellationen anzusetzen. Es *verbietet* keinesfalls, bÜG Maßnahmen durchzuführen. Der Antrag stellt dies nicht klar genug heraus

50 Alternativen

Wir sind nicht grundsätzlich gegen ein KV Terminal!

Uns ist jedoch aus früheren Veranstaltungen bekannt, dass es technisch konkurrierende Systeme zu dem angestrebten System mit Portalkranen gibt. Auch für diese Systeme lassen sich Lärmimmissionen entlang der Wohnbebauung ermitteln.

Deswegen verlangen wir einen Vergleich beider Systeme. Laut §41 BImSchG ist "Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung [...] ist [...] sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, **die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.**"

§5 BImSchG - "Pflichten der Betreiber genehmigungsbedürftiger Anlagen" fordert zudem ein Vorsorgeprinzip des Betreibers, welches in diesem Verfahren nach uns vorliegenden Informationen in unzulässiger Weise missachtet wurde:

Ein Unternehmen namens JAY-C GmbH bietet unseres Wissens deutlich bessere Prozesse und Technik für ein gleichartiges Terminal an, die zusammen mit einer leiseren Sortieranlagentechnik (70 statt 81 dB) nicht nur einen geringeren Schallpegel und weniger impulshaltige Geräusche insgesamt emittiert, sondern auch wesentlich effizienter ist. Der Hersteller JAY-C hat des Weiteren mehrfach in der Öffentlichkeit versichert, dass deren Sortierfahrzeuge um weitere 11 dB unterhalb der Emissionen der aktuell geplanten ATVs liegen und effizienter arbeiten. Damit wäre insbesondere nachts ein viel geringerer Zeitraum durch Lärm betroffen.

Nach Angaben dieses Herstellers sind zwischenzeitlich weitere bauliche Verbesserungen seiner Anlage verfügbar, die sich ebenfalls geräuschkindernd für die Bürger auswirken. Beispielsweise sind dies tiefere Abstellmöglichkeiten und steilere Lärmausbreitungswinkel. Da für viele betroffene Bürger die Lärmgrenzwerte bereits (durch Berücksichtigung von zu geringen Impulslärmansätzen im Gutachten und unter Ansatz des veralteten Schienenbonus) übertroffen werden und da für einige betroffene Bürger trotz Überschreitung von Lärmschutzgrenzen und Verletzung von Artikel 2 GG und Artikel 14 GG aus Kostengründen kein Lärmschutz vorgesehen ist, wäre es wohl nicht zu viel verlangt, eine ergebnisoffene Prüfung dieses alternativen Systems durchführen zu lassen.

Nach §18 AEG ist dabei die Abwägung möglicher Gesundheits- und/oder Eigentumsbeeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm unter Bezug auf Artikel 2 und 14 des Grundgesetzes (GG) mit zu berücksichtigen!

Wie aus Vortrag des Herstellers auf öffentlichen Terminen in Lehrte in 2015 bekannt ist, hat die DB

immer wieder Gespräche über diese alternative Technik unterbunden, obwohl es ein Vorsorgeprinzip seitens des Lärmverursachers gibt und der Hersteller mit dem Hinweis auf die Bahn zugegangen ist, den MegaHub Lehrte mit deutlich leiserer Technik bauen zu können.

Die Gründe der DB, diesen augenscheinlich besseren Stand der Technik zu ignorieren, sind nicht verständlich und nicht bekannt. Aus diesem Grund appellieren wir an die Kontrollbehörde (EBA) und die Anhörungsbehörde (NLStBV), eine ernsthafte Prüfung dieser Technik zu bewirken.

Nach aktuellem Stand der Lärmwirkungsforschung sind die Grenzwerte für Bahnlärm bereits heute unsicher und es ist eine Frage der Zeit, bis die Bundesregierung dem Druck der medizinischen Fachwelt und der Bürger nachgibt. Unter diesem Aspekt können wir nicht verstehen, warum eine schon jetzt zu laut dimensionierte Anlage gebaut werden soll, wenn statt dessen eine leisere Technik existiert, die eine echte Chance auf Einhaltung der Grenzwerte für die typische Betriebsdauer, also die nächsten 30 Jahre postuliert.

Zu dem Fakt, dass der alternative Hersteller in dieser Angelegenheit eine Kartell-Klage eingereicht hat, wollen wir uns nicht äußern. Sie scheint aber unsere Ansichten zu untermauern. Mit einer Planfeststellung für die beantragte Anlage würde die Chance auf eine Prüfung der leiseren Technik für Lehrte für immer entfallen.

Die 24. BImSchV legt Art und Umfang der [...] Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume [...] fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung [...] die der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Eine solche Überschreitung ist dann gegeben, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände und Schallschutzwälle) ganz unterbleiben oder die getroffenen Maßnahmen nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen.

Wie bereits auf der Planungsvorstellung im Sommer 2016 in Lehrte öffentlich diskutiert wurde, ist für einige Anwohner unstrittig, dass diese Regelungen anzuwenden wären. Zudem ist - nach unseren vorstehend aufgeführten Fehleranalysen der Anträge - davon auszugehen, dass noch weit mehr Bürger von Lehrte und Ahlten betroffen sind.

Die DB.Netz argumentiert, dass ein Lärmschutz in vielen Fällen das Kosten-Nutzen-Verhältnis übersteigt. So als wäre Art. 2 GG ein verhandelbares Gut. Verhandelt werden sollte dagegen eine Neukalkulation, bei der ermittelt wird, wie teuer ein Vollschutz käme, wenn ein alternativer Anbieter mit leiserer Technik die MegaHub-Anlage liefern würde. Wenn alle Zahlen aller Projektbeteiligten und -Interessenten stimmen, müsste sich eine Win-Win-Situation für alle ergeben.

Fazit

Ich fordere Sie daher auf:

- 1. keinem Antrag zuzustimmen, der von Sachverständigen in wesentlichen Teilen als fehlerhaft oder nicht nachvollziehbar bemängelt wird.**
- 2. die Gesamt-Schadstoffbelastungen und Grenzwerte korrekt ausweisen und zu prüfen**
- 3. Alternative Standorte ergebnisoffen prüfen zu lassen. Lehrte ist NICHT alternativlos.**
- 4. ein tragfähiges, realistisches LKW-Verkehrskonzept und LKW-Rast-Konzept entwickeln zu lassen und die Genehmigung daran zu knüpfen**
- 5. Sollte ich bereits aus dem Planfeststellungsverfahren 2005 Ansprüche auf passiven Lärmschutz gehabt haben, diesen Anspruch unverbrüchlich festzuschreiben**

sofern Sie wider aller dargelegten Einwände und Mängel doch einer Genehmigung zustimmen sollten, fordere Sie zudem auf:

- 6. die Gesamtmenge von 268.500 LE in der Genehmigung verbindlich festzulegen**
- 7. die Gesamtmenge der Züge auf die in der Genehmigung genannten Fahrpläne sowie die maximale Umschlagleistung pro Stunde verbindlich festzulegen**
- 8. einen wirksamen Schallschutz aufzuerlegen, unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse aus der medizinischen Lärmwirkungsforschung**
- 9. eine wirksame Dauerüberwachung der Lärmemissionen festzuschreiben, mit öffentlichem, kostenfreien Zugang zu aktuellen Daten und zu Daten der letzten Tage.**
- 10. Auflagen zu erteilen, die den Baulärm innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte halten. Es ist nicht einzusehen, dass aus Kostengründen nun gerammt werden soll**
- 11. Den Artenschutz besonders zu prüfen und Auflagen zu erteilen. Die Begründungen sind nicht angemessen um einer Zerstörung unserer Umwelt zuzustimmen.**

Für Textabschnitte, die der Regelung „gleichförmige Eingaben“ entsprechen, benenne ich als Vertreter:

Elektrotechnik-Ingenieur Maik Reiß, Nordlicht 24, 31275 Ahlten.

(Unterschrift)

Ahlten, den _____ 2016