

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/6721 -**

Welche Bedeutung und welche Auswirkungen hat der geplante „Mega-Hub Lehrte“?

Anfrage der Abgeordneten Dr. Stefan Birkner, Sylvia Bruns, Gabriela König und Hillgriet Eilers (FDP) an die Landesregierung,
eingegangen am 18.10.2016, an die Staatskanzlei übersandt am 21.10.2016

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 24.11.2016,
gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 14. Mai 2005 erging der Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung einer neuen Umschlagsanlage für den kombinierten Verkehr auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Lehrte. Der „Mega-Hub Lehrte“ soll, mit sechs zuglangen und bekranbaren Gleisen, drei Abstellspuren, einer Lkw-Ladespur, zwei Lkw-Fahrspuren und einer Lkw-Wendeanlage dem Containerumschlag dienen.

Am 18. Mai. 2011 erfolgte der Beschluss zur ersten Planänderung und am 8. Dezember 2014 der zweite Beschluss. Allein die zweite Planänderung umfasst 18 Punkte. Ursprünglich war die Eröffnung des „Mega-Hub Lehrte“ zur Expo 2000 gedacht. Dann sollte er Ende 2016 in den Betrieb gehen. Aktuell wird eine Fertigstellung des „Mega-Hub Lehrte“ für Ende 2018 avisiert. Der „Mega-Hub Lehrte“ soll bis zu 345 000 Container im Jahr umschlagen und ca. 100 Millionen Euro kosten (HAZ, 30. Oktober 2014).

Die überarbeiteten Planunterlagen konnten bis zum 14. September 2016 eingesehen und Einwendungen konnten bis zum 28. September 2016 erhoben werden. Am 19. September 2016 tagte der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Lehrte und befasste sich mit dem „Mega-Hub Lehrte“. In der Presseberichterstattung wurde von massiver Kritik und gravierenden Mängeln der Planunterlagen berichtet. Die Stadt Lehrte fordert ein neues Genehmigungsverfahren.

Vorbemerkung der Landesregierung

Das Vorhaben der DB Netz AG für den Bau einer Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr am Standort Lehrte bei Bahn-km 38,200-41,700 der Strecke Wunstorf–Lehrte (1750) ist ein bereits planfestgestelltes Projekt für den Schienengüterverkehr, dessen Planungen bereits vor vielen Jahren aufgenommen worden sind. Neben dem bisher üblichen Umschlag der Anlagen für den Kombinierten Verkehr zwischen Straße und Schiene werden beim Mega-Hub darüber hinaus die Container und Wechselbehälter zwischen den Zügen umgeschlagen, anstatt die einzelnen Eisenbahnwagen für die Bildung zielreiner Züge zu rangieren.

Bund, Land und Kommunen haben seit Aufnahme dieser Planungen ergänzende Maßnahmen im Umfeld durchgeführt. Hierzu zählen z. B. die besonders leistungsfähige Gestaltung der Anschlussstelle zur Autobahn A 2, der Bau einer Verbindungsstraße zur Vermeidung von Verkehr im nachgeordneten Netz oder auch die Entwicklung eines Güterverkehrszentrums im Rahmen des Landes-Güterverkehrszentrum-(GVZ-)Konzepts. Nach einigen Jahren Stillstand aufgrund von Finanzierungsfragen fanden Bund, Land und DB im Jahr 2012 einen gemeinsamen Weg zur Fortsetzung des Projektes Mega-Hub. Wesentlicher Treiber für die Einigung war das Land Niedersachsen, weil

es 10 Millionen Euro zur Finanzierung dieser innovativen Anlage bereitstellte. Der Bund setzte mit diesen Mitteln weitere ergänzende Maßnahmen im norddeutschen Schienennetz um. Zusätzlich wurde im Jahr 2012 zwischen Bund und DB Netz eine Finanzierungsvereinbarung für den Bau des Mega-Hubs geschlossen. Aufgrund des langlaufenden Planungsprozesses wurden Ergänzungen, die sich aus dem zeitlichen Verlauf ergaben, in der Planfeststellung abgebildet. Ein erster Änderungsbeschluss liegt seit 2011 vor. Aktuell ist eine zweite Planänderung im Verfahren. Die Antragsunterlagen wurden vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt am 09.12.2014 an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit der Bitte um Durchführung eines Anhörungsverfahrens weitergeleitet. Das Verfahren läuft noch. Es gab bereits einen Erörterungstermin. Im Anschluss an die Erörterung der im Verfahren erhobenen Einwendungen und eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden der Anhörungsbehörde überarbeitete Planunterlagen zur ergänzenden schalltechnischen Untersuchung (U 11) und luftschadstofftechnischen Bewertung (U 18) sowie zur verkehrlichen Begründung (U 19) des Vorhabens, zu den Lichtemissionen (U 20) sowie zu den Erschütterungseinwirkungen (U 21) und Baulärmbelastigungen (U 22) durch die Vorhabenträgerin vorgelegt, zu denen eine ergänzende Anhörung durchgeführt wurde. Derzeit liegen die hiernach eingegangenen Privateinwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zur Beantwortung bei der Vorhabenträgerin.

Soweit sich vor diesem Hintergrund einzelne Fragen gezielt auf spezifische Bewertungen im laufenden Planfeststellungsverfahren beziehen, muss sich die Antwort der Landesregierung auf den aktuellen Verfahrensstand beschränken, ohne damit im Detail einer abschließenden Bewertung und Zulassungsentscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt oder einer das Anhörungsverfahren abschließenden landesbehördlichen Stellungnahme vorzugreifen.

Die bisher nicht in Bau und Betrieb genommene Umschlaganlage soll auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofes Lehrte entstehen. Mit der 2. Planänderung werden geringfügige Lageverschiebungen der Gleise im Bereich der Umschlaganlage sowie eine geänderte Ausführung der Sortieranlage beantragt. Gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss von 2005 soll die Krananlage geringfügig veränderte Abmessungen erhalten, die in die aktuelle schalltechnische Untersuchung eingegangen sind. Anstelle von friktionsgetriebenen Transporteinheiten soll die Sortieranlage mit selbstfahrenden gummbereiften und batteriebetriebenen Einheiten bedient werden. Anstatt nur einer Bremsprobenanlage im östlichen Bereich sollen zur Optimierung der betrieblichen Abläufe mit der vorliegenden 2. Änderungsplanung zwei Bremsprobenanlagen, je eine im östlichen und westlichen Bereich der Anlage, errichtet werden. Die im Planfeststellungsbeschluss 2005 im Rahmen der schalltechnischen Beurteilung noch enthaltene zugrunde gelegte Lager- und Umschlagsfläche des ursprünglich geplanten Frachtzentrums für Kurier-, Expressgut und Paketdienste entfällt ersatzlos. Das Terminalgebäude soll drei- statt bisher zweigeschossig errichtet werden. Die einzelnen bau-technischen Änderungen sind in den Planunterlagen, insbesondere im Bauwerksverzeichnis, ausgewiesen.

Die von den Fragestellern verwendeten Zahlengrundlagen entsprechen nicht durchgehend den Angaben im Planfeststellungsverfahren, sondern beruhen zum Teil auf fehlerhaften Presseberichten. So wurde z. B. die zitierte Zahl von 345 000 Containern pro Jahr durch die Deutsche Bahn AG nicht bestätigt.

1. Welche Containerumschlagszahlen am „Mega-Hub Lehrte“ liegen den Planungen für den Planfeststellungsbeschluss, für die erste Planänderung und für die zweite Planänderung zugrunde?

Das in dem aktuell vorliegenden Antrag für die 2. Planänderung zugrunde gelegte Umschlagvolumen beträgt 268 500 Ladeeinheiten (LE) pro Jahr (vgl. Planungsunterlagen 2. Planänderung, Unterlage 19.3.1, S. 5). Mit dem Aufkommen von 268 500 LE (168 500 LE im Schiene-Schiene-Umschlag und 100 000 LE im Schiene-Straße-Umschlag) pro Jahr ist die Anlage im Endausbau voll ausgelastet. Das ermittelte Umschlagvolumen geht dabei von einer maximalen Summe von gut 1 700 Lastspielen der Krananlage in 24 Stunden zurück. Mit der vorgelegten Planung soll damit im Vergleich zur Planfeststellung vom 14.04.2005, dem noch ein Maximum von etwa 3 000 Lastspielen pro Tag zugrunde lag, nur noch ein erheblich reduziertes Umschlagvolumen realisiert werden.

Dem Planänderungsbeschluss von 2011 liegt keine betrieblich und verkehrlich veränderte Konzeption gegenüber dem Beschluss von 2005 zugrunde.

2. Welche Bedeutung hat aus Sicht der Landesregierung der geplante „Mega-Hub Lehrte“ für die Hinterlandanbindungen und für das Logistikland Niedersachsen?

Der Mega-Hub erfüllt mehrere Aufgaben, nicht nur für das Logistikland Niedersachsen, sondern auch für die Anwohner von Verkehrswegen und zur Entlastung der Autobahnen. Zunächst wird ein verbesserter Zugang zum Schienenverkehr erwartet, da für viele Unternehmen, die mehr auf der Schiene transportieren möchten, die nächste Umschlaganlage ungünstig liegt oder aber es nicht genug Aufkommen für eine Bedienung des nächsten Gleisanschlusses gibt. Die Abnahme der Bedienungen von Ladestellen im Einzelwagenverkehr erschwert zunehmend den Zugang zum Schienennetz für die hiesige Wirtschaft. Mit dem Mega-Hub können auch kleinere Mengen per Zug transportiert werden, indem sie nach Lehrte gebracht werden, um dort auf wirtschaftlich vorteilhafte lange Züge umgeschlagen zu werden. Darüber hinaus wird eine größere Attraktivität der Angebote im Schienengüterverkehr erwartet, da mehr Verbindungen im Nachtsprung möglich sind. Auch Hinterlandrouten vom JadeWeserPort können mit dem Mega-Hub besser entwickelt werden, da in Lehrte Teilmengen aus Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg zusammengeführt werden können. Somit kann in Wilhelmshaven ein Angebot für die Hinterlandanbindung aufgestellt werden, ohne gleich zu Beginn ein Aufkommen für lange Züge voraussetzen zu müssen. Gleiches gilt für die anderen Häfen.

Vom Mega-Hub Lehrte werden auch Entlastungseffekte für die übrige Verkehrsinfrastruktur erwartet, insbesondere im Hinblick auf Verlagerungen von der Autobahn auf die Schiene durch eine Zunahme des Kombinierten Verkehrs.

3. Welche Schallimmissionspegel werden an welchen Wochentagen zu welchen Tageszeiten erreicht werden?

4. Entsprechen die erreichbaren Schallimmissionspegel jederzeit den gesetzlichen Bestimmungen, oder gibt es Überschreitungen?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Zu unterscheiden ist zwischen dem Anlagenlärm aus der Umschlaganlage und dem Schienenlärm aus dem Zugverkehr, die nach jeweils unterschiedlichen Regeln ermittelt werden.

Die erforderliche schalltechnische Beurteilung des Anlagenlärms ist auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) nach der TA Lärm vorzunehmen; dabei wird nach Tages- und Nachtzeit sowie nach Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit, unterschieden nach Werktagen und Sonn- bzw. Feiertagen, nicht jedoch nach einzelnen Wochentagen differenziert. Auch für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms ist nach der soweit anzuwendenden 16. BImSchV eine Differenzierung nach einzelnen Wochentagen nicht vorgesehen.

Für Schallimmissionen ergibt sich die Zumutbarkeitsgrenze sowohl für genehmigungsbedürftige als auch für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen aus der auf § 48 BImSchG beruhenden TA Lärm. Gemäß Nummer 6.1 der TA Lärm ist für Immissionsorte außerhalb von Gemengelagen sicherzustellen, dass bestimmte Beurteilungspegel nicht überschritten werden, soweit sie - bei Lärmeinwirkungen nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen - mit Maßnahmen nach dem Stand der Lärmminimierungstechnik eingehalten werden können. Demzufolge unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken (Nummer 4.3 TA Lärm). Nach dem Beurteilungssystem der TA Lärm sind Richtwertüberschreitungen somit nicht gleichsam automatisch unzulässig. Erforderlich ist eine Beurteilung nach den zugrunde liegenden Bestimmungen der TA Lärm im Einzelfall, wobei den in der TA Lärm nach den jeweiligen Baugebietstypen zugewiesenen Immissionswerten durchweg Richtwertcharakter zukommt. So wird beispielsweise durch den Anlagenlärm des Mega-Hub nach der vorliegenden Lärmprognose in der ungünstigsten Nachtstunde der für Mischgebiete geltende Immissionsrichtwert (45 dB/A) an einem Immissionsort um 1,7 dB/A überschritten (vgl. Planungsunterlagen 2. Planänderung, Anlage 11.8.1, S. 7). Die hieran anschließende erforder-

liche Bewertung in der noch abzugebenden landesbehördlichen Stellungnahme bzw. in der abschließenden Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts zur Frage der Zulassung des Vorhabens im laufenden Planfeststellungsverfahren ist abzuwarten.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Schienenverkehrslärms sind nach der im Planfeststellungsverfahren vorliegenden gutachtlichen Lärmprognose Schutzmaßnahmen für ein Wohngebäude im Eisenbahnlangsweg und für Wohnbebauung im Bereich Schillerstraße angezeigt. Die Behandlung dieser Schutzfälle ist Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Im Bereich Schillerstraße ist seitens der Vorhabenträgerin aktiver Schallschutz und ergänzend passiver Schallschutz, soweit die Voraussetzungen hierfür vorliegen, vorgesehen (vgl. Planungsunterlagen 2. Planänderung, Anlage 11.1., S. 72 f.).

5. Was ist mit „geringfügige nächtliche Richtwertüberschreitung“ und „unverhältnismäßig hohe Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen“ (Seite 40 im Erläuterungsbericht) gemeint?

6. Wie viele Gebäude und Personen können hierdurch betroffen sein?

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

Zur Erläuterung der „geringfügigen nächtlichen Richtwertüberschreitung“ beim Anlagenlärm wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Im Erläuterungsbericht wird außerdem dargestellt, dass die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig hoch sind, das angestrebte Lärmvorsorgenniveau aber dennoch mit passiven Maßnahmen erreicht wird.

Die Ausführungen auf Seite 40 des Erläuterungsberichtes beziehen sich auf eine geringfügige nächtliche Richtwertüberschreitung (außen vor dem Fenster) für ein Gebäude im Eisenbahnlangsweg. Die Anzahl der betroffenen Personen ist nicht bekannt.

7. Ist der Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger in Lehrte insbesondere im Quartier Schillerstraße/Breite Lade/Finkenweg und in der Ortschaft Ahlten jederzeit gewährleistet?

Bezüglich des Aspektes „Lärm“ als Gesundheitsbeeinträchtigung liegen den Beurteilungswerten der 16. BImSchV (Schienenverkehrslärm) bzw. TA Lärm (Anlagenlärm) medizinisch-wissenschaftliche Überlegungen zugrunde. In den jeweiligen Genehmigungsverfahren kann somit vorausgesetzt werden, dass die gesetzlichen Regelungen entsprechende Erkenntnisse ausreichend berücksichtigen.

8. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung darüber, dass Berechnungen für den nächtlichen Lastwagenverkehr am „Mega-Hub Lehrte“ „völlig unter den Tisch“ gefallen sein sollen (Anzeiger Lehrte & Sehnde, 19. Oktober 2016)?

Hierbei handelt es sich offenbar um eine im Rahmen der ergänzenden Anhörung vorgebrachte Kritik der Stadt Lehrte an der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung. Diese Kritik wurde im Anhörungsverfahren durch die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in einem weiteren Verfahrensschritt vollständig erfasst.

Nach bisheriger Auskunft der Deutschen Bahn reduzieren sich im Rahmen der 2. Planfeststellungsänderung die prognostizierten Lkw-Fahrten durch Wegfall der Verkehre aus dem ursprünglich geplanten und nun entfallenen DB-Frachtzentrum sowie infolge des Ansatzes aktueller Prognosezahlen um bis zu 55 % am Tag (6 bis 22 Uhr) bzw. um bis 88 % in der Nacht (22 bis 6 Uhr).

Gemäß TA Lärm ist die ungünstigste Nachtstunde zu bewerten. Im schalltechnischen Gutachten wurden daher die Anlagengeräusche für jede Nachtstunde berechnet und daraus die „ungünstigste Nachtstunde“ bestimmt. Dies ist laut Deutsche Bahn im vorliegenden Fall eine Nachtstunde mit bis

zu 122 Lastspielen (4 bis 5 Uhr), in der keine Lkw-Umläufe auf dem Betriebsgrundstück stattfinden. Aus diesem Grunde tauchen in der Teilschallpegeltabelle (vgl. Planungsunterlagen 2. Planänderung, Anlage 11.8.3) keine Lkw-Fahrten in der hier zu bewertenden ungünstigsten Nachtstunde auf.

Die Geräusche durch einzelne Lkw-Fahrten vor 5 Uhr, die ausschließlich zwischen dem Eingangstor und den Vorstauplätzen erfolgen, führen in dieser Nachtstunde zu keiner Zunahme der Gesamt-Immissionsbelastung durch Anlagengeräusche und konnten daher im Schallgutachten vernachlässigt werden. Zwischen 5 Uhr und 6 Uhr sind höchstens zwölf Lkw-Umläufe auf dem Betriebsgrundstück zu erwarten. Jedoch finden in dieser Stunde deutlich weniger Containerumschläge als in den übrigen Nachtstunden statt, sodass trotz der zwölf Lkw-Umläufe ein geringerer Beurteilungspegel durch Anlagenlärm resultiert als in allen übrigen Nachtstunden vor 5 Uhr.

9. Wie beurteilt die Landesregierung die Vorhaltungen über handwerkliche Mängel des Schallgutachters der Stadt Lehrte, insbesondere die Anwendung veralteter Vorschriften durch den Antragsteller?

Die schalltechnische Untersuchung ist Gegenstand der Prüfung im laufenden Verfahren.

10. Kann die Landesregierung den Vorhalt einer Lärmpegelsteigerung um acht bis neun Dezibel durch einen sich erhöhenden Zugverkehr nachvollziehen (*Anzeiger Lehrte & Sehnde*, 21. September 2016)?

Nein. Eine Lärmpegelsteigerung um 8 bis 9 dB(A) ist auf Basis der eingegangenen Prognosezahlen für den Zugverkehr nicht zu erwarten.

11. Ergibt sich durch die erste und zweite Planänderung im Verhältnis zur Planfeststellung eine Verbesserung oder Verschlechterung beim aktiven und passiven Schallschutz innerhalb der Planfeststellungsgrenzen?

12. Ergibt sich durch die erste und zweite Planänderung im Verhältnis zur Planfeststellung eine Verbesserung oder Verschlechterung beim aktiven und passiven Schallschutz außerhalb der Planfeststellungsgrenzen?

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 11 und 12 gemeinsam beantwortet.

Die Lärmschutzmaßnahmen beziehen sich auf Anlieger. Diese befinden sich außerhalb der planfestgestellten Anlage.

Nach der schalltechnischen Unterlage (vgl. Planungsunterlagen 2. Planänderung, Anlage 11.1, S. 75) erhöht sich der Schienenverkehrslärm im Bereich Ahlten nachts um bis zu 0,4 dB/A. Eine Verbesserung oder Verschlechterung des aktiven und passiven Schallschutzes für den Bereich Ahlten ist hiermit nicht verbunden. Im Bauabschnitt der Strecke 1750, die Gegenstand der Planfeststellung ist, kommt es sowohl zu Pegelabnahmen als auch zu Lärmpegelsteigerungen mit den schon behandelten Schutzfällen im Bereich Schillerstraße (Lehrte) und am Eisenbahnlängsweg (vgl. Planungsunterlagen 2. Planänderung, Anlage 11.1, S. 52/56). Für den Bereich Schillerstraße (Lehrte) ergibt sich eine Verbesserung des aktiven und passiven Lärmschutzes.

13. Welche aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden auf der Grundlage der Planfeststellung und der Planänderungen konkret umgesetzt?

Die im Bereich Schillerstraße beantragte aktive Schallschutzmaßnahme umfasst eine Lärmschutzwand mit einer Länge von gut 100 m. Neben den aus dem Planfeststellungsbeschluss von 2005 durch die Vorhabenträgerin dem Grunde nach zugesagten Ansprüchen auf passiven Schallschutz sind in den aktuellen Planunterlagen acht weitere Schutzfälle für passiven Schallschutz ausgewiesen. Insgesamt handelt es sich um gut 40 anspruchsberechtigte Objekte auf passiven Schallschutz.

14. Welche Nutzungsdauer wird der „Mega-Hub Lehrte“ voraussichtlich haben?

Die Deutsche Bahn AG rechnet aus finanzierungstechnischer und betriebswirtschaftlicher Sicht mit einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren.

15. Wie erklären sich die umfangreichen Streichungen im Kapitel „Schallschutz“ des Erläuterungsberichts (http://www.strassenbau.niedersachsen.de/aufgaben/planfeststellung/aktuelle_groessere_verfahren/neubau-einer-umschlaganlage-fuer-den-kombinierten-ladungsverkehr-am-standort-lehrte-mega-hub-lehrte-133509.html)?

Die Änderungen der Planung, die mit der Überarbeitung der Planunterlagen der 2. Planänderung ausgelegt wurden, sind, wie für Verfahren dieser Art üblich, im Erläuterungsbericht mithilfe des Änderungsmodus dargestellt worden. Mit diesem Vorgehen wird eine maximale Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Antragsunterlagen erreicht.

16. Kann die Landesregierung die Planzahlen für den Lkw-Verkehr, 640 Lkw-Bewegungen am Tag, davon 460 mit Bezug zur A 2, 16 mit Bezug zur B 443 bzw. B 65 und 164 Kurzstreckenverkehre, bestätigen?

Das Vorhaben befindet sich noch in der landesbehördlichen Anhörung unter Führung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Hierzu gehört bei Bedarf auch die Prüfung der aufgestellten Prognosen des Lkw-Verkehrs auf Plausibilität. Ergänzend wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

17. Können die A 2, die Knotenpunkte an der A 2 und die Westtangente in Lehrte diese Zunahme aufnehmen?

Die Anbindung an die A 2 wurde über eine verlagerte und robust ausgestaltete Anschlussstelle und durch den Bau der Westtangente bereits im Vorfeld der Realisierung des Mega-Hub vorausschauend dimensioniert. Es ist zu beachten, dass dieser Planung nicht nur der Mega-Hub, sondern auch die Entwicklung des GVZ, eines nicht realisierten DB-Frachtzentrums und eines nicht realisierten Postverteilzentrums zugrunde lag. Allein vor diesem Hintergrund kann eine Aufnahme des Verkehrs aus dem Mega-Hub unterstellt werden.

Hinzuweisen ist auch auf die Abstimmungen zur verkehrlichen Anbindung des Mega-Hubs Lehrte, die bereits ab 1997 erfolgten. Diese Thematik hat die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss 2005 ausdrücklich in den Abwägungsprozess einbezogen und gewürdigt. Grundlage für die damaligen Bemessungen der verkehrlichen Erschließung bildeten die Lkw-Verkehre von und zum Mega-Hub von 1 586 Lkw.

Es wird vonseiten der Deutschen Bahn darauf verwiesen, dass gemäß der Erschließungs- und Finanzierungsvereinbarung vom 22.06.1995 mit der Stadt Lehrte die Vorhabenträgerin auf Basis der Lkw-Zahlen im Jahr 2005 umfangreiche Erschließungskosten in Höhe von über 1 Million Euro übernommen hat, anteilig u. a. für den Neubau der Anschlussstelle Lehrte mit Brückenbauwerk über die A2 und den Bau der Westtangente im Bereich Lehrte. Darüber hinaus übernimmt die Vorhabenträgerin gemäß dem Städtebaulichen und Erschließungsvertrag vom 26.05.2010 die Erstellungskosten für die Planstraße D inkl. Widmung der Straße zugunsten der Stadt Lehrte. In § 2 dieses Vertrages ist auch eine Regelung für eine eventuelle Lichtsignalanlage an der Kreuzung Europastraße/Westtangente enthalten.

In Bezug auf die A 2 kann grundsätzlich erwartet werden, dass die A 2, insbesondere im AK Hannover Ost bis AS Lehrte, die hier genannten zusätzlichen Lkw-Verkehre (460 Lkw/24 h) aufnehmen kann. Die A 2 ist im Bereich zwischen dem AK Hannover Ost und der AS Lehrte 6-streifig mit zusätzlichem Verflechtungsstreifen ausgebaut. Der dem Regelquerschnitt RQ 43,5 vergleichbare Querschnitt hat nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) einen Einsatzbereich für Verkehrsstärken bis 120 000 Kfz/24 h. Nach der derzeit prognostizierten Streckenbelastung wäre danach die Kapazität nicht erschöpft.

Insgesamt wird mit der Verlagerung auf die Schiene das Straßennetz - insbesondere das Autobahnnetz - entlastet.

18. Wird es ein Verkehrslenkungskonzept für den Ziel- und Quellverkehr des „Mega-Hub Lehrte“ geben?

Auf den Planfeststellungsbeschluss vom 14.04.2005, Abschnitt B.4.2.6.1, Entscheidung zu Nummer 6 wird nachstehend verwiesen:

„Der Vorhabenträger hat erklärt, er werde sich für eine wegweisende Beschilderung einsetzen, die den Verkehr zur Umschlaganlage stadtvträglich lenken hilft. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Anordnung von Verkehrszeichen nach § 46 Straßenverkehrsordnung in der Zuständigkeit der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde liegt.“

19. Wird es zu den im Erläuterungsbericht erwähnten Straßensperrungen für den Lkw-Verkehr kommen?

Die Deutsche Bahn ist nach eigener Auskunft als Vorhabenträgerin gern bereit, an einem Verkehrslenkungskonzept mitzuarbeiten, welches von den zuständigen Straßenbaulastträgern und Straßenverkehrsbehörden erstellt und umgesetzt wird. Somit obliegt die Straßensperrung den genannten Beteiligten.

20. Wie könnte ein Verkehrslenkungskonzept für den Bereich des „Mega-Hub Lehrte“ aussehen und wirken?

Die Thematik der Verkehrslenkung für den Bereich des Mega-Hub Lehrte ist im Planfeststellungsbeschluss 2005 in den Abwägungsprozess einbezogen und gewürdigt worden. Nach Auffassung der Vorhabenträgerin kann und muss es das Ziel sein, die Verkehre in Richtung A 2 zu lenken.

21. Ist die Gefahrenabwehr am und für den „Mega-Hub Lehrte“ für den Umschlag von bis zu 345 000 Container pro Jahr/640 Lkw-Bewegungen am Tag ausreichend in den Planunterlagen berücksichtigt?

Aktuelle Prognosezahlen legen ein Gesamtumschlagsvolumen ist mit 268 500 LE/Jahr zugrunde. Die Thematik der Gefahrenabwehr für den Bereich des Mega-Hub Lehrte ist ausdrücklich im Planfeststellungsbeschluss 2005 in den Abwägungsprozess einbezogen und gewürdigt worden. Die 2. Planänderung gibt aus Gefahren Gesichtspunkten keinen Anlass zu einer veränderten Beurteilung.

22. Welche CBRN-Ereignisse oder CBRN-Stoffe liegen der Gefahrenabwehrplanung am geplanten „Mega-Hub Lehrte“ zugrunde?

Alle für den Schienentransport zugelassenen Stoffe können im Mega-Hub Lehrte in den dafür zugelassenen Ladeeinheiten umgeschlagen werden. Die Transportcontainer besitzen eine Zulassung für den Schiffs-, Bahn- und Straßentransport. Es wurde mit der 2. Planänderung anhand der aktuellen Regelwerke des vorbeugenden Brandschutzes und der Gefahrenabwehr ein überarbeitetes Brand- und Katastrophenschutzkonzept als Anlage 16 der Planunterlagen vorgelegt. Darin sind alle möglichen CBRN (ABC)-Ereignisse berücksichtigt. Nach Aussage der Deutschen Bahn sind keine Containertransporte mit hochgefährlichen Stoffen wie z. B. Castorbehältern oder Biogefährdung vorgesehen.

- 23. Ergibt sich bezüglich der Gefahrenabwehr im Bereich des „Mega-Hub Lehrte“ Handlungsbedarf bei den Trägern des Brand- und Katastrophenschutzes im Bereich der Stadt Lehrte? Wenn ja, welcher Handlungsbedarf ergibt sich?**

Da im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Beschluss 2005 ein Einvernehmen zwischen Vorhabenträgerin und Stadt Lehrte erzielt worden ist, liegt kein weiterer Handlungsbedarf vor.

- 24. Wird es am „Mega-Hub Lehrte“ zu Umschlägen von Containern mit Gefahrgut kommen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen, der zufolge ein Umschlag von Gefahrgutcontainern im Mega-Hub Lehrte möglich ist.

- 25. Werden sämtliche Einrichtungen am „Mega-Hub Lehrte“ auf den Umschlag von Gefahrgut ausgerichtet sein?**

Der Mega-Hub Lehrte ist nach Auskunft der Deutschen Bahn wie alle anderen Umschlagbahnhöfe der DB Netz AG auf den Umschlag von Gefahrgut eingerichtet. Welche einzelnen Einrichtungen im Mega-Hub für Gefahrgüter ausgerichtet sein müssen, richtet sich nach den entsprechenden gesetzlichen Vorgaben.

- 26. Ist die Feuerwehr der Stadt Lehrte im Hinblick auf den Umschlag von Gefahrgut innerhalb einer Anlage wie des geplanten „Mega-Hub Lehrte“ derzeit ausgerüstet und ausgebildet?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

- 27. Sind die Planungen („kleine Gefahrenlagen“, *Anzeiger Lehrte & Sehnde*, 19. September 2016) von ABC-Einsätzen auf dem Gelände des „Mega-Hub Lehrte“ ausreichend?**

Durch bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 14.04.2005 wurde aus Gefahrenabwehrsicht der zugrunde gelegte Einsatzfall der Gefahrengruppe II mit einem ABC-Ereignis „ABC klein“ als ausreichend erachtet (ABC-Konzept Niedersachsen).

- 28. Zu Frage 27: Kann die Landesregierung die Kritik der Feuerwehr „Das gehe so nicht“ (*Anzeiger Lehrte & Sehnde*, 19. September 2016) nachvollziehen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

- 29. Inwieweit kann die Landesregierung die Kritik der Stadt Lehrte an der zweiten Planänderung zum „Mega-Hub Lehrte“ nachvollziehen?**

Die Veränderungen führen in der Gesamtschau tendenziell zu einer Abnahme der Belastungen. Sofern sich aus neueren Betrachtungsweisen zusätzliche Schutzfälle ergeben, werden die Schutzmaßnahmen entsprechend erweitert. Darüber hinaus profitiert die Stadt Lehrte seit Jahren von den erbrachten Vorleistungen (Autobahnabfahrt, Westtangente). Sofern neue Kritikpunkte beachtenswert sind, werden sie im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sein.

- 30. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung/Einschätzung der Stadt Lehrte, dass durch die zweite Planänderung ein neues Planverfahren erforderlich wird?**

Da die Identität des Vorhabens nicht berührt ist, sprechen derzeit keine Gründe gegen die Fortführung des laufenden Verfahrens. Auch wenn die Anlagen- und Sortiertechnik teilweise oder auch

weitgehend ausgetauscht werden sollte, bleiben Betriebsweise und Zweck der Umschlaganlage unberührt. Der Vorhabenstandort ist mit dem planfestgestellten Vorhaben identisch; partiell veränderte Gleisanlagen und räumliche Optimierungen rechtfertigen die Aussage, das Vorhaben erhalte eine neue räumliche Lage, offenkundig nicht. Das Erfordernis einer neuen lärmtechnischen Beurteilung kann im Rahmen der Planänderung abgearbeitet werden und wirft die Genehmigungsfrage nicht grundsätzlich neu auf. Die Vorhabensidentität ist somit im Rahmen eines Änderungsverfahrens gewahrt.