



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle H  
Herschelstraße 3  
30159 Hannover



Abdruck

Die Übereinstimmung mit  
dem Original wird bescheinigt.

Hannover, 14.04.2005

*i.A. Baum*



Hannover, den 14. April 2005  
Aktenzeichen: 58142 Pap 56/1997

## Planfeststellungsbeschluss

nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG):

### Bau einer Umschlaganlage für den

### Kombinierten Verkehr am Standort Lehrte/Hannover

Strecke Wunstorf – Lehrte (1750) km 38,040 – km 41,350

im Bereich der Stadt Lehrte, Region Hannover

Der Planfeststellungsbeschluss besteht aus den Seiten 1 - 60

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>2</b>
<b>I. Planfeststellungsbeschluss</b> .....	<b>5</b>
<b>II. Wasserrechtliche Erlaubnisse</b> .....	<b>5</b>
<b>III. Nebenbestimmungen (N)</b> .....	<b>6</b>
<b>IV. Kosten</b> .....	<b>8</b>
<b>A. Planunterlagen</b> .....	<b>9</b>
<b>A.1. Unterlagen des festgestellten Planes</b> .....	<b>9</b>
<b>A.2. Änderungen und Ergänzungen des Planes durch die Planfeststellungsbehörde</b> .....	<b>12</b>
<b>B. Begründung</b> .....	<b>13</b>
<b>B.1. Allgemeines</b> .....	<b>13</b>
B.1.1. Begründung und Rechtfertigung des Vorhabens.....	13
B.1.2. Verfahrensgang und Zuständigkeit.....	14
B.1.3. Änderung des Planes .....	17
B.1.4. Schallschutzmaßnahmen .....	19
<b>B.2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG und deren Bewertung nach § 12 UVPG</b> .....	<b>21</b>
B.2.1. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Menschen.....	21
B.2.2. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen .....	21
B.2.3. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Boden.....	22
B.2.4. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser .....	23
B.2.5. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima .....	23
B.2.6. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf die Schutzgüter Landschaft und Erholung.....	24
B.2.7. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf Kultur und Sachgüter .....	25
B.2.8. Gesamtbilanz Umweltauswirkungen.....	25
<b>B.3. Abwägung gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG</b> .....	<b>26</b>
<b>B.4. Stellungnahmen der Behörden und Stellen</b> .....	<b>28</b>
B.4.1. Behörden und Stellen, die keine Bedenken äußerten bzw. keine Stellungnahme abgaben ..	28
B.4.2. Behörden und Stellen, die Hinweise und Anregungen gaben bzw. Bedenken erhoben .....	29
B.4.2.1. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 209 (Verkehr u. Verkehrsinfrastruktur).....	29
B.4.2.2. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 303 (Polizei).....	30
B.4.2.3. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 305 (Brandschutz).....	30
B.4.2.4. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 502 (Wasserwirtschaft) .....	31
B.4.2.5. Bezirksregierung Hannover Dezernat 503 (Naturschutz).....	31
B.4.2.6. Stadt Lehrte .....	31
B.4.2.7. Amt für Agrarstruktur .....	43
B.4.2.8. BEB Erdgas und Erdöl GmbH .....	44
B.4.2.9. Deutsche Telekom .....	44

B.4.2.10.	Erdgas Münster.....	45
B.4.2.11.	HASTRA AG.....	45
B.4.2.12.	Landkreis Hannover –Planungsamt-und Kommunlaverband Großraum Hannover.....	45
B.4.2.13.	Landkreis Hannover- Amt für Naturschutz- .....	47
B.4.2.14.	Region Hannover – Fachbereich Umwelt - .....	48
B.4.2.15.	Landwirtschaftskammer Hannover.....	49
B.4.2.16.	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie.....	49
B.4.2.17.	Niedersächsisches Landvolk .....	50
B.4.2.18.	Pipeline Engineering GmbH.....	50
B.4.2.19.	Preussen Elektra AG: .....	50
B.4.2.20.	Staatliches Amt für Wasser und Abfall Hildesheim .....	51
B.4.2.21.	Staatliches Forstamt Hannover.....	51
B.4.2.22.	Stadtwerke Lehrte GmbH.....	52
B.4.2.23.	Verkoppelungsgemeinschaft Aligse.....	52
B.4.2.24.	BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.).....	52
B.4.2.25.	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz .....	53
B.4.2.26.	Naturschutzbund Deutschland e.V. NABU.....	53
<b>B.5.</b>	<b>Einwendungen von Betroffenen und sonstigen Einwendern .....</b>	<b>54</b>
B.5.1.	Walter Brandes.....	54
B.5.2.	Schlemm´sche Familienstiftung Ahlten.....	54
B.5.3.	Berthold Jöhrens .....	55
B.5.4.	Heinz-Jürgen-Könnecke .....	55
B.5.5.	Herbert Müller.....	56
B.5.6.	Hannelore Ruhkopf.....	57
B.5.7.	Heinrich Brandes .....	57
B.5.8.	Irmgard Fritzeimer .....	57
B.5.9.	Reinhardt Rohde .....	59
<b>B.6.</b>	<b>Begründung zur Kostenentscheidung .....</b>	<b>59</b>
<b>C.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>	<b>60</b>

## Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

A	=	Ampere
AEG	=	Allgemeines Eisenbahngesetz
Anl.	=	Anlage
B	=	Bundesstraße
BAB	=	Bundesautobahn
BEVerkVwG	=	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BImSchG	=	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	=	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bundesimmissionsschutzverordnung)
BNatSchG	=	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BSchwAG	=	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)
BV	=	Bauwerksverzeichnis
BVWP	=	Bundesverkehrswegeplan
dB(a)	=	Dezibel (Frequenzbewertung A)
DN	=	Nenndurchmesser
EG	=	Erdgeschoss
EKrG	=	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	=	Elektronisches Stellwerk
EÜ	=	Eisenbahnüberführung
FSS	=	Frostschutzschicht
Ffl	=	Freifläche
G	=	Gebäude
GV	=	Grunderwerbsverzeichnis
Hz	=	Hertz
IGW	=	Immissionsgrenzwert
K	=	Kreisstraße
LBP	=	Landschaftspflegerischer Begleitplan
NL	=	Nutzlänge
NN	=	Normalnull
NNatG	=	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
PA	=	Planungsabschnitt
PF	=	Planfeststellung
PSS	=	Planumsschutzschicht
SO	=	Schienenoberkante
SSK	=	Schallschutzklasse
SSW	=	Schallschutzwand
TE	=	Tiefenentwässerung
TöB	=	Träger öffentlicher Belange
UA	=	Umschlaganlage
UVP	=	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	=	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	=	Umweltverträglichkeitsstudie
UNB	=	Untere Naturschutzbehörde bei der Region Hannover
VerwkG	=	Verwaltungskostengesetz des Bundes
VwVfG	=	Verwaltungsverfahrensgesetz
WBV	=	Wasserbeschaffungsverband

## I. Planfeststellungsbeschluss

Nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2396) zuletzt geändert durch Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Regelung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 27.12.2004 (BGBl. I S. 3833) wird der Plan für das Vorhaben der DB Netz AG:

Bau einer Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr, Standort Lehrte/Hannover,  
Strecke Wunstorf – Lehrte (1750) km 38,0 bis km 41,3

mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Bedenken, die Behörden/Stellen geäußert haben, und die Einwendungen der Betroffenen und sonstigen Einwander werden, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie nicht zurückgenommen wurden, zurückgewiesen.

## II. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Gemäß § 14 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 12.11.1996 (BGBl. I 1695) in der neusten Fassung wird dem Vorhabensträger (DB Netz AG) nach §§ 2, 3 und 7 WHG in Verbindung mit § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Ziffer 4 und § 10 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG vom 20.08.1990 Nds. GVBl. S. 371) in der neuesten Fassung die Erlaubnis erteilt, das bei einem 15 minütigen Berechnungsregen mit einer statistisch alle 10 Jahre auftretenden Intensität anfallende Oberflächenwasser in der angegebenen Menge in die vorhandenen Vorfluter oder Rückhalte-/Sickermulden, wie im folgenden aufgeführt, einzuleiten.

Vorflut In km	Einleit- menge l/s (ges.)	angeschlossene Bahnkörperentwässerung				Bemerkungen
		auf der Bahn- seite	Lage		Typ	
			von km	bis km		
39,450 Tiefenbruch- graben	40	Nord	38,600	40,560	Tiefenentwässerung. Graben	Wasser aus Regen- rückhaltebecken I und II

### III. Nebenbestimmungen (N)

- N 1 Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn die Ausführungsplanung dem EBA zur bauaufsichtlichen Prüfung vorzulegen. Bei Maßnahmen an Anlagen anderer Träger öffentlicher Belange muss der Ausführungsplan den Zustimmungsvermerk des Trägers oder Betreibers der betreffenden Anlage aufweisen.
- N 2 Um die wertvollen Ruderalflächen im nördlichen Bereich der geplanten UA zu schützen, sind diese wie in den Planunterlagen dargestellt einzuzäunen.  
Um den Schutz der Flächen zu gewährleisten, hat der Vorhabenträger eine ökologische Bauüberwachung einzusetzen, die in regelmäßigen Abständen dem Fachbereich Umwelt der Region Hannover über den Fortgang der Bauarbeiten und notwendige Maßnahmen berichtet.
- N 3 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass bei der Maßnahme G 4 (Gehölzpflanzung) keine Ruderalbiotope beansprucht werden.
- N 4 Aufgrund der umfangreichen und teilweise sehr fachspezifischen Maßnahmen zur Biotoptherstellung (Maßnahmen A 2 und A 3) ist vom Vorhabenträger eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erstellen und diese vor Baubeginn dem Fachbereich Umwelt der Region Hannover zur Abstimmung vorzulegen.
- N 5 Die Einzelheiten der Umsetzmaßnahmen weiterer gefundener geschützter Lebewesen (z.B. Zauneidechsen ) im betroffenen Plangebiet sind mit dem Fachbereich Umwelt der Region Hannover vor der Umsetzung abzustimmen.
- N 6 Die Hinweise und Festlegungen in den jeweiligen Entscheidungen sind zu beachten.
- N 7 Für während der Bauzeit unerwartet erforderlich werdende Grundwasserabsenkungen, sind ggf. rechtzeitig vor Baubeginn die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen bei der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) zu beantragen.
- N 8 Nach Fertigstellung der Maßnahmen an Anlagen Dritter hat der Vorhabenträger sich von den Dritten die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten bescheinigen zu lassen.
- N 9 Die Fertigstellung des Vorhabens ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover schriftlich anzuzeigen. Mit dieser Anzeige ist zu erklären, dass die mit der Planfeststellung genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet worden sind und die Auflagen und Bedingungen erfüllt worden sind.

- N 10 Der Vorhabenträger hat die Ausführungen der Erdgas Münster zum erforderlichen Schutz der Leitungen und den Hinweis auf das DVGW-Regelwerk zu beachten.  
Bei ggf. erforderlicher Umlegung von Leitungen ist der Leitungsbetreiber rechtzeitig zu informieren.
- N 11 Der Vorhabenträger hat mit der Stadt Lehrte eine Vereinbarung über die Errichtung einer Lichtsignalanlage zu treffen, wenn durch das Verkehrsgutachten die Notwendigkeit einer solchen Anlage bestätigt wird.
- N 12 Der Vorhabenträger hat vorbeugende Maßnahmen zur Bestandsicherung und Schadensvermeidung am Eisenbahnlängsweg vorzunehmen. Zur Beweissicherung ist erforderlichenfalls ein offizielles Beweissicherungsverfahren durch den Vorhabensträger auf der gesamten Länge bis zur Schillerstraße durchzuführen.
- N 13 Beschädigungen an Fahrbahnrandern und Böschungen sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Übergänge in den Anbindungstrichtern sind entsprechend der Querneigung entwässerungsgerecht auszubilden und möglicherweise verursachte Schäden sind zu beheben.
- N 14 Die Vorflut aus dem Bahnseitengraben ist zu erhalten. Im Bereich von Anbauten (Feuerwehrezufahrt und Gate-Anbindung) sind im Grabenbereich sohlengleich Schwerlastrohre zu verlegen.
- N 15 Die neue Kreuzung Eisenbahnlängsweg – Zufahrt zum Gatebereich ist in Ihrem technischen Aufbau gemäß RSTO nach der vorgesehenen Verkehrsbelastung unter Vermeidung von Querneigungswechseln neu herzustellen.
- N 16 Vorhandene Straßenbäume sind durch umlaufenden Schutzmantel gegen Beschädigungen zu schützen.
- N 17 Durch planerische Maßnahmen ist sicherzustellen, dass es infolge des Baus der UA zu keiner Blendwirkung des Straßenverkehrs auf der K 122 und der Westtangente kommt.
- N 18 Mit den Stadtwerken Lehrte GmbH ist eine Vereinbarung über den Bau einer Schmutzwasserdruckleitung aus dem Gewerbegebiet „Große Breite“ bis zum Übergabepunkt im Eisenbahnlängsweg zu schließen.

- N 19 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass der Durchlass Bauwerksverzeichnis laufende Nr. 49 (Vorfluter Graben aus dem Baugebiet Große Breite“) ständig funktioniert. Ein Beweissicherungsverfahren ist vor Baubeginn durchzuführen
- N 20 Der durch die neue Einleitung in den Tiefenbruchgraben entstehende Mehraufwand an der Unterhaltung des Gewässers ist der Stadt Lehrte zu erstatten oder abzulösen. Hierzu ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Vereinbarung mit der Stadt Lehrte abzuschließen.
- N 21 Vor Baubeginn ist mit der Deutschen Telekom AG, Niederlassung Hannover rechtzeitig Kontakt aufzunehmen, um die im Plangebiet betroffenen Kabel zu schützen.
- N 22 Zum Schutz der im Plangebiet vorhandenen Erdgas- und Erölleitungen ist rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Leitungsträger, der BEB Erdöl- und Erdgas GmbH Kontakt aufzunehmen.
- N 23 Der Vorhabenträger hat erforderliche Tiefbauarbeiten im Schutzbereich des Einführungserdkabels rechtzeitig vor Baubeginn mit der Preussen Elektra abstimmen.
- N 24 Dem Vorhabenträger wird die Nutzung der Flurstücke 290/1 und 292/1, Flur 3, Gemarkung Ahlten im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung erst nach vorheriger Abstimmung mit der Eigentümerin gestattet.
- N 25 Rechtzeitig vor Baubeginn hat der Vorhabenträger durch vertragliche Vereinbarung mit der Stadt Lehrte den Bau der planfestgestellten Planstraße D sicherzustellen.
- N 26 Für den Bau der neuen Kreuzung der Planstraße D/Zufahrt zur Umschlaganlage mit dem Eisenbahnlängsweg ist ein ergänzendes Genehmigungsverfahren durchzuführen. Die gesetzliche Grundlage hierfür ist unter den in Betracht kommenden Genehmigungsbehörden abzustimmen.
- N 27 Bei der Realisierung der Maßnahme A 1 hat der Vorhabenträger darauf zu achten, dass die benachbarten Ackerflächen der Landwirte durch geeignete Maßnahmen bei der Gestaltung des Saumstreifens nicht beeinträchtigt werden und insbesondere die Verunkrautung der Ackerflächen durch das Feldgehölz mit Saumstreifen vermieden wird.

#### IV. Kosten

Der Vorhabenträger hat die Kosten dieses Verfahrens gem. § 3 Abs. 3 BEVerkVwG zu tragen. Ein Bescheid über Art und Höhe der Kosten ergeht gesondert.

## A. Planunterlagen

### A.1. Unterlagen des festgestellten Planes

Der festgestellte Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

	Planart	Maßstab	Blatt-Nr.	Band	Anlage
A.1.1.	Inhaltsverzeichnis (jeweils in jedem Band)	-	-		
A.1.2.	Erläuterungsbericht	-	-	1	1
A.1.3.	Bauwerksverzeichnis	-	-	1	2
A.1.4.	Lageplan Strecke 1750 km 38,038 bis km 38,751	1:1000	1	1	4.1
A.1.5.	Lageplan Strecke 1750 km 38,751 bis km 39,465	1:1000	2	1	4.2
A.1.6.	Lageplan Strecke 1750 km 39,465 bis km 40,178	1:1000	3	1	4.3
A.1.7.	Lageplan Strecke 1750 km 40,178 bis km 40,885	1:1000	4	1	4.4
A.1.8.	Lageplan Strecke 1750 km 40,885 bis km 41,602	1:1000	5	1	4.5
A.1.9.	Höhenplan Strecke 1750 – Gleis 436/316 Baustation 0+200 – Baustation 0 + 754	1:1000/ 1:100	1	1	5.1
A.1.10.	Höhenplan Strecke 1750 – Gleis 436/316 Baustation 0+754 – Baustation 1+468	1:1000/ 1:100	2	1	5.1
A.1.11.	Höhenplan Strecke 1750 – Gleis 436/316 Baustation 1+468 – Baustation 2+081	1:1000/ 1:100	3	1	5.1
A.1.12.	Höhenplan Strecke 1750 – Gleis 436/316 Baustation 2+081 – Baustation 2+888	1:1000/ 1:100	4	1	5.1
A.1.13.	Höhenplan Strecke 1750 – Gleis 436/316 Baustation 2+888 – Baustation 3+650	1:1000/ 1:100	5	1	5.1
A.1.14.	Höhenplan Gleis 476 - Baustation 0+534,24 – Baustation 0+760	1:1000/ 1:100	1	1	5.2
A.1.15.	Höhenplan Gleis 476 – Baustation 0+760 – Baustation 1+470	1:1000/ 1:100	2	1	5.2
A.1.16.	Höhenplan Gleis 476 - Baustation 1+470 – Baustation 2+150	1:1000/ 1:100	3	1	5.2
A.1.17.	Regelquerprofil Kranbereich km 39,275 Str.1750	1:100	1	1	6.1
A.1.18.	Regelquerprofil Gatebereich	1:50	1	1	6.2
A.1.19.	Regelquerprofil Gleis 316 km 40,252 Str. 1750	1:100	1	1	6.3
A.1.20.	Grunderwerbsverzeichnisse Lehrte, Gemarkung Ahlten (6 Seiten)	-		1	8.1
A.1.21.	Grunderwerbsplan Strecke 1750 km 38,038 bis km 38,751	1:1000	1	1	8.2

	Planart	Maßstab	Blatt -Nr.	Band	Anlage
A.1.22.	Grunderwerbsplan Strecke 1750 km 38,751 bis km 39,465	1:1000	2	1	8.2
A.1.23.	Grunderwerbsplan Strecke 1750 km 39,465 bis km 40,178	1:1000	3	1	8.2
A.1.24.	Grunderwerbsplan Übersichtsplan Ahlten	1:5000	4	1	8.2
A.1.25.	Grunderwerbsplan Übersichtsplan Uetze	1:5000	5	1	8.2
A.1.26.	Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil B: Entwurf für die Planfeststellung			1	9
A.1.27.	Legende zu Konfliktsituation			1	Zu 9
A.1.28.	Bestands- und Konfliktplan, Strecke 1750 km 38,038 bis km 38,751	1:1000	1	1	9.2
A.1.29.	Bestands- und Konfliktplan Strecke 1750 km 38,751 bis km 39,465	1:1000	2	1	9.2
A.1.30.	Bestands- und Konfliktplan Strecke 1750 km 39,465 bis km 40,178	1:1000	3	1	9.2
A.1.31.	Bestands- und Konfliktplan Strecke 1750 km 40,178 bis km 40,885	1:1000	4	1	9.2
A.1.32.	Bestands- und Konfliktplan Strecke 1750 km 40,885 bis km 41,602	1:1000	5	1	9.2
A.1.33.	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) Legende			1	Zu 9
A.1.34.	LBP Maßnahmenplan Strecke 1750 km 38,038 bis km 38,751	1:1000	1	1	9.3
A.1.35.	LBP Maßnahmenplan Strecke 1750 km 38,751 bis km 39,465	1:1000	2	1	9.3
A.1.36.	LBP Maßnahmenplan Strecke 1750 km 39,465 bis km 40,178	1:1000	3	1	9.3
A.1.37.	LBP Maßnahmenplan Strecke 1750 km 40,178 bis km 40,885	1:1000	4	1	9.3
A.1.38.	LBP Maßnahmenplan Strecke 1750 km 40,885 bis km 41,602	1:1000	5	1	9.3
A.1.39.	LBP Maßnahmenplan	1:5000	6	1	9.3
A.1.40.	LBP Maßnahmenplan Übersichtsplan	1:5000	1	1	9.4
A.1.41.	LBP Bericht über die Umsiedlung von Zauneid- echsen – Stand: Nov. 2003 8 Seiten -	-	-	1	9.5

Nur zur Information, keine Planunterlage					
	Planart	Maßstab	Blatt -Nr.	Band	Anlage
A.1.42.	Arbeitskarte	-		1	3.1
A.1.43.	Übersichtskarte	-		1	3.2
A.1.44.	Übersichtsplan E.8.1.00.00.01.0	1:5000		1	3.3
A.1.45.	Systemskizze	-		1	3.4
A.1.46.	Grundriss Sortieranlage	1:50/ 1:100		1	7.1
A.1.47.	Kranquerschnitt	-		1	7.2
A.1.48.	Kreuzende und nähernde Versorgungsanlagen			2	10
A.1.49.	Schalltechnische Untersuchung Stand 2004 Textteil – mit Geräuschmissionen im Plangebiet – Ergebnistabellen, Prüfung auf Lärmschutzansprüche			2	11.0
A.1.50.	Schalltechnische Untersuchung Stand 1997 Planteil - Übersichtslageplan – Anlage 1.	1:10000	1	2	11.1 - 11.7
A.1.51.	Umweltverträglichkeitsstudie			2	12
A.1.52.	Wassertechnische Berechnung			2	13
A.1.53.	Baugrundgutachten			2	14
A.1.54.	Schematischer Übersichtsplan			2	15

## **A.2. Änderungen und Ergänzungen des Planes durch die Planfeststellungsbehörde**

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen sowie aufgrund neuerer Überlegungen wurde der Plan geändert:

1. Die Abstände zwischen den Gleisen bzw. zwischen Gleis und Kranbahnstützen wurden vergrößert.
2. Zwei Abstellspuren im Bereich der Sortieranlage entfallen. Dafür wird eine Querfahrspur zwischen den beiden Gleisen der Sortieranlage mit mehreren Querfahrmöglichkeiten angelegt.
3. Die Hubhöhen der Portalkräne und damit die Höhe der Krankonstruktion wurde vergrößert.
4. Die Betonwanne im und der Seitenweg mit Wendehammer neben dem Abstellgleis entfallen.
5. Der für die Anlage von Sichtschutzpflanzungen beanspruchte Ackerstreifen südlich der Gleisanlagen wird in seiner Breite von 30 m auf 15 m reduziert.
6. Die Ausgleichsmaßnahme G 1 (Ersatzpflanzung) entfällt.
7. Zum Ausgleich der naturschutzfachlichen Defizite bei der Bilanz von Eingriffs- und Ausgleichsflächen wurden neue Maßnahmenflächen A 2 und A 3 mit einer Größe von insgesamt sieben ha ausgewiesen.
8. Zur schalltechnischen Bewertung der Änderungen im Bereich der Umschlaganlage wurde die Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung, Stand 2004 als Anlage 11.0 vor der schalltechnischen Untersuchung, Stand 1997 (Anlagen 11.1 bis 11.7) eingefügt.

Diese Änderungen sowie weitere Änderungen im Plan sind in blau gekennzeichnet und mit dem Hinweis versehen:

**Geändert, bzw. ergänzt, auf Grund  
des Planfeststellungsbeschlusses**

**Folgende Pläne wurden ausgetauscht und gegen neue Planunterlagen ersetzt:**

<b>A.1.5 Lageplan Blatt 2</b>	<b>Anlage 4.2</b>
<b>A.1.6 Lageplan Blatt 3</b>	<b>Anlage 4.3</b>
<b>A.1.9 Regelquerprofil Kranbereich</b>	<b>Anlage 6.1</b>
<b>A.1.10 Regelquerprofil Gatebereich</b>	<b>Anlage 6.2</b>

### **Nur zur Information**

<b>Höhenpläne Blatt 1 - 5</b>	<b>Gleis 436/316</b>
<b>Höhenpläne Blatt 1 - 3</b>	<b>Gleis 476</b>

**B. Begründung****B.1. Allgemeines****B.1.1. Begründung und Rechtfertigung des Vorhabens****Allgemeines**

Die Umschlaganlage für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) Standort Lehrte soll zwei Funktionen erfüllen.

Sie dient

1. dem Containerumschlag an der Schnittstelle zwischen dem Güterfernverkehr auf der Schiene und dem Güternahverkehr auf der Straße. Im Rahmen der verkehrspolitischen Zielsetzung, einen möglichst großen Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist die KLV-Anlage damit unverzichtbarer Bestandteil eines Güterverkehrszentrums für den Raum Hannover.
2. ferner als Pilotanlage dem Umschlag von Containern innerhalb der Transportkette des Güterfernverkehrs auf der Schiene.

Im Auftrag des Kommunalverbandes Großraum Hannover (KGH) und des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr (MW) wurden Umweltverträglichkeitsstudien für ein Güterverkehrszentrum im Raum Hannover durchgeführt. Aufbauend auf dem Ergebnis einer vergleichenden Voruntersuchung an 16 Standorten wurde eine vergleichende Umweltverträglichkeitsstudie für die Standorte Wunstorf und Lehrte durchgeführt.

Die vergleichende Gesamteinschätzung beider Standorte führte zu einer Empfehlung für den Standort Lehrte West.

Nach eingehender Prüfung durch die DB AG kam im Raum Hannover als Standort für eine KLV-Anlage mit Drehscheibenfunktion einzig der ehemalige Verschiebebahnhof Lehrte in Betracht.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Raumordnungsverfahren für die Errichtung eines Güterverkehrszentrums in Absprache mit den oberen Landesbehörden nicht durchgeführt. Im Hinblick auf die gewollte Einbindung einer KLV-Anlage in ein Güterverkehrszentrum wurde in Ergänzung des Landesraumordnungsprogramms von 1998 Lehrte-West als Vorrangstandort für ein dezentrales GVZ festgelegt. Diese Festlegung wird im regionalen Raumordnungsprogramm 2005 bestätigt. Danach ist das Güterverkehrszentrum der Region Hannover am Standort Lehrte festgelegt und zu realisieren.

Der Bau einer Umschlagumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr am Standort Lehrte/Hannover ist, außer im Bundesverkehrswegeplan, auch im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Erstes Gesetz zur Änderung des BSchwAG vom 15.09.2004 (BGBl. 2004, 2322) enthalten. Die per Bundesgesetz erfolgte Festlegung des Bedarfs stellt die Rechtfertigung des Baus der Umschlaganlage

als eines dem Gesamtwohl dienenden, notwendigen Vorhabens dar und ist als solche für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich. Weiteres über Anlass, Zweck und Art des Vorhabens ist dem Erläuterungsbericht, den entscheidungserheblichen Unterlagen für die Umweltauswirkungen und den sonstigen Planunterlagen zu entnehmen.

## **B.1.2. Verfahrensgang und Zuständigkeit**

### **1. Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens**

Die Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Projektzentrum Nord hat mit Schreiben vom 01.04.1997 - Az.: NPZ 6 Ge – den Planentwurf für den Bau einer Schnellumschlaganlage für den kombinierten Verkehr, Standort Lehrte / Hannover, vorgelegt und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG beantragt.

### **2. Zuständigkeit**

**Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist gemäß § 3 Abs. 2 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) zuletzt geändert durch Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Regelung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 27.12.2004 (BGBl. I S. 3833 ) in Verbindung mit dem Organisationserlaß des BMV zum EBA in der aktualisierten Fassung vom 22. Juni 2000 das **Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover zuständig**. Mit Schreiben vom 10.04.1997 hat das EBA gemäß § 3 Abs. 3 BEVerkVwG die Planunterlagen der nach Landesrecht zuständigen Anhörungsbehörde – Bezirksregierung Hannover – zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.**

### **3. Anhörungsverfahren**

Die Bezirksregierung Hannover hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 07.05.1997 – Az.: 306.11 – 30213/04 – 97 – eingeleitet.

Die Planunterlagen haben gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG i. V. mit § 9 UVPG nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 02.06.1997 bis zum 01.07.1999 (einschließlich) in den Diensträumen des Planungsamtes der Stadt Lehrte, Zimmer 2.32 im Rathaus, Rathausplatz 1, 31275 Lehrte öffentlich zur Einsichtnahme ausgelegt. Vom 02.06.1997 bis zum 02.07.1997 haben die Planunterlagen bei der Gemeinde Uetze – Bauamt – Zimmer 210 öffentlich zur Einsichtnahme ausgelegt.

Die Auslegung der Planunterlagen wurde von der Stadt Lehrte am 22.05.1997 und von der Gemeinde Uetze am 21.05.1997 ortsüblich bekannt gegeben.

Im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen haben einige Privatpersonen und Träger öffentlicher Belange Einwendungen erhoben.

Da gegen das Vorhaben Einwendungen erhoben wurden, ist gemäß § 73 Abs. VwVfG am 20.11.1997 ein Erörterungstermin durchgeführt worden. Der Erörterungstermin wurde gemäß § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG am 12.11.1997 von der Stadt Lehrte ortsüblich bekannt gegeben.

Die beteiligten Stellen und die Privat-Betroffenen wurden von der Bezirksregierung gemäß § 73 Absatz 6 Satz 3 VwVfG mit Schreiben vom 09.10.1997 von dem Erörterungstermin unterrichtet.

Die Niederschrift zu dem Erörterungstermin ist den Beteiligten mit Schreiben vom 10.02.1998 zugesandt worden.

Mit Übersendung der abschließenden Stellungnahme der Bezirksregierung vom 11.03.1998, Az.: 209.26 – 30213 sowie von drei Sätzen gestempelter Planunterlagen an das EBA wurde das Anhörungsverfahren abgeschlossen.

#### 4. Ruhen des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben der DB AG, Geschäftsbereich Netz, Projektzentrum Nord, vom 29.04.1998, Az.: NPZ 6. Ge wurde das EBA darüber informiert, dass DB Cargo aufgrund der stagnierenden nationalen Transportnachfrage sich genötigt sah, die Mengenprognosen an die aktuellen zurückgeschraubten Erwartungen anzupassen und die Drehscheibenfunktion der Schnellumschlaganlage neu zu konzipieren.

Aufgrund dieser Entwicklung wurde auch der zeitnahe Bedarf an der Pilotanlage Megahub Lehrte nicht mehr gesehen, so dass die planungstechnischen und planungsrechtlichen Schritte unterbrochen wurden.

Das EBA wurde gebeten, die Beschlussbearbeitung bis zu einer Entscheidung des Vorstandes der DB ruhen zu lassen.

#### 5. Fortführung des Planfeststellungsverfahrens

Im Jahre 2002 wurden auf drängende Nachfrage des Marktes unter Koordination des BMVBW die Gespräche zur Errichtung einer Megahubanlage in Lehrte wieder aufgenommen.

Im Herbst 2003 wurde die Megahub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, bestehend aus der DUSS, Kombi-Verkehr, Osthannoversche Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser gegründet.

Die DB ProjektBau wurde von DB Netz AG mit der Wiederaufnahme der Entwurfsplanung beauftragt.

Mit Schreiben vom 10.03.2004 hat die DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Mitte, Projektzentrum Frankfurt 1, Standort Hannover aufgrund einer Vollmacht durch DB Netz Zentrale, ZBA/Umschlagbahnhöfe um die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens für die Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr Standort Lehrte/Hannover gebeten.

#### 6. Verzicht auf erneute öffentliche Anhörung

Die Frage, ob das Planfeststellungsverfahren trotz des zeitlichen Versatzes von sechs Jahren zwischen dem Beginn des Ruhens und der Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens ohne erneute öffentliche Anhörung fortgeführt werden kann, wurde vom EBA geprüft. Bedenken gegen eine Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens ohne eine erneute öffentliche Anhörung bestehen nicht.

- 1) Hinsichtlich der Gültigkeit des Ergebnisses von Anhörungsverfahren gibt es – anders als bei der Bindungswirkung von Planfeststellungsbeschlüssen – keine gesetzlich festgelegten Verfallsdaten.
- 2) Rechte Dritter sind aufgrund des zeitlichen Versatzes nicht mehr als bisher beeinträchtigt: Regelungen, wie sie für den Fall von Nachteilen infolge der bestehenden Veränderungsperre in § 19 AEG vorgesehen sind, wurden nicht in Anspruch genommen.
- 3) Durch zwischenzeitlich erlassene Gesetze oder ergangene Gesetzesänderungen hat sich die Stellung von TöB/Verbänden im Verfahren geändert. Änderungen haben sich auch in der Rechtsmeinung zur Eingriffsregelung nach §§ 18 und 19 BNatSchG ergeben. Letzteres führte zu einem erhöhten Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen.
- 4) In Würdigung der unter vorstehender Ziffer 3 eingeführten Änderung hat der Vorhabens-träger die aktualisierte Planung mit der UNB sowie der Gemeinde Stadt Lehrte abgestimmt und den nach §§ 59 und 60 BNatSchG anerkannten Vereinen zur Stellungnahme vorgelegt.
- 5) Die erneute Beteiligung der vorgenannten Stellen hat ergeben, dass insgesamt Planänderungen von wesentlicher Bedeutung nicht bestehen. Eigentümer von Grundstücken, die für zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen wurden, haben schriftlich ihre Zustimmung erteilt. Mit der Stadt Lehrte, der UNB und den Naturschutzvereinen wurde das Benehmen hergestellt.

### B.1.3 Änderung des Planes

Aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren sowie als Ergebnis von Simulationsuntersuchungen der Umschlagvorgänge wurde der Plan nach Abwägung aller Umstände aufgrund dieses Beschlusses wie folgt geändert.

#### **1. Gleisabstände**

Die Abstände zwischen den Gleisen bzw. zwischen Gleis und Kranbahnstütze wurden vergrößert. Im Zusammenwirken des EBA, dem gemäß § 5 Abs. 5 AEG in Verbindung mit der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung die Überwachung der Einhaltung staatlicher Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes im Bereich der Eisenbahnen des Bundes übertragen ist, mit der Eisenbahn-Unfallkasse als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung wurde festgestellt, dass die Räume zwischen den Gleisen bzw. zwischen Gleis und Kranbahnstütze so eng bemessen waren, dass sie nach der Arbeitsstättenverordnung als Arbeitsplatz so, wie es das Betriebskonzept der geplanten Anlage vorgesehen hatte, nicht zugelassen werden können.

Die Umplanung führte zu einer Vergrößerung der Gleisabstände. Eine Verbreiterung der Anlage und damit weitere Eingriffe in die Vegetation bzw. in Fremdgrundstücke wurden jedoch vermieden. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Anlage durch Simulation der Umschlagvorgänge hatte ergeben, dass auf zwei Abstellspuren im Bereich der Sortieranlage verzichtet werden kann, wenn die Stapelhöhe der bei Ladevorgängen überfahrbaren Container von 2 auf 3 erhöht würde. Die Effizienz der Sortieranlage wird durch Einfügen einer Querfahrspur mit mehreren Querfahrmöglichkeiten zwischen den zwei Gleisen der Sortieranlage vergrößert.

Die Breite der Sortieranlage reduziert sich insgesamt von ca. 20 m auf ca. 13 m.

#### **2. Portalkräne**

Infolge der Vergrößerung der Stapelhöhe werden die Abmessungen der Portalkräne größer. Die lichte Höhe unter den Kranbrücken erhöht sich von 10,30 m auf ca. 13,40 m und die Kranbahnhöhe über alles beträgt statt ca. 20 künftig rd. 23 m. Die Länge der Kranbrücken vergrößert sich geringfügig von 76, auf 78,1, die Länge der Katzfahrestrecke von 66,1 auf 67,5. In der 1. Ausbaustufe werden 3 Portalkräne in der 2. Ausbaustufe 6 statt der bisherigen 10 Portalkräne errichtet.

#### **3. Entfall von Vorhaben**

1. Es ist davon auszugehen, dass die zum Einsatz kommenden Lokomotiven nach den Regeln der Technik gewartet und funktionstüchtig sind, so dass von ihnen keine Gefahr auf die Umwelt ausgehen kann. Betonwannen sind nur bei Betankungs- und Wartungsständen erforderlich. Diese sind hier nicht vorgesehen. Deshalb wird auf das Bauwerk BWVZ Nr. 3 Bau einer Betonwanne im Bereich des Lokabstellgleises verzichtet.

2. Das Abstellgleis ist fußläufig über den Randweg unmittelbar neben dem Gleis zu erreichen. Aus diesem Grund wird auf die Anlage eines Seitenweges mit Wendehammer zum bzw. neben dem Abstellgleis, Bauwerksverzeichnis Nr. 11 verzichtet.
3. Entfall der Maßnahme G 1 des LBP (Gehölzpflanzung)  
Aufgrund der Entbehrlichkeit der Vorhaben BWVZ Nr. 3 u. 11 entfallen damit verbundene Eingriffe und dementsprechend die Ausgleichsmaßnahme G 1.

#### **4. Änderung des Umfangs der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

- 4.1 Aufgrund der Weiterentwicklung des Umwelt- und Naturschutzrechtes in den Jahren, in denen das Verfahren ruhte, hat sich auch die naturschutzrechtliche Bewertung von Eingriffen in sogenannte „Spontanvegetation“ auf stillgelegten planfestgestellten Bahnflächen durch die Planfeststellungsbehörde geändert.

Sind vorhandene Gleise lagemäßig zu ändern, werden die Eingriffe in den Bewuchs nicht als ausgleichspflichtig angesehen, wenn sie in denjenigen Bereichen der ursprünglichen Bahnanlage stattfinden, in denen die Beseitigung von Vegetation unter dem Gesichtspunkt der Instandhaltung rechtlich ohne weiteres möglich wäre (bis zum Abstand von 6 m zur Gleisachse).

Wenn neue Gleise auf Flächen angelegt werden, wo früher planrechtlich Gleise zugelassen aber zwischenzeitlich abgebaut worden sind und wenn im Bereich vorhandener Gleise eine vollkommen andere Verkehrsanlage wie Straßenfahrbahnen oder Stapelspuren gebaut werden, greift dagegen die Eingriffsregelung.

Aufgrund dieser veränderten Betrachtungsweise hat sich ein zusätzlicher Bedarf an Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergeben. Dementsprechend wurden die Maßnahmenflächen A 2 und A 3 neu in den Plan aufgenommen. Somit wurde letztlich auch der Forderung entsprochen, welche die UNB 1997 erhoben hatte.

- 4.2 Reduzierung der Breite der Maßnahmenflächen A 1

Gegen die Beanspruchung eines 30 m breiten Streifens ihrer Ackerflächen unmittelbar südlich der Umschlaganlage haben Eigentümer Einwendungen erhoben. Die Überprüfung des Planes hat die Notwendigkeit einer Sichtschutzpflanzung südlich der Umschlaganlage zum Ausgleich der Beeinträchtigung der Landschaft durch die bis zu 25 m hohen Portalkräne bestätigt. Analog zum Aufbau von Waldrändern lässt sich nach den einschlägigen Richtlinien eine Sichtschutzpflanzung mit beiderseitigem Krautstreifen aber auch auf einem 15 m breiten Flächenstreifen anlegen.

Um den Eingriff in privates Eigentum unter Beachtung der Belange des Landschaftsschutzes zu minimieren, wird daher die Breite des für die Sichtschutzpflanzung im Plan ausgewiesenen Ackerstreifens von 30 auf 15 m reduziert.

Auf ca. 20.000 m<sup>2</sup> entsteht ein Offenlandbiotop, auf sich artgerechte Flora und Fauna entwickeln kann.

#### 4.3 Neue Ersatzmaßnahme A 5

Zum Ausgleich für die Verkleinerung des Pflanzstreifens gemäß Ziffer 4.2 von ca. 4 auf etwa 2 ha musste eine andere geeignete landschaftspflegerische Maßnahme entwickelt werden. Im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde werden auf den Flurstücken 290/1 und 292/1 der Gemarkung Ahlten Sukzessionsflächen ausgewiesen und als Maßnahme A 5 des LBP ausgewiesen. Auf ca. 20000 m<sup>2</sup> entsteht hier ein Offenlandbiotop auf der sich Flora und Fauna naturgerecht entwickeln können.

#### 4.4 Entfall der Maßnahme G 1 (Gehölzpflanzung)

Aufgrund der Entbehrlichkeit der Vorhaben Bauwerksverzeichnis Nr. 3 und 11 entfallen damit verbundene Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen.

### B.1.4 Schallschutzmaßnahmen

#### B.1.4.1 Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung, Stand 1997 wurden die Teilbauvorhaben:

1. Verlegung des Durchfahrgleises 301 vom nördlichen Rand des ehemaligen Rangierbahnhofs Lehrte um ca. 120 m nach Süden als Gleis 336 auf die Südseite der geplanten Umschlaganlage
2. Neubau einer Umschlaganlage

wegen unterschiedlicher Randbedingungen in Bezug auf das Kriterium der wesentlichen Änderung nach der 16. BImSchV gesondert untersucht.

Am Teilbauvorhaben 1 hat sich seit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Ende 1997 nichts wesentliches geändert. Die Maßnahme ist zwar als erheblicher baulicher Eingriff zu bewerten, sie führt aber nach den Kriterien der 16. BImSchV nicht zu einer wesentlichen Änderung der Immissionssituation und zieht deshalb keinerlei rechtliche Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen nach sich (s. auch Tabelle Anlage 11.4).

Das Teilbauvorhaben 2 stellt als Neubau eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Aufgrund der Reduzierung der Mengenerwartungen verringert sich allerdings der Umfang der Maßnahme gegenüber der ursprünglichen Planung. Anstelle von 10 Portalkränen werden im Endzustand nur 6 Portalkräne aufgestellt werden.

Da die Umschlagaktivitäten direkt mit der schalltechnischen Emission gekoppelt sind, reduzieren sich dementsprechend die Schallemissionen. Nach dem Gutachten ist mit einer Reduzierung der Emissionswerte um 2,2 dB (A) zu rechnen. Dies entspricht dem 10-fachen Logarithmus des Verhältnisses 6/10. Wie sich die Reduzierung der Schallemissionen auf die Nachbarschaft und ihre Ansprüche auf Schallschutz auswirkt, ist dem überarbeiteten schalltechnischen Gutachten Stand 2004 zu entnehmen. Ein Vergleich der Werte der darin enthaltenen Tabelle 1 mit den Werten für die entsprechenden Gebäude gemäß Immissionstabelle Anlage 11.5 der ursprünglichen Untersuchung Stand 1997 ergibt gegenüber der früheren Planung eine deutliche Verbesserung der Immissionssituation. Dennoch werden an einigen Immissionsorten die Lärmvorsorgengrenzwerte überschritten, so dass ein Anspruch auf Schallschutz gegeben ist.

Dadurch, dass die Grenzwertüberschreitungen maximal nur 2 dB (A) betragen, dürften Fenster, die der Wärmeschutzverordnung entsprechen, eine ausreichende Dämmwirkung haben, um den Innenraumpegel trotz der um 2 dB (A) über dem Grenzwert liegenden Pegel an der Fensteraußenseite ausreichend niedrig zu halten. Aufgrund der relativ geringen Zahl der Anspruchsbetroffenen einerseits und der wegen der großen Entfernung zwischen Schallquelle und Immissionsort geringen Wirkung einer aktiven Schallschutzmaßnahme ist der Aufwand für den Bau von Lärmschutzwänden als unverhältnismäßig anzusehen. Als Lärmvorsorgemaßnahme kommen deshalb nur Schallschutzfenster in Betracht.

Im Falle des passiven Schallschutzes besteht bei Überschreitung der Nachtgrenzwerte gemäß Tabelle 1 auch bei ausreichender Schalldämmung durch die Außenwandbauteile ein Anspruch auf eine ausreichende Be- und Entlüftung (in der Regel Einbau von Schalldämmlüftern).

#### B.1.4.2 Durchführung der passiven Schallschutzmaßnahmen

Die Festsetzung der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach § 42 Abs. 2 Bundesimmissionsschutzgesetz ist eine entschädigungsrechtliche Angelegenheit, die außerhalb dieses Verfahrens gesondert geregelt wird. Danach unterliegen der zeitliche Ablauf und die Höhe der Kostenerstattung einer vertraglichen Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer.

Die DB Netz AG meldet sich grundsätzlich unaufgefordert bei den Eigentümern lärm betroffener Gebäude, für die nach Tabelle 1 der schalltechnischen Untersuchung Stand 2004 Anspruch auf Lärmvorsorge besteht und bespricht mit ihnen Art, Umfang und die Modalitäten der Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen.

## **B.2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG und deren Bewertung nach § 12 UVPG**

Durch die geplante Baumaßnahme wird in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eingegriffen. Betroffene sind vor allem die Schutzgüter Flora und Fauna und Landschaft.

Die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen wurden vom Planungsträger (Deutsche Bahn AG) mit einem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), einer wassertechnischen Berechnung und einer schalltechnischen Untersuchung der Anhörungsbehörde vorgelegt.

Mit Schreiben vom 07.05.1997 wurden andere Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, am Verfahren beteiligt (§ 7 UVPG). Die Öffentlichkeit ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch öffentliche Auslegung der entscheidungserheblichen Unterlagen unterrichtet und angehört worden (§ 9 UVPG).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter stellen sich wie folgt dar:

### **B.2.1. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Menschen**

Im Bereich der Umschlaganlage ist bis auf einige einzeln stehende Häuser keine Bebauung vorhanden. Aus diesem Grund sind die Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“, auch wegen der bestehenden Vorbelastungen, als gering zu bezeichnen.

Während der Bauphase wird es durch Baufahrzeuge, die den Abtransport von Baumaterialien und den Abtransport von Abbruch- und Aushubmassen bewerkstelligen, zu erheblichen Lärmbelastungen kommen. Da es sich aber überwiegend um Erd- und Gleisbauarbeiten handelt, ist die Bauzeit an der Trasse relativ kurz einzuschätzen.

Diese Belastung ist hinzunehmen, da keine Gesetze überschritten werden und sich der Baustellenverkehr im Rahmen der Nutzungsberechtigung von Straßen bewegt. Es liegt keine Sondernutzung vor. Die Werte der elektrischen und magnetischen Felder sind außerhalb der Bahnanlagen so niedrig, dass nach den derzeitigen medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit festzustellen und auch nicht zu erwarten sind.

### **B.2.2. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen**

Das Gebiet der Umschlaganlage zeichnet sich durch große Spannweite von Biotopen mit unterschiedlicher Lebensraumbedeutung aus.

Durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme und die Anlage neuer Bahnkörper wird verschieden stark in einige Biotoptypen eingegriffen.

In der Bauphase sind Störungen durch Lärmimmissionen insbesondere der Avifauna zu erwarten. Eine kurzfristige, aber intensive Lärmbelastigung tritt im Verlauf von Rammvorgängen, z. B. bei Fahrleitungsmasten usw., auf. Störungsempfindliche und mobile Tierarten können durch diese Rammvorgänge bereits in der Bauphase zur Flucht veranlasst werden.

Die Ruderalflure und -gehölze im ehemaligen Rangierbahnhof weisen eine an die speziellen Standortbedingungen angepasste Flora und Fauna auf, die sehr arten- und individuenreich ist. Hier treten auf der gesamten Fläche mehrere Pflanzenarten auf, die nach der Rote Liste Niedersachsen gefährdet sind. Weiterhin besteht eine artenreiche Wirbellosenfauna. Diverse Tag- und Nachtfalterpopulationen wurden kartiert.

Ebenfalls wurde hier eine große Zauneidechsenpopulation sowie mehrere Waldeidechsen kartiert. Die genannten Arten sind nach der BArtSchV besonders geschützt. Durch die Umschlaganlage wird der Lebensraum dieser Tiere zumindest in Teilflächen beansprucht und somit als faunistischer Lebensraum vernichtet. Größere Bereiche im nördlichen Teil des ehemaligen Rbf werden während der Bauphase eingezäunt und sind somit vor der Zerstörung bewahrt. Die verbleibenden Flächen können noch Lebensraumfunktionen für die Tiere übernehmen, doch wird sich die Individuenzahl verringern.

Durch die Anlage von drei größeren Flächen im Norden der UA als Offenlandbiotope können die auf dem Gelände des ehemaligen Rbf zerstörten Ruderalfluren zum großen Teil wiederhergestellt und Lebensraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten bereitgestellt werden.

Soweit die verbleibenden Habitatflächen zersplittert werden, kommt es auch zu einer Zersplitterung der Restpopulationen. Eine größere Habitatsfläche bleibt zwischen dem DB-Seitengraben und der Umschlaganlage bestehen. Östlich der Brücke der Westtangente kommt es durch die Zufahrtsstraße zu einer Zerschneidung der Ruderalfluren und -gebüsche.

### **B.2.3. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Boden**

Das Risiko gegenüber Schadstoffeintrag geht für den Boden in erster Linie von den Baumaßnahmen aus (Emission der Baufahrzeuge, möglicher Austritt von Treib- und Schmierstoffen, Abwässer der Baustelleneinrichtungen).

Die Versiegelung von Teilflächen der Umschlaganlage bedeutet das Entfernen der obersten Bodenschicht.

Durch die Asphaltdecken im Bereich der Lade- und Fahrspuren, des Zufahrtweges, der Parkplätze und des Wendehammers kann der Boden hier keine Funktion mehr für den Naturhaushalt übernehmen.

In den Böden der angrenzenden Flächen können sich die Schadstoffe, die durch Verbrennungsprozesse, Brems- und Belagabrieb entstehen sowie Streu- und Auftaumittel aufgrund des LKW- und Zugverkehrs, anreichern, die hier zu einer Verlängerung der Funktionen des Naturhaushalts führen können.

Im direkten Planungsbereich und den südlich, östlich und nördlich angrenzenden Flächen innerhalb einer 50 m-Zone ist diese Auswirkung als gering einzustufen, da hier stark veränderte Böden vorliegen.

Als potentielle Auswirkung besteht die Gefahr der Beeinträchtigung des Bodens durch Havariefälle.

#### **B.2.4. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser**

##### d1) Grundwasser

Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen ist während der Bauphase zeitlich begrenzt mit einer Verringerung der Versickerungsrate zu rechnen. Hohe Schadstoffeintragrisiken im Grundwasser bestehen während der Bauphase bei dem Austreten von Betriebsstoffen, Schmiermitteln etc. bei Baugeräten oder Transportfahrzeugen. Durch die Umschlaganlage werden Flächen mit einem Umfang von ca. 4 ha versiegelt. Hier entfällt nun die Grundwasserneubildung, da eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nicht mehr möglich ist. Die betroffenen Flächen weisen bereits eine verringerte Grundwasserneubildungsrate auf. Die neuen Gleisanlagen werden alle im Bahnbereich angelegt, die bereits veränderte Böden aufweisen. Durch die Umbauarbeiten ergeben sich keine zusätzlichen Auswirkungen.

##### d2) Oberflächenwasser

Das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser wird in zwei Rückhaltebecken geleitet und von hier dem Tiefenbruchgraben zugeführt. Die Einleitung in den Tiefenbruchgraben erfolgt unter Berücksichtigung des Volumens und der Leistungskapazität dieses Grabens. Schadstoffe sowie Streu- und Auftausalze können durch das abfließende Oberflächenwasser in die Vorfluter eingetragen werden. Durch die Installation einer Leckagewanne und die Anlage einer Ölsperre in den Regenrückhaltebecken wird die Gefahr eines Folgeschweren Ölunfalls deutlich gemindert. Ein Eintrag von Schadstoffen in den Tiefenbruchgraben ist damit nicht zu erwarten.

#### **B.2.5. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima**

Erhöhte Abgasemissionen von Baumaschinen und Baufahrzeugen führen zu Beeinträchtigungen von Erholungssuchenden. Durch eine hohe Frequentierung des Wegenetzes im Bereich der Baustellen ergibt sich unter Berücksichtigung der Vorbelastungen ein mittlerer Konflikt. Durch das Vorhaben ist ein Verlust von Gehölzen, somit von frischluftproduzierenden Flächen im Planungsbereich zu erwarten.

Aufgrund des geringen Flächenumfangs der betroffenen Gehölze kann dies als gering eingestuft werden.

Durch den Betrieb der Umschlaganlage ist im Planungsgebiet ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Dies bedeutet einen Verkehrszuwachs auf die Zufahrtsstraßen und eine Erhöhung der Luftschadstoffbelastung. Die Auswirkung kann im Bereich der Bahnanlagen aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und unter Berücksichtigung der Vorbelastung als gering eingestuft werden.

Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut Klima bleiben, aufgrund der bereits vorhandenen Betriebsanlagen, sehr gering. Auswirkungen sind lediglich in direkter Trassennähe bezüglich des Mikroklimas zu erwarten. Die Vegetationsdecke wird im Falle von Beeinträchtigungen wieder hergestellt.

#### **B.2.6. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf die Schutzgüter Landschaft und Erholung**

Während der Einrichtung der Baustelle sowie der Durchführung der Baumaßnahmen beeinflusst die visuelle Wahrnehmbarkeit der Baustelle das Erscheinungsbild des Raumes negativ. Die Erholungsfunktion kann durch die Lärm- und Schadstoffemissionen des Baustellenverkehrs und des Baumaschineneinsatzes beeinträchtigt werden. Die angrenzenden Flächen weisen eine geringe Bedeutung für die Erholungsnutzung auf. Mögliche Beeinträchtigungen sind für Radfahrer auf dem Weg südlich der Bahnanlagen zu erwarten.

Durch die Errichtung der Umschlaganlage mit den ca. 13,50 m hohen Krananlagen mit Stützen bis zu einer Höhe von 24 m wird dieser technisch geprägte Raum weithin sichtbar sein

Die Bewertung des Landschaftsbildes ist mehr als andere ökologische Faktoren der Subjektivität des Betrachters unterworfen.

Das Bundesnaturschutzgesetz und das Niedersächsische Naturschutzgesetz fordert als übergeordneten Grundsatz, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern und Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Eine Beeinflussung des Landschaftsbildes durch die UA ist zweifelsfrei gegeben, da die Anlage aus einigen Richtungen sichtbar sein wird.

Eine Beeinträchtigung setzt jedoch voraus, dass das Landschaftsbild durch die Baumaßnahme objektiv nachhaltig und erheblich beeinträchtigt wird.

Die Landschaft westlich von Lehrte hat keine historischen Bedeutungen, die schützenswert wären. Eine Vielfalt der Landschaft, Eigenart und Schönheit der Landschaft, welche schützenswert wäre, ist nur eingeschränkt vorhanden.

Das betreffende Gebiet des ehemaligen Rangierbahnhofs ist einerseits durch die umfangreichen Bahnanlagen, durch mehrere das Gebiet kreuzende Hochspannungsleitungen und zwei Umspannwerke bereits seit Jahrzehnten maßgeblich industriell geprägt. Zusätzlich wurde die neue sogenannte Westtangente Lehrte in einem Bogen von der A 2 kommend mit einer den Rangierbahnhof Lehrte überspannenden Straßenbrücke gebaut. Die Straßenbrücke schirmt das Gelände der zukünftigen UA aus Richtung der Stadt Lehrte weitgehend ab.

Trotzdem wird die neue UA aus Richtung Norden und Süden weit sichtbar sein und das Landschaftsbild nachhaltig beeinträchtigen.

Der Eingriff in das Landschaftsbild soll durch eine linienförmige Bepflanzung direkt südlich entlang der Bahnstrecke Hannover – Braunschweig ausgeglichen werden: Dort wird auf einem 15 m breiten Ackerstreifen von der Straßenbrücke Kreisstraße K 122 bis zur Straßenbrücke Westtangente eine Gehölzpflanzung incl. eines Saumstreifens angelegt. Da die Gehölzpflanzung nördlich der bestehenden Ackerflächen erfolgt, kann unter Umständen sogar mit einer Ertragssteigerung gerechnet werden.

Durch diese Bepflanzung kann die Sichtbarkeit der UA erheblich gemindert und der Eingriff ins Landschaftsbild ausgeglichen werden.

Die ursprünglich vom Vorhabensträger geplante Inanspruchnahme eines 30 m breiten Ackerstreifens zur Bepflanzung mit Gehölzen wurde auf Anregung des Eisenbahn-Bundesamtes halbiert.

Somit kann auch die Inanspruchnahme von fremden Grundstücken wesentlich reduziert und den berechtigten Einwänden der Eigentümer Rechnung getragen werden. Diese vorstehende Maßnahme ist mit der unteren Naturschutzbehörde bei der Region Hannover und dem Verband „BUND“ abgestimmt und im LBP unter der Maßnahme A 1 im einzelnen dargestellt.

#### **B.2.7. Auswirkungen und Bewertung des Vorhabens auf Kultur und Sachgüter**

Kultur - und Sachgüter werden durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

#### **B.2.8. Gesamtbilanz Umweltauswirkungen**

Der geplante Umbau des Rangierbahnhofs in eine moderne Umschlaganlage bewirkt im Sinne des § 18 BNatSchG in weiten Bereichen eine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Durch die Realisierung der im LBP dargestellten Vermeidungs /Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die aufgezeigten negativen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes kompensiert, so dass die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 des UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze festgestellt wird.

**B.3. Abwägung gemäß § 19 Abs. 3 BNatSchG**

Die maßgebliche Vorschrift zur Abwägung der Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Anforderungen des Naturschutzrechtes ist § 19 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz. Das Eisenbahn-Bundesamt vollzieht als Bundesbehörde dieses Bundesrecht. Dem § 19 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz entspricht der § 11 Niedersächsisches Naturschutzgesetz.

Der durch das Vorhaben bedingte Eingriff ist nicht zu untersagen gemäß § 19 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz. Trotz Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen und der nicht vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs, gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range dem hier geplanten Vorhaben nicht vor.

Den Grundsätzen und Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege steht die gesetzgeberische Entscheidung für den Bau der Mega-Hub-Anlage gegenüber.

Ohne Ausweitung der Kapazitäten und Modernisierung der Umschlagbahnhöfe, insbesondere ohne Entwicklung eines automatisierten Containerumschlags innerhalb eines Pools von Containerzügen wie es in der Pilotanlage Lehrte vorgesehen ist, sind die prognostizierten Güterverkehre nachfragegerecht auf der Schiene nicht abzuwickeln. Aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit kommt dem Schienenverkehr über dies eine besondere Bedeutung zu.

Die Ausbaumaßnahme ist durch Aufnahme unter laufende Nr. 25 des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz, in der durch Gesetz vom 27.12.93 geänderten Fassung, BGBl I, S. 2378, 2423) festgesetzt worden.

Der Bau der Mega-Hub-Anlage führt zu einer geringfügigen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft im Planungsbereich des ehemaligen Rangierbahnhofs Lehrte.

Unter anderem kommt es zum Verlust von Biotopen und Lebensräumen (z.B. Zauneidechsen, Schmetterlinge).

Daneben kommt es zu Auswirkungen auf das Landschaftsbild, z. B. durch Errichtung der Kräne. Während des Betriebes der Strecke kommt es weiterhin zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen und durch optische Reize.

Die Beeinträchtigungen sind auch nicht vermeidbar.

Vermeidbarkeit im Sinne des § 19 Abs. 3 BNatSchG kann nämlich nur Vermeidbarkeit bei gleichzeitiger Durchführung des Vorhabens bedeuten.

Durch einen gänzlichen Verzicht auf ein Vorhaben lässt sich ein Eingriff nämlich immer vermeiden.

Die Frage kann also nur sein, ob sich bei gleichzeitiger Durchführung des Vorhabens eine vollständige oder zumindest teilweise Vermeidung des Eingriffs erreichen lässt.

Durch die angemessenen Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz, also den in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, werden die Auswirkungen dieses Vorhabens auf Natur und Landschaft weitgehend ausgeglichen und minimiert

Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege könnten nur dann noch vorgehen, wenn die Beeinträchtigungen so erheblich wären, dass sie sogar die o. g. gesetzgeberischen und administrativen Entscheidungen überwiegen würden.

Hierfür sind jedoch keine Anhaltspunkte erkennbar. Hier wird der bestehende Rangierbahnhof in seiner Funktion lediglich geändert, d.h. den heutigen technischen Erfordernissen angepasst, indem Züge oder Wagengruppen nicht mehr rangiert, sondern über eine vollautomatische Sortieranlage und eine Krananlage neu beladen werden.

Über das Betriebsgelände der DB AG hinaus werden baubedingt so gut wie keine Flächen dauerhaft in Anspruch genommen.

Damit ist bei diesem Vorhaben, nämlich der Errichtung der Mega-Hub-Anlage, der geringst mögliche Eingriff gegeben.

Eine umweltschonendere Alternative für dieses Vorhaben ist nicht denkbar.

Würde die Mega-Hub-Anlage auf der „Grünen Wiese“ errichtet werden, wären die Eingriffe sowohl in die Schutzgüter Natur und Landschaft um ein Vielfaches höher und auch die Schallbelastungen wären nicht geringer.

Zudem werden mit dieser Planfeststellung bestimmte Vermeidungsmaßnahmen festgesetzt, wie z. B. die Begrenzung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungen auf das unbedingt notwendige Maß, z. B. der Verzicht auf großflächige Grundwasserabsenkung, oder das Verbot der Lagerung und Abfüllung von Gefahrstoffen im direkten Fließgewässerbereich und an offenen Baugruben.

Dies führt zu einer Vermeidung weiterer Eingriffe während der Bauphase. Insgesamt lässt sich damit feststellen, dass das Vermeidungsgebot damit für dieses konkrete Vorhaben erfüllt ist.

#### B.4. Stellungnahmen der Behörden und Stellen

##### B.4.1. Behörden und Stellen, die keine Bedenken äußerten bzw. keine Stellungnahme abgaben

Folgende Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzverbände äußerten bei der Anhörung im Jahr 1997 keine Bedenken zu der geplanten Baumaßnahme:

	<b>Stelle</b>	<b>Rückäußerung vom</b>
B.4.1.1.	Bezirksregierung Hannover, Dez 204- 206 (Städtebau)	29.05.1997
B.4.1.2.	Bezirksregierung Hannover, Dez 406 (Denkmalschutz)	02.06.1997
B.4.1.3.	Bezirksregierung Hannover, Dez 501 (Abfallwirtschaft)	21.05.1997
B.4.1.4.	Bezirksregierung Hannover, Dez 505 (Kampfmittelbeseitigungsdienst)	---
B.4.1.5.	Bezirksregierung Hannover, Dez 601 (Landwirtschaft)	11.06.1997
B.4.1.6.	Bezirksregierung Hannover, Dez 603 (Agrarstruktur)	01.07.1997
B.4.1.7.	Bezirksregierung Hannover, Dez 607 (Wald, Forstwirtschaft und Jagd)	27.05.1997
B.4.1.8.	Bergamt Goslar.	27.05.1997
B.4.1.9.	Bischöfliches Generalvikariat in Hildesheim	15.05.1997-
B.4.1.10.	Bundesvermögensamt Hannover	16.06.1997
B.4.1.11.	B.U.S Busverkehr und Service Großraum Hannover GmbH	29.05.1997
B.4.1.12.	Deutscher Wetterdienst.	28.05.1997
B.4.1.13.	Evangelisch- lutherische Landeskirche Hannover	04.06.1997
B.4.1.14.	Ferngas Salzgitter GmbH	07.05.1997
B.4.1.15.	Handwerkskammer Hannover	22.05.1997
B.4.1.16.	Harzwasserwerke des Landes Niedersachsen	28.05.1997
B.4.1.17.	IHK Hannover – Hildesheim	30.05.1997
B.4.1.18.	Kommunalverband Gromaum Hannover	17.07.1997
B.4.1.19.	Landesgasversorgung Niedersachsen AG	20.05.1997
B.4.1.20.	Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung	16.05.1997
B.4.1.21.	Preussag Energie GmbH, Lingen	09.07.1997
B.4.1.22.	Realverband der Verkoppelungsinteressanten Lehrte	31.05.1997
B.4.1.23.	Staatliches Forstamt Fuhrberg	02.06.1997
B.4.1.24.	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover	---
B.4.1.25.	Staatshochbauamt Hannover I und II	27.05.1997
B.4.1.26.	Stadtwerke Hannover AG	05.06.1997

	<b>Stelle</b>	<b>Rückäußerung vom</b>
B.4.1.27.	Straßenbauamt Hannover	15.05.1997
B.4.1.28.	Unterhaltungsverband 44 „Untere Fuhse“	14.05.1997
B.4.1.29.	Unterhaltungsverband 46 „Wietze“	13.05.1997
B.4.1.30.	Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	16.05.1997
B.4.1.31.	Wehrbereichsverwaltung II (Hannover)	17.06.1997
B.4.1.32.	Gemeinde Uetze	10.07.1997
B.4.1.33.	Aktion Fischotterschutz e.V., Hankensbüttel	---
B.4.1.34.	Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems e.V.	---
B.4.1.35.	Landesverband Niedersachsen Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V., Osnabrück	---
B.4.1.36.	Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.	03.06.1997
B.4.1.37.	Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.	---
B.4.1.38.	Naturfreunde Niedersachsen e.V.	03.06.1997
B.4.1.39.	Naturschutzverband Niedersachsen e.V., Wadenburg	---
B.4.1.40.	Niedersächsischer Heimatbund e.V.	---
B.4.1.41.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Niedersachsen e.V., Hannover	---
B.4.1.42.	Verein Naturschutzpark e.V.	---

**B.4.2. Behörden und Stellen, die Hinweise und Anregungen gaben bzw. Bedenken erhoben**

**B.4.2.1. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 209 (Verkehr u. Verkehrsinfrastruktur)**

Schreiben vom 21.05.1997

Es wurde darum gebeten, das Straßenbauamt Hannover zu beteiligen.

Entscheidung:

Das Straßenbauamt wurde im Verfahren beteiligt. In der Stellungnahme vom 15.05.1997 wurde auf die Planung der Westtangente hingewiesen. Die in Nord-Süd-Richtung laufende Parallelrampe zur Westtangente ist Bestandteil des Projekts GVZ Lehrte und damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

**B.4.2.2. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 303 (Polizei)**

Schreiben vom 12.06.1997

Der Einfahrtsbereich soll durch eine Torkontrolle gesichert werden. Es ist unerlässlich, dass die betriebliche Regelung am Eingangsbereich so organisiert wird, dass dort allen ankommenden LKWs die Einfahrt auf die rechtlich und tatsächlich nicht öffentliche Betriebsfläche ermöglicht wird, um Rückstaus zu vermeiden.

Entscheidung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Torkontrolle kann nicht gefordert werden.

Sämtlichen ankommenden LKW ist im Regelfall die Einfahrt in die Umschlaganlage möglich. Insofern wird jeglicher Rückstau vermieden.

Es besteht die Möglichkeit, vor Erreichen des Tores auf dem vorgesehenen Wendeplatz sofort zu wenden oder aber nach Durchfahrt des Tores in der Anlage noch vor Erreichen des sogenannten Gatebereichs.

Die Toranlage ist im Regelfall geöffnet, sie wird lediglich außerhalb der Betriebszeiten kurzfristig geschlossen.

Für die Kreuzung Eisenbahnlängsweg/Planstraße D wird die Entscheidung über die Notwendigkeit einer Lichtzeichenanlage von dem Ergebnis des Verkehrsgutachtens abhängen, welches von der Stadt Lehrte in Auftrag gegeben wurde.

Damit können diese Einwendungen als erledigt betrachtet werden.

Eine weitere Entscheidung ist damit entbehrlich.

**B.4.2.3. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 305 (Brandschutz)**

Schreiben vom 23.06.1997

Durch die Hydrantenleitung ist eine Löschwasserversorgung von 32000 Liter/Minute über einen Zeitraum von zwei Stunden sicherzustellen.

Bei Unglücksfällen werden die Feuerwehren nur im Rahmen ihrer Möglichkeiten tätig.

Die Vorhaltung von Spezialgerät für die Brandbekämpfung und Hilfeleistung auf Bahnanlagen ist nach Auffassung der Länder Sache der Deutschen Bahn AG.

Entscheidung:

Die Dimensionierung der Hydrantenleitung, die Bereitstellung der erforderlichen Löschwassermengen und sowie Anzahl und Standorte der Überflurhydranten wurden im Detail mit dem Landkreis Hannover, der Stadt Lehrte, den Stadtwerken Lehrte GmbH und der Feuerwehr Lehrte abgestimmt.

Auf die Ausführungen und die Entscheidung zu Punkt 13 zur Stellungnahme der Stadt Lehrte vom 17.11.2003 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

**B.4.2.4. Bezirksregierung Hannover, Dezernat 502 (Wasserwirtschaft)**

Schreiben vom 13.05.1997

Es werden Ausführungen zu den rechtlichen Vorschriften, die bei der Grundwasser- und Oberflächenentwässerung zu beachten sind, gemacht. Außerdem werden Hinweise zu der Einleitung des anfallenden Regenwassers gegeben.

Entscheidung:

Die Hinweise zur Genehmigungs- und Gebührenpflichtigkeit der erforderlichen Grundwasserabsenkungen werden vom Vorhabensträger beachtet.

Durch die Aufnahme der Hinweise in die Nebenbestimmungen sind diese Einwendungen erledigt (N 7).

**B.4.2.5. Bezirksregierung Hannover Dezernat 503 (Naturschutz)**

Schreiben vom 14.05.1997

Es wird das Fehlen einer gutachterlichen Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Hannover gerügt.

Entscheidung:

Mit Schreiben vom 11. 09.1997 wurde die gutachterliche Stellungnahme vorgelegt und laut Angabe der DB AG durch den Schriftsatz vom 29. September 1997 korrigiert. Damit ist diese Einwendung insoweit erledigt.

Dass die Stellungnahme nicht zeitgleich mit den Antragsunterlagen erstellt und eingereicht wurde, ist zwar richtig, aber ohne verfahrensrechtlichen Belang. Der LBP wurde im Hinblick auf die gutachterliche Stellungnahme überprüft. Die Vorgaben der Stellungnahme werden eingehalten.

**B.4.2.6. Stadt Lehrte**

B.4.2.6.1 Schreiben vom 04.06.1997, vom 10.06.1997, vom 18.06.1997 und vom 17.07.1997

Es wurden Forderungen u.a. zur Erschließung, zur Verkehrsführung, zur Wasserversorgung, zum Brandschutz und zum Lärmschutz abgegeben:

Diese Forderungen sind größtenteils in der Planung umgesetzt worden bzw. nicht planfeststellungsrelevant, d.h. sie sind in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Im einzelnen handelte es sich um folgende Punkte:

1. Es wurde gefordert, dass bei der Verlegung des Gleises 301 noch genügend Platz verbleibt, um im Bereich des Rangierbahnhofs auch das Frachtzentrum der Bahntrans errichten zu können.

2. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Erschließung der Umschlaganlage erst nach Unterzeichnung der Erschließungs- und Finanzierungsvereinbarung und Übernahme der Kosten, die durch zusätzliche Maßnahmen gegenüber der planfestgestellten Lösung entstehen, gesichert ist.
3. Es wird ausreichender Park- und Stauraum für LKW und PKW innerhalb der Schnellumschlaganlage gefordert. Rückstaus in den Bereich der öffentlichen Straßenflächen sind zu vermeiden.
4. Der Wendehammer für LKW im Westen der Anlage ist so weit nach Westen zu verschieben, dass die Verlegung des Eisenbahnlängsweges nach Norden in diesem Bereich entfallen kann. Wenn eine Verlegung nicht möglich sei, so müsse die Befestigung des umzulegenden Straßenabschnitts der Bauklasse IV der RSTRO 86 entsprechen und die Entwässerung gewährleistet sein.
5. Zur Erschließung der KLV-Anlage sind an den betroffenen Kreuzungen Lichtsignalanlagen zu errichten und die Kreuzung Planstraße D/ Erschließungsstraße zur KLV-Anlage ist durch das Planfeststellungsverfahren planungsrechtlich abzusichern.
6. Auf den umliegenden Fernstraßen ist von der DB AG eine entsprechende Hinweisbeschilderung zur KLV-Anlage anzubringen.
7. Blendwirkungen der KLV-Anlage auf den Verkehr auf der K 122 und der Westtangente sowie in den angrenzenden Wohngebieten, auch den noch geplanten, sind zu vermeiden.
8. Das geplante Wohngebiet „Breite Riede Ost“ ist in die schaltechnische Untersuchung mit einzustellen. Wo die Grenzwerte der 16.BimSchV nicht eingehalten werden, wird passiver Lärmschutz gefordert.
9. Für die Brücke im Zuge der K 122 werden Körperschallmessungen und ein Beweisicherungsverfahren gefordert.
10. Es wird die Frage nach der Zuständigkeit für den vorbeugenden bzw. abwehrenden Brandschutz gestellt. Sollte die Stadt Lehrte für den Brandschutz zuständig sein, sind die Forderungen der Punkte 11 bis 14 durch die DB AG zu erfüllen.
11. Es wird eine ausreichende Erreichbarkeit aller Punkte innerhalb der Anlage und eine entsprechend dimensionierte Löschwasserversorgungsanlage gefordert.
12. Die Entnahmemöglichkeiten von Löschwasser aus den Rückhaltebecken ist in den Planunterlagen nicht berücksichtigt worden.
13. Es müssen Angaben bzgl. der Erreichbarkeit der Leckageplätze für Waggon, Container und Rettungsfahrzeuge gemacht werden.
14. Aus der Sicht der Feuerwehr wird es zudem für erforderlich gehalten, ein brandschutztechnisches Gutachten einzuholen.
15. Es wird die Erhaltung der Funktionstüchtigkeit des Durchlasses für den Tiefenbruchgraben gefordert.

16. Eine ordnungsgemäße Unterhaltung betroffener Gräben muss grundsätzlich möglich sein. Darum ist sicherzustellen, dass die vorgesehene Bepflanzung die Unterhaltung der Gewässer III. Ordnung nicht erschwert. Entstehende Kosten für zusätzliche Unterhaltungsaufwendungen und der Aufwand für zusätzliche Anlagen sind der Stadt zu erstatten.
17. Um die Schmutzwasserentsorgung sicherzustellen, muss ein Schmutzwasserkanal aus dem Gewerbegebiet „Große Breite“ bis zu diesem Punkt verlegt werden. Voraussetzung für diesen Bau ist der Abschluß einer Vereinbarung zwischen allen Beteiligten.
18. Es ist sicherzustellen, inwieweit die geplante KLV-Anlage Auswirkungen auf die visuelle Erlebbarkeit des Ahlener Waldes hat.
19. Die Einschätzung der Auswirkungen der Gebäude auf Klima und Luft (LBP S.27) ist aufgrund eines unvollständigen und damit missverständlichen Satzes nicht nachvollziehbar und muss daher ergänzt werden.
20. Die angegebene gesetzliche Grundlage für den Artenschutz ist falsch. Außerdem muss beschrieben werden, auf welcher Grundlage das Umsetzen der Eidechsen erfolgen darf.
21. Die Stadt Lehrte fordert, dass die DB AG vor Baubeginn im Bereich der Umschlaganlage eine Tiefensondierung auf Bombenblindgänger vornehmen lässt und ggf. die Durchführung von Kampfmittelbeseitigungsmaßnahmen in Auftrag gibt.

Entscheidung:

zu 1.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Begründung:

Die Forderung bezieht sich auf Flächen, die dem Fachplanungsvorbehalt der DB unterliegen. Bei dem Erörterungstermin wurde von der DB AG erklärt, dass die Firma Bahntrans mitgeteilt habe, dass das zur Verfügung stehende Gelände für den Bau eines Frachtzentrums ausreichend sei.

Nach aktueller Einschätzung des Vorhabenträgers wird seitens der Bahntrans ganz von dem Bau eines Frachtzentrums abgesehen.

zu 2.

Der Hinweis wird beachtet. Der Bau der bereits planfestgestellten Planstraße D als Verbindung der Umschlaganlage mit der Westtangente ist Voraussetzung für die Aufnahme des Containerumschlags Straße/Schiene. Der DB AG wird daher auferlegt, rechtzeitig vor Baubeginn den Bau dieser Planstraße D durch vertragliche Vereinbarung mit der Stadt Lehrte sicherzustellen (s. auch N 25).

zu 3.

Das vorgesehene Umschlagkonzept macht es in der Regel nicht erforderlich, dass einfahrende LKW zunächst im Gatebereich parken, statt dessen ist eine direkte Anfahrt des Ladebereichs vorgesehen, wobei Staus auf der LKW-Spur in der Umschlaganlage nicht schädlich sind.

Für LKW mit länger andauernder Abfertigung sind 20 LKW-Parkplätze vor dem Gatebereich (auf Bahngelände) vorgesehen. Es besteht die Möglichkeit, unmittelbar vor dem Einfahrtstor zur Anlage oder aber hinter den LKW-Parkplätzen, in jedem Fall außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche, zu wenden.

Im Kurvenbereich liegende LKW stellen grundsätzlich eine Behinderung dar. Eine kurzfristige Räumung der Verkehrsfläche erfolgt durch Abschleppen in den davor gelegenen Parkplatzbereich.

Die ausgewiesenen 33 PKW-Parkplätze sind vorrangig für Mitarbeiter vorgesehen.

Die Forderung nach weiterem Parkraum wird zurückgewiesen. Die UA ist kein LKW-Autohof.

zu 4.

Dem Einwand wurde entsprochen. Der vorgesehene Wendehammer für LKW wurde soweit nach Westen verschoben, dass der vorhandene Eisenbahnlängsweg nicht verlegt werden muss (siehe Lageplan Anlage 4 Blatt 2/5).

zu 5.

Die künftige Vorrangregelung der Einfahrt Umschlaganlage/Eisenbahnlängsweg wird nach einer Verkehrszählung nach Inbetriebnahme der Anlage geregelt. Der Vorhabenträger verlegt Leerrohre bis zum o.g. südlichen Kreuzungsbereich für den Fall des Erfordernisses einer Lichtzeichenanlage. Insoweit wird dem im Erörterungstermin eingebrachten Vorschlag gefolgt. Im übrigen wird auf Nebenbestimmung N 26 verwiesen, die Entscheidung in Abschnitt B.4.2.6.2 zu 2.

zu 6.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. 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.

zu 7.

Durch entsprechende Justierung der Beleuchtung oder durch entsprechende Abschirmung ist sicherzustellen, dass es von den in 35 m Höhe installierten Leuchten zu keiner Blendwirkung für den Straßenverkehr auf der K 122 sowie auf der Westtangente kommt.

zu 8.

Vom Vorhabensträger wurde das Schallgutachten im Jahre 2004 unter Berücksichtigung der neu hinzugekommenen Baugebiete überarbeitet. Dort, wo die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden, wird passiver Schallschutz dem Grunde nach zugesagt. Auf die Ausführungen in Abschnitt B 1.4 wird verwiesen.

zu 9.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es besteht kein Grund für Erschütterungsmessungen. Für die Nutzung der dem Bahnbetrieb dienenden planfestgestellten Bahnfläche besteht Bestandsschutz. Durch den Containerumschlag sind zusätzliche Erschütterungen nicht zu erwarten. Trotzdem hat sich der Vorhabensträger auf freiwilliger Basis bereit erklärt, ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

zu 10 bis 14. (Punkt 10 – 14 im Schreiben vom 17.07.1997)

Die Löschwasserversorgung wurde vom Vorhabensträger überarbeitet und einvernehmlich mit der Stadt Lehrte und den Stadtwerken Lehrte GmbH abgestimmt.

Danach wird die Löschwasserversorgung über eine drucklose Nassleitung / Ringleitung HD PE DN 150 mit Überflur- bzw. Unterflurhydranten sichergestellt. Es wird ein separates System installiert. Es werden zwei Zisternen errichtet mit einem Fassungsvermögen von 200 m<sup>3</sup>. Das Befüllen der Zisternen erfolgt mittels automatischer Steuerung. Eine Wiederauffüllung der Zisternen ist innerhalb von 48 Stunden zu gewährleisten. Die in unmittelbarer Nähe der Zisternen zu errichtenden Löschwasserpumpwerke verfügen über Notschalter.

Auf die Erstellung eines separaten Brandschutzgutachtens wurde im Einvernehmen zwischen dem Vorhabensträger und der Feuerwehr der Stadt Lehrte verzichtet.

zu 15. (Punkt 18 im Schreiben vom 17.11.2003)

Die Einwendungen zum Durchlass in Bahn-km 39,08 werden beachtet. Auf Bauwerksverzeichnis Nr. 49 wird verwiesen. Im übrigen wurde die hydraulische Berechnung mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt.

Danach ist jederzeit gewährleistet, dass bis zu 90 Liter pro Sekunde Wasser in den Tiefenbruchgraben eingeleitet und von dort schadlos bis zur Burgdorfer Aue abgeführt werden können.

zu 16.

Die Ausführungen zur erforderlichen Unterhaltung der Gräben werden beachtet. Bei der Anlage des südlichen Gehölzstreifens (Maßnahme A 1) wird berücksichtigt, dass eine Unterhaltung des angrenzenden Silberbuschgrabens möglich bleibt.

Daher erfolgt die Bepflanzung nicht direkt bis an den Graben, sondern es wird hier ein Saumstreifen, wie im Maßnahmenplan zum LBP beschrieben, ohne Gehölze entwickelt.

zu 17.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, eine Vereinbarung mit der Stadt Lehrte über den Bau einer Schmutzwasserleitung zu schließen.

Insoweit ist die Einwendung als erledigt zu betrachten.

Die Vereinbarung ist jedoch nicht planfeststellungsrelevant, sondern privatrechtlich zwischen den Beteiligten zu vereinbaren.

zu 18. – 21.

Die Planunterlagen wurden entsprechend den Hinweisen ergänzt.

Diese Punkte wurden bereits im Erörterungstermin durch den Vertreter der Stadt Lehrte als erledigt angesehen.

**B.4.2.6.2 Stadt Lehrte****- Stellungnahme vom 17.11.2003**

Die Stadt Lehrte hat die bisher von der DB AG vorgelegten Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau einer Umschlaganlage in Lehrte zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Lehrte hält die Stellungnahme vom 17.07.1997 in den Punkten, die bisher nicht berücksichtigt wurden, aufrecht und stellt den Beschluss zu den vorliegenden unvollständigen Planunterlagen unter den Vorbehalt, dass Planunterlagen, die in sich abgestimmt sind und den mündlichen Vorträgen der DB AG entsprechen, nachgereicht werden.

Die nachfolgenden Punkte sind zu berücksichtigen:

1. Die Erschließung der Umschlaganlage kann nur über die geplante Zufahrt zur Westtangente (Planstraße D) und das Baugebiet Große Breitenlage erfolgen, da die Tragfähigkeit des Eisenbahnlängsweges nicht für den Schwerlastverkehr ausgelegt ist. Zudem muss ausgeschlossen werden, dass das Wohngebiet im Bereich Breite Lade / Schillerstraße durch den Zu- und Abgangsverkehr beeinträchtigt wird. Die Planstraße D ist zwar planfestgestellt, bisher jedoch noch nicht realisiert worden. Die Stadt Lehrte sieht sich nicht in der Lage, ohne die Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG den Bau der Straße zu sichern. Daher kann die Erschließung der Umschlaganlage erst nach Unterzeichnung der Erschließungs- und Finanzierungsvereinbarung als gesichert angesehen werden.
2. Die bisherige Planung für die Dimensionierung des vorhandenen Straßensystems beruht ausschließlich auf Prognosewerten. Es ist zu befürchten, dass die Erschließung, insbesondere die BAB A 2 – Anschlussstelle, schon heute an gewisse Grenzen stößt.

Die Stadt Lehrte fordert daher die Erstellung eines Verkehrsgutachtens, das die Leistungskapazität der vorhandenen Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelastung sowie der prognostizierten Belastung durch den Bau der Umschlaganlage und der noch nicht genutzten Flächen im GVZ untersucht.

3. Das Umschlagkonzept der DB AG sieht eine Änderung zu erheblich mehr Straße-Schiene-Umschlag vor.

Entsprechend den Planunterlagen von 1997 stehen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen kein Parkraum und kein Stauraum zur Verfügung. Daher ist sowohl der Parkraum in der Anlage als auch der Stauraum für einfallende Lkw bzw. der Stauraum zwischen Einfahrtstor und Kreuzung Eisenbahnlängsweg/Zufahrtsstraße so zu bemessen, dass ein Rückstau in diesen Kreuzungsbereich auch bei Sonder-situationen wie liegengebliebenen Lkw oder Falschfahrern ausgeschlossen wird. Aufgrund des angegebenen prognostizierten Verkehrspotentials hält die Stadt Lehrte die vorgesehenen Lkw-Parkplätze nach wie vor nicht für ausreichend.

Es ist daher nachzuweisen, dass die Kapazität der Pkw- und Lkw-Stellplätze sowie des erforderlichen Stauraums innerhalb der Umschlaganlage ausreichend dimensi-oniert sind, damit eine vollständige Abwicklung (einschließlich Warte- und Ruhezei-ten der LKW- Fahrer) auf dem Betriebsgelände erfolgen kann.

4. Da eine verkehrssichere Anbindung der hochfrequentierten KLV-Anlage an das öffentliche Verkehrsnetz ohne Signalregelung nicht möglich ist, muss die Installati-on einer Lichtsignalanlage für den Kreuzungsbereich ebenfalls durch das Vorhaben abgesichert werden.

Es ist daher im Kreuzungsbereich der Planstraße D mit dem Eisenbahnlängsweg eine Ampelanlage zu installieren.

Die Kosten der Installation sind durch die DB AG zu tragen; die Unterhaltung und Bewirtschaftung gehen auf die Stadt Lehrte über. Hierfür hat die DB AG der Stadt Lehrte den Aufwand für die Unterhaltung nach einer dann zu erfolgenden Berech-nung abzulösen.

5. Die Fahrbahnoberfläche des Eisenbahnlängsweges entspricht in ihrem vorhande-nen Zustand im gesamten Verlauf nicht mehr der Tragfähigkeit heutiger Schwer-lastverkehre.

Vor Baubeginn sind vorbeugende Maßnahmen zur Bestandssicherung und Scha-densvermeidung zu treffen. Zur Beweissicherung ist ein offizielles Beweissiche-rungsverfahren durch die DB AG auf der gesamten Länge bis zur Schillerstraße durchzuführen.

6. Auf dem Eisenbahnlängsweg durch Anbindungs- und Anarbeitungsmaßnahmen zu Erstellung der Feuerwehrauffahrt und des Gate-Bereiches verursachte Beschädigungen und Absackungen sind nach dem Verursacherprinzip großflächig zu beseitigen. Beschädigungen an Fahrbahnrandern und Böschungen / Grabenbereich sind nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu beheben. Übergänge an den Anbindungs-trichtern sind entsprechend der Querneigung entwässerungsgerecht auszubilden.
7. Die vorhandene Straßenentwässerung erfolgt über begrünte Bermen in einen Stra-ßenseitengraben. Die Vorflut ist zu erhalten. Im Bereich von Anbauten (Feuerwehrezufahrt und Gate-Anbindung) sind im Grabenbereich sohlengleich Schwerlastrohre zu verlegen.
8. Kreuzung Eisenbahnlängsweg – Zufahrt zum Gate: Aufgrund der bevorrechtigten Zufahrt zur Umschlaganlage entsteht eine neue Kreuzung, die entsprechend zu be-schildern sein wird. Diese ist in ihrem technischen Aufbau gemäß RSTO nach vorgesehener Verkehrsbelastung unter Vermeidung von Querneigungswechseln neu herzustellen.
9. Vorhandene Straßenbäume sind durch umlaufenden Schutzmantel gegen Beschä-digungen zu schützen.
10. Lagerflächen über die im Grunderwerbsverzeichnis angegebenen Flächen stehen auf städtischem Grundstück nicht zur Verfügung.
11. Es darf keine Beeinträchtigung bzw. Blendwirkung des Straßenverkehrs auf der K 122 und der Westtangente durch die Beleuchtungseinrichtungen der Umschlag-anlage eintreten. Zudem muss eine Blendwirkung durch die Anlage in den Wohn-gebieten ausgeschlossen werden.
12. In der schalltechnischen Untersuchung ist das Baugebiet „Breite Riede-Ost“ mit einzustellen (der Bebauungsplan ist seit 20.11.1997 rechtsverbindlich).  
Eine Beeinträchtigung der vorhandenen Wohnbebauung insbesondere durch Lärm muss durch die notwendigen Schallschutzmaßnahmen – ggf. auch durch aktiven Schallschutz – vermieden werden.  
In den Bereichen, in denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) nicht eingehalten werden, sollen passive Lärmschutzmaß-nahmen vorgesehen werden.  
Da die Körperschallmessungen nur die durch den Betrieb der Anlage verursachten Schwingungen betreffen und keine Hinweise auf die durch die Bauarbeiten verur-sachten Erschütterungen geben, ist für die durch die Bauarbeiten verursachten Schäden ein Beweissicherungsgutachten zu erstellen.

13. Die Löschwasserversorgung ist entsprechend dem Besprechungsprotokoll vom 22.08.2003 sicherzustellen:

- Die Trasse der südlichen Löschwasserleitung (LWL) soll zwischen den Gleisen 5 und 6 angeordnet werden, um sicherzustellen, dass die Hydranten jederzeit erreichbar sind.
- Die nördliche LWL soll nördlich der Zufahrt angeordnet werden. Am Terminalgebäude ist ein zusätzlicher Hydrant (DN 100) vorzusehen.

- Das erforderliche Löschwasser (3.200 l/min über 2 h = 384 m<sup>3</sup>) ist über Zisternen sicherzustellen. Die Zisternen sind mit einer Ringleitung (Nassleitung) zu verbinden. Der notwendige Löschwasserdruck von 2,5 bar ist im Schadensfall durch jeweils eine Pumpe an den Zisternen zu garantieren. Eine Inbetriebnahme der Pumpen soll mittels im Außenbereich anzubringender Schalter (am Terminalgebäude und dem westlichen Aufenthaltsgebäude) möglich sein. Die Schalter sollen sich in einem abgeschlossenen Glaskasten (mit Feuerwehrschlüssel zu öffnen) befinden.

Der Betrieb der Pumpen soll durch grüne (Inbetriebnahme erfolgte) bzw. rote (Betriebsstörung) Signallampen angezeigt werden. Ein überarbeiteter Löschwasserplan ist als Prinzipskizze aufzustellen und den Teilnehmern des Gespräches am 22.08.2003 zur Abstimmung zu übergeben.

- Die Ringleitung kann gefällelos verlegt werden. Das Befüllen der Zisternen soll aus der Trinkwasserleitung (TWL) mittels Schwimmersteuerung innerhalb von 48 Stunden erfolgen. Eine Verkeimung der TWL ist durch geeignete Maßnahmen (ggf. Rohrnetztrenner) auszuschließen.
- Eine Wartung / Funktionsprüfung der Anlage muss von der Betreibergesellschaft gewährleistet werden.
- An der östlichen Versorgungsleitung der Stadtwerke ist im Zufahrtsbereich ein Überflurhydrant vorzusehen.

14. Bauwerksverzeichnis Nr. 13: Das Oberflächenwasser soll über ein Betonrohr DN 400 unter dem Eisenbahnlängsweg hindurch in den Tiefenbruchgraben eingeleitet werden.

Diese Leitung einschließlich der noch zu bauenden Einleitungsstelle im Graben ist Bestandteil der geplanten Anlage und wird zukünftig auch in der Zuständigkeit des Betreibers verbleiben. Die Einleitungsstelle muss neu gebaut werden. Das Bauwerksverzeichnis ist zu korrigieren und zu ergänzen.

15. Das Grundstück der Umschlaganlage befindet sich nicht unmittelbar am Tiefenbruchgraben. Dazwischen liegt das Grundstück vom Eisenbahnlängsweg.

Somit erfolgt die Benutzung des Gewässers nicht, wie unter Pkt. 10 des Erläuterungsberichtes dargestellt, im Rahmen des Gemeingebrauchs am Gewässer und ist erlaubnispflichtig.

16. Der durch die neue Einleitung entstehende Mehraufwand an der Unterhaltung des Gewässers ist der Stadt zu erstatten oder abzulösen.
17. Eine ordnungsgemäße Unterhaltung der betroffenen Gewässer muss grundsätzlich möglich sein. Bei der Bepflanzung der Maßnahme A1 und A2 der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind Räumstreifen freizuhalten.
18. Bauwerksverzeichnis Nr. 49: Der an dieser Stelle kreuzende Graben ist ein Vorfluter der Gemarkung Ahlten, einschließlich des Baugebietes Breite Riede. Es muss sichergestellt werden, dass dieser Durchlass ständig ordnungsgemäß funktioniert und auch während der Bauarbeiten nicht unterbrochen wird. Ein Beweissicherungsverfahren ist vor Baubeginn durchzuführen.
19. Die Planung sieht den Anschluss der Schmutzwasser-Druckleitung an einen Revisionsschacht im Eisenbahnlängsweg vor.  
Dort gibt es noch keine Anschlussmöglichkeit. Um die Erschließung sicher zu stellen, ist der Bau eines Schmutzwasserkanals aus dem Gewerbegebiet Große Breitenlage bis an den Übergabepunkt erforderlich. Voraussetzung für den Bau ist der Abschluss einer Vereinbarung zwischen den Beteiligten.

Entscheidung:

zu 1.

Die Ausführungen werden beachtet. Auf Entscheidung gem. B.4.2.6.1 zu 2 und N 25 wird verwiesen.

zu 2.

Die Forderung nach Erstellung eines Verkehrsgutachtens wird zurückgewiesen.

Jede vernünftige Planung kann logischerweise nur auf Prognosen beruhen. Wenn die Westtangente nach knapp 10 Jahren an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gekommen sein sollte, ohne dass die im Zusammenhang mit dem Betrieb der

Containerumschlaganlage prognostizierten Verkehre bisher realisiert wurden und ohne Berücksichtigung des ehemals auf DB-Gelände geplanten Güterverkehrszentrums (GVZ), muss die Prognose für die Belastung der Westtangente als Fehlschlag angesehen werden. Dafür hat aber nicht die DB einzustehen.

Gleichwohl hat sich die DB bereit erklärt, das Verkehrsgutachten zu erstellen, welches auch inzwischen der Stadt Lehrte vorliegt. Danach ergibt sich keine Notwendigkeit von zusätzlichen baulichen Erweiterungsmaßnahmen auf der Abbiegespur von der A 2 kommend auf die Westtangente.

zu 3.

Die Behauptung, dass das Umschlagkonzept der DB eine Änderung zu erheblich mehr Straße/Schieneumschlag vorsieht, ist nicht nachvollziehbar.

Die Umschlagmöglichkeiten in der Relation Straße/Schiene wurden nicht zu Lasten der Anlage für den Umschlag Schiene/Schiene vergrößert. Umgekehrt wurden letztere auch nicht verkleinert. Der Entfall zweier Abstellspuren im Bereich der Sortieranlage wird kompensiert durch die Vergrößerung der Stapelhöhe in den verbliebenen Abstellspuren. Die Leistungsfähigkeit der Sortieranlage wurde durch die neu geschaffenen Quermöglichkeiten verbessert. Eine Simulation der Umschlagvorgänge hat ergeben, dass trotz der Reduzierung der Portalkräne die Umschlagkapazität insgesamt erhalten bleibt. Im übrigen wird auf die Entscheidung in Abschnitt B.4.2.6.1 zu 3. verwiesen.

zu 4.

Die Forderung wird beachtet.

Der Vorhabenträger hat erklärt: Die Kosten für die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knoten Eisenbahnlängsweg/Planstraße D/Zufahrt zur Umschlaganlage sind bereits in den Kosten berücksichtigt und werden vom Vorhabenträger getragen. Grundlage für die Gestaltung und Signalisierung der Kreuzung wird das o. g. vom Vorhabenträger beauftragte Verkehrsgutachten sein. Im Hinblick auf die Forderung Nr. 8 der Stadt Lehrte hält die Planfeststellungsbehörde die Durchführung eines ergänzenden Genehmigungsverfahrens für den Bau der neuen Kreuzung für erforderlich.

zu 5.

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Ausführung vorbeugende Maßnahmen zur Bestandssicherung und Schadensvermeidung einleiten. Auf N 12 wird verwiesen. Um unnötige Schäden am Eisenbahnlängsweg zu vermeiden sollte nach Möglichkeit die Planstraße D als Baustellenzufahrt zunächst provisorisch hergerichtet werden.

Zur Einwendung bezüglich der Beweissicherung für Schäden, die bei Baumaßnahmen entstehen, wird der Vorhabenträger die notwendigen Beweissicherungsverfahren auf Antrag der Betroffenen, falls erforderlich, durchführen lassen.

zu 6. bis 10.

Der Vorhabenträger wird in der Ausführungsplanung entsprechende Maßnahmen berücksichtigen (siehe N 12 - N16). Zu 8. siehe aber N 26.

zu 11.

Der Vorhabensträger wird durch entsprechende planerische Maßnahmen sicherstellen, dass Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs auf der K 122 sowie der Westtangente durch Blendwirkungen ausgeschlossen werden (siehe auch Entscheidung B.4.2.6.1 zu 7).

zu 12.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung wurde um die neuen Baugebiete ergänzt. Diese liegt den Planfeststellungsunterlagen zur Information bei. Bei Grenzwertüberschreitungen werden entsprechende erforderliche Schallschutzmaßnahmen ergriffen. Zur Einwendung bezüglich der Beweissicherung für Schäden, die bei Baumaßnahmen entstehen, wird der Vorhabensträger die notwendigen Beweissicherungsverfahren auf Antrag der Betroffenen, falls erforderlich, durchführen lassen.

zu 13.

Die von der Stadt Lehrte geforderten Anforderungen an die Löschwasserversorgung sind in den Planungen in vollem Umfang berücksichtigt und mit der Stadt Lehrte und den Stadtwerken Lehrte GmbH im Verlauf der Planungen abgestimmt worden.

zu 14.

Die Ausführungen bezüglich der Einleitung des Oberflächenwassers in den Tiefenbruchgraben werden zur Kenntnis genommen.

zu 15.

Die Einleitung von Niederschlagswasser in den Tiefenbruchgraben wird im Kapitel „Wasserrechtliche Belange“ entsprechend den Forderungen der Stadt Lehrte geändert und als erlaubnispflichtige Einleitung aufgenommen.

zu 16.

Der Vorhabensträger wird rechtzeitig eine entsprechende Vereinbarung mit den Beteiligten abschließen.

zu 17.

Die Ausführungen zur erforderlichen Unterhaltung der Gräben werden beachtet.

In die Planung der Maßnahme A1 ist gemäß den Forderungen der Stadt Lehrte aus dem Erörterungstermin vom 20.11.1997 bereits ein Saumstreifen ohne Bepflanzung aufgenommen worden, um eine Unterhaltung des angrenzenden Silberbuschgrabens zu ermöglichen. Die Maßnahme A2 wurde dahingehend überarbeitet.

zu 18.

Der Vorhabensträger wird die Einwendung im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigen. Zur Einwendung bezüglich der Beweissicherung für Schäden, die bei Baumaßnahmen entstehen, wird der Vorhabensträger die notwendigen Beweissicherungsverfahren auf Antrag der Betroffenen, falls erforderlich, durchführen lassen.

zu 19.

Die Ausführungen bezüglich des Anschlusses der Schmutzwasserleitung an das System Gewerbegebiet „Große Breitenlage“ werden beachtet. Der Vorhabensträger hat erklärt, dass er rechtzeitig eine entsprechende Vereinbarung mit den Beteiligten abschließen wird.

**B.4.2.7. Amt für Agrarstruktur**

Schreiben vom 17.11.1997

- 1) In dem von der Planfeststellung betroffenen Gebiet wird kein Flurneuordnungsverfahren durchgeführt bzw. ist auch kein Verfahren beabsichtigt.
- 2) Es wird davon ausgegangen, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen M 1 und M 2 mit den Eigentümern einvernehmlich geregelt sind. Die dauerhafte Unterhaltung dieser Kompensationsflächen sollte durch eine Vereinbarung abgesichert werden, wobei negative Auswirkungen auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen auszuschließen sind.
- 3) Der Eisenbahnlängsweg muss auch in Zukunft uneingeschränkt für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung stehen.
- 4) Die Gehölzpflanzung – G 4 – ist so anzuordnen, dass es zu keiner Beeinträchtigung bei der Nutzung der landwirtschaftlichen Fläche kommt. Diese Feststellung gilt auch für die landschaftspflegerische Maßnahme A 1.
- 5) Für die südlich der Gleisanlagen in der Flur 5 gelegenen Flächen werden die Schlaglängen – bedingt durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen – erheblich gekürzt. Dieser agrarstrukturelle Nachteil ist gemäß den „Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft“ neuester Fassung zu regeln.

Entscheidung:

Im Schreiben vom 17. November 1997 hat das Amt für Agrarstruktur mitgeteilt, dass die vorgetragenen Anregungen und Bedenken aufgrund der Stellungnahme der DB AG weitgehend ausgeräumt werden konnten. Im einzelnen sind die Einwendungen wie folgt zu behandeln:

zu 1.

Es handelt sich nur um einen Hinweis. Somit ist eine Entscheidung nicht notwendig.

zu 2.

Die DB AG wird eine einvernehmliche Regelung mit den Eigentümern anstreben. Negative Auswirkungen auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen werden soweit wie möglich vermieden.

zu 3.

Von der DB AG ist in ihrer Gegenstellungnahme zugesagt worden, dass der Eisenbahnlängsweg auch in Zukunft uneingeschränkt für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung stehen wird. Diese Einwendung ist damit erledigt.

zu 4.

Die Gehölzpflanzung G 4 wird nicht realisiert. Bei der Maßnahme A 1 wird ein stufiges Gehölzprofil mit einem Krautsaum angelegt. Insofern kann die Einwendung als erledigt betrachtet werden

zu 5.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen wird verzichtet. Insofern kann die Einwendung als erledigt betrachtet werden.

**B.4.2.8. BEB Erdgas und Erdöl GmbH**

Schreiben vom 17.06.1997 und vom 14.11.1997

Es wurde die Beachtung der Anweisungen zum Schutz der Erdgas- und Erdölleitungen gefordert und auf notwendige Schutzmaßnahmen hingewiesen.

Entscheidung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bedenken werden nicht erhoben.

Durch die schriftliche Zusicherung des Vorhabensträgers auf Einhaltung der Anweisungen können die Hinweise als erledigt angesehen werden.

Die Hinweise werden als Nebenbestimmungen festgesetzt. (siehe N 22) )

**B.4.2.9. Deutsche Telekom**

Schreiben vom 06.06.1997 und vom 26.11.1997

Durch die Baumaßnahmen werden Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG berührt. Es wird um eine Unterrichtung über die Baumaßnahmen mindestens sechs Monate vor Baubeginn gebeten.

Entscheidung:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Bedenken werden nicht erhoben.

Da die max. zulässige Bauhöhe über Grund von 40 m durch die Baumaßnahme nicht überschritten wird, ist eine Beeinflussung der Richtfunktrassen der Deutschen Telekom nicht zu befürchten. Die übrigen Hinweise werden als Nebenbestimmung festgesetzt und sind vom Vorhabensträger zu beachten (N 21)

#### **B.4.2.10. Erdgas Münster**

Schreiben vom 15.12.1997

Es wird auf bestehende Leitungen hingewiesen und Ausführungen zur Durchführung von Baumaßnahmen an den Leitungen gemacht.

Entscheidung:

Gegen die Kreuzung der Ergasleitung bestehen keine Bedenken.

Der Vorhabensträger hat in einer Stellungnahme versichert, dass die Ausführungen zum erforderlichen Schutz der Leitungen und der Hinweis auf das DVGW-Regelwerk beachtet werden. Bei ggf. erforderlicher Umlegung von Leitungen wird der Leitungsbetreiber rechtzeitig informiert. Somit wurde den Einwendungen Rechnung getragen. Dieses wurde durch das Schreiben der Erdgas Münster vom 15.12.1997 bestätigt.

Die Hinweise werden als Nebenbestimmungen festgesetzt und sind vom Vorhabensträger zu beachten (N 10)

#### **B.4.2.11. HASTRA AG**

Schreiben vom 21.05.1997 und vom 18.11.1997

Es wurde auf vorhandene Leitungen und Kabel hingewiesen und ihre Lage erläutert.

Entscheidung:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

Die vorhandenen Kabelkreuzungen in den km 40,12, km 40,13 sowie km 40,11 der Strecke 1750 werden in ihrer Höhenlage nicht verändert. Die Bedenken der HASTRA sind damit gegenstandslos. Eine Entscheidung des EBA ist nicht erforderlich.

#### **B.4.2.12. Landkreis Hannover –Planungsamt-und Kommunlaverband Großraum Hannover**

Schreiben vom 07.10.1997

- 1) Es wird bemängelt, dass weder die Ergebnisse noch die Teilergebnisse der Altlastengefährdungsabschätzung den Unterlagen beigelegt sind.
- 2) In den Antragsunterlagen werden Hinweise auf Bodenkontaminationen aus dem Baugrundgutachten zitiert. Das Gutachten selbst ist den Antragsunterlagen jedoch nicht beigelegt.

- 3) Es wird die Frage nach der Behandlung der Altlastenverdachtsflächen im Bereich des Verdunstungs-/Versickerungsbeckens in Bahn- km 41,150 gestellt.
- 4) Ein Verwertungs- und Entsorgungskonzept für die ausgekofferten Materialien sowie entsprechende Lagerflächen fehlen in den Antragsunterlagen.  
Aus wasserwirtschaftlicher Sicht wird eine wasserundurchlässige Abdichtung des Geländes gefordert. Außerdem werden Auflagen und Hinweise zur Ableitung des Niederschlagswassers und den Anpflanzungen an den Gewässern gegeben.

Entscheidung:

zu 1.

Dem Mangel wurde abgeholfen. Eine Altlastengefährdungsabschätzung wurde 1997 durchgeführt. Im Bereich der gepl. Umschlaganlage liegt lediglich eine Altlastenverdachtsfläche (ehem. Bereich Wagenwäsche / Klärgrube). Die Planung sieht hier die Errichtung eines Verdunstungs-/ Versickerungsbeckens vor. Als Sanierungsmaßnahme ist Bodenaushub bzw. -austausch auf einer Fläche von ca. 20 m x 100 m und einer Tiefe von ca. 1 m vorgesehen. Die Sanierungsmaßnahme erfolgt in enger Abstimmung mit einem Gutachter und wird von ihm während der Baumaßnahme überwacht.

zu 2.

Der Forderung wurde entsprochen. Das Baugrundgutachten wurde den Planunterlagen als Anlage 14 beigelegt.

zu 3.

Nach Vorlage der Ergebnisse der Altlastengefährdungsabschätzung muss die DB AG aufgefordert werden, ein Sanierungskonzept für die Behandlung der kontaminierten Flächen im Bereich des Verdunstungs- / Versickerungsbeckens in Bahn- km 41,150 (Bauwerksverzeichnis Nr. 37) vorzulegen, um eine abschließende Entscheidung treffen zu können.

zu 4.

Es werden nur 22.000 m<sup>3</sup> Boden ausgekoffert. Die Behandlung und Lagerung des Materials ist mit dem Landkreis Hannover abzustimmen.

Wassergefährdende Flüssigkeiten werden nach Angaben der DB AG nicht von einem Gefäß in ein anderes umgeladen, sondern nur das Transportgefäß von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umgeladen. Somit ist die Forderung nach einer flüssigkeitsdichten Ausbildung der Abstellspuren und Sortieranlage zurückzuweisen.

*Wasserwirtschaft:*

Der Text der wasserrechtlichen Erlaubnis in der Stellungnahme des Landkreises Hannover ist in den Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen. Von der DB AG werden die Auflagen und Hinweise zur Ableitung des Niederschlagswassers und den Anpflanzungen an den Gewässern beachtet. Somit sind diese Einwendungen berücksichtigt worden.

**B.4.2.13. Landkreis Hannover- Amt für Naturschutz-**

Schreiben vom 11.08.1997

Vom Landkreis Hannover – UNB – wurde die Notwendigkeit gefordert, dass der Vorhabensträger beim Landkreis eine gutachterliche Stellungnahme nach §§ 14 ff NNatG einholt. Weiterhin wurde bemängelt, dass dem LBP die notwendige Akzeptanz fehle, da er mit den betroffenen Grundstückseigentümern hinsichtlich der Inanspruchnahme von Grundstücken nicht abgestimmt sei.

Des weiteren wurde ausgeführt, dass es zu erheblichen Eingriffen in Flora und Fauna komme und dass die Eingriffsregelung auch auf Bahnbetriebsgelände anzuwenden sei. Es wurden Forderungen erhoben, dass die besonders geschützten Biotop gem § 28 a NNatG im Bereich beiderseits des Tiefenbruchgrabens zu erhalten sein und das das Gelingen der Eidechsenumsiedlung noch nicht sichergestellt sei.

Entscheidung:

Die Hinweise wurden beachtet.

Der Vorhabensträger hat beim Landkreis eine gutachterliche Stellungnahme beantragt, die mit Schreiben vom 11. 08.1997 vorgelegt wurde.

Die darin enthaltenen Hinweise und Bedenken wurden vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Planung größtenteils umgesetzt.

Es wurden neue Maßnahmenflächen als Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft ausgewiesen.

Aufgrund der Weiterentwicklung des Umwelt – und Naturschutzrechts hat sich auch die naturschutzrechtliche Bewertung von Eingriffen in sogenannte „Spontanvegetation“ auf extensiv genutzten Bahnflächen durch die Planfeststellungsbehörde geändert.

Wenn neue Gleise – wie im vorliegenden Fall – auf Flächen angelegt werden, wo früher planrechtlich Gleise zugelassen aber zwischenzeitlich abgebaut worden sind, und wenn im Bereich vorhandener Gleise eine vollkommen neue andere Verkehrsanlage wie Straßenanlagen gebaut werden, dann greift die Eingriffsregelung.

Aufgrund dieser veränderten Betrachtungsweise hat sich ein zusätzlicher Bedarf an Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergeben. Dementsprechend wurden im Laufe der weiteren Planung die Maßnahmenflächen A 2 und A 3 neu in den LBP aufgenommen. Somit wurde der Forderung der UNB entsprochen.

Die Hinweise zu dem Erhalt von besonders geschützten Biotopen im Bereich des Tiefenbruchgrabens wird durch Aufnahme in die Nebenbestimmungen entsprochen.

Ebenso wurden vom Vorhabensträger sogenannte Tabu-Zonen im nördlichen Bereich der geplanten UA eingerichtet. Diese Tabu-Zonen sind mit Zäunen eingefasst und verhindern eine Störung des Lebensraums der dort lebenden Tiere und Pflanzen.

Die Umsiedlung der Eidechsen in die Sandgrube „Wackerwinkel“ wurde inzwischen erfolgreich abgeschlossen. In einem Bericht über die Erfassung, Umsiedlung und Erfolgskontrolle im Jahr 2003 wird als Ergebnis ausgeführt, dass die getroffenen Maßnahmen auch im siebten Jahr nach der Umsetzung als erfolgreich bezeichnet werden können, die Prognosen infolge der Umsiedlung der Eidechsen habe sich gezeigt, dass sich mit umgesiedelten Eidechsen tatsächlich neue Bestände gründen lassen.

#### **B.4.2.14. Region Hannover – Fachbereich Umwelt -**

Schreiben vom 09.07.2004

Der mit Schreiben von dem Auftragnehmer der DB AG vorgelegt landschaftspflegerische Begleitplan ist inhaltlich mit mir abgestimmt. Weitere Konkretisierungen i.S. des landschaftspflegerischen Begleitplans sind durch entsprechende Ausführungsplanungen sicher zu stellen. Bei der weiteren Planung und Durchführung der Maßnahme G 4 (Gehölzpflanzung) ist darauf zu achten, dass keine Ruderalbiotope beansprucht werden. In einigen Fällen der für die Maßnahme G 4 vorgesehenen Flächen reicht vermutlich die natürliche Gehölzsukzession aus, um die gewünschte Funktion (Minimierung und Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes) zu erreichen.

Bei der Maßnahme A 5 handelt es sich sowohl um die Anlage von Sukzessionsflächen als auch um die Entwicklung von Ruderalbiotopen trockenwarmer Standorte.

Die Unterlagen zum LBP sollten entsprechend ergänzt werden.

Das Benehmen mit der UNB ist somit hergestellt.

Entscheidung:

Die Ausführungen werden beachtet.

Bedenken werden nicht erhoben.

Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass bei der Maßnahme G 4 keine Ruderalbiotope beansprucht werden (siehe N 3).

Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist vom Vorhabensträger der Region Hannover – Fachbereich Umwelt- vor Bauausführung zur Abstimmung vorzulegen (siehe N 4).

Außerdem ist eine ökologische Bauüberwachung einzusetzen, die insbesondere darauf achtet, dass die zu schützenden Ruderalflächen im nördlichen Bereich der Umschlaganlage zwischen den Regenrückhaltebecken nicht beeinträchtigt werden (siehe N 2).

**B.4.2.15. Landwirtschaftskammer Hannover**

Schreiben vom 10.06.1997

Von der Landwirtschaftskammer werden Einwendungen im Hinblick auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Grundstücken für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke vorgetragen.

Entscheidung:

Die Einwendungen werden teilweise beachtet, teilweise zurückgewiesen.

Im Grunde kann festgestellt werden, dass die jetzige Planung als sachgerecht abgewogen und als rechtmäßig angesehen wird.

Die ursprünglich geplante Inanspruchnahme eines 30 m breiten Pflanzstreifens entlang der Bahnstrecke für Ersatzmaßnahmen und zum Ausgleich des Eingriffs in das Landschaftsbild wurde auf Betreiben der Planfeststellungsbehörde auf 15 m halbiert, die Planung aufgrund der Einsprüche der Landwirte optimiert und somit auch der Eingriff in Rechte Dritter erheblich reduziert.

Für die Inanspruchnahme der Teilflächen der Flurstücke wird den Eigentümern eine angemessene Entschädigung zugesichert.

Somit wurde den Einwendungen Rechnung getragen.

**B.4.2.16. Niedersächsisches Landesamt für Ökologie**

Schreiben vom 28.08.1997

Es werden Forderungen im Hinblick auf eine flüssigkeitsdichte Abdeckung des Bodens im Bereich der Anlagen erhoben.

Entscheidung:

Die Forderungen werden nur teilweise berücksichtigt, im übrigen aber zurückgewiesen. Ein vom NLO unterstellter Wechsel des Transportgefäßes bei wassergefährdenden Stoffen findet nicht statt. Das Ladungsgut selbst wird nicht von einem Transportgefäß in ein anderes umgeladen. Somit kommt der § 19g) WHG nicht zur Anwendung, der von Anlagen zum Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen ausgeht.

Gleichwohl werden folgende Maßnahmen vorgesehen: Befestigung der beiden LKW-Abstellspuren mit Betonpflaster, Einsatz einer beweglichen Auffangwanne im Bereich der Fahr- und Aufstellspuren im bekrankenbaren Bereich, Betrieb der Transformatoren mit PCB-freiem Kühllöl sowie Vorhaltung einer Ölauffangwanne.

**B.4.2.17. Niedersächsisches Landvolk**

Schreiben vom 17.06.1997

Es wird sich inhaltlich voll den Stellungnahmen der Landwirtschaftskammer Hannover und des Amtes für Agrarstruktur angeschlossen.

Entscheidung:

Es wird auf die Entscheidungen zu den entsprechenden Einwendungen verwiesen.

**B.4.2.18. Pipeline Engineering GmbH**

Schreiben vom 02.07.1997

Es wird auf vorhandene Leitungen und die entsprechenden Schutzräume hingewiesen.

Entscheidung:

Durch den Wegfall der Zufahrt zum Wendehammer infolge der Neuplanung sind die Einwendungen bzw. Hinweise gegenstandslos.

**B.4.2.19. Preussen Elektra AG:**

Schreiben vom 17.06.1997

Es wird auf vorhandene Kabel hingewiesen und eine entsprechende Berücksichtigung bei den Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens gefordert.

Entscheidung:

Die Hinweise werden beachtet. Bedenken wurden nicht erhoben.

Der Vorhabensträger hat bezüglich der Grundstücke in der Gemarkung Ahlten, Flur 3, Flurstücke 227, 228, 230/1 sowie 232/1 folgende Zusagen gemacht.

- a) Die zur Unterhaltung und zum Betrieb der Hochspannungsleitung notwendigen Arbeiten werden keiner Beschränkung unterworfen.
- b) Das Betreten und Befahren der Fläche durch von der Preussen Elektra beauftragte Personen bleibt zulässig.
- c) Leitungsgefährdende Bäume und Sträucher dürfen nach Ankündigung im Leitungsbereich zurückgeschnitten, ausgeästet oder - soweit erforderlich völlig beseitigt werden. Die Preussen Elektra wird rechtzeitig über Arbeiten zur Herrichtung der Flächen informiert.

- d) Erforderliche Tiefbauarbeiten im Schutzbereich des Einführungserdkabels wird der Vorhabensträger rechtzeitig mit der Preussen Elektra abstimmen.

Die vom Vorhabensträger gemachten Zusagen werden als Nebenbestimmung festgesetzt (siehe N 23) .

#### **B.4.2.20. Staatliches Amt für Wasser und Abfall Hildesheim**

Schreiben vom 12.06.1997

##### 1. Planfeststellungsunterlagen

Es wird bemängelt, dass die wassertechnische Berechnung keine Planunterlage und nur zur Information den Unterlagen beigefügt ist.

##### 2. Altlastenverdachtsflächen

Es werden Hinweise auf evtl. Altlastenflächen und die Verfahrensweise beim Auftreten von Boden- oder Grundwasserkontaminationen gegeben.

Entscheidung:

##### zu 1.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. In der wassertechnischen Berechnung werden die wasserwirtschaftlichen Sachverhalte im gesamten Planungsgebiet und hier auch darüber hinaus in dessen Umgebung behandelt.

Nach erfolgter rechtlicher Prüfung erweisen sich viele dieser Sachverhalte als nicht planfeststellungsrelevant und bedürfen daher keiner öffentlichen Festsetzung.

Die wassertechnische Berechnung wird daher im Regelfall nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, weil hierfür kein Anlass besteht.

Es ist generell erklärter Wille des Gesetzgebers in Bund und Land, öffentlich - rechtliche Reglementierungen zu vermeiden, die nicht zwingend erforderlich sind.

##### zu 2.

Diese Einwendungen wurden in der Planung berücksichtigt und können damit als erledigt angesehen werden.

#### **B.4.2.21. Staatliches Forstamt Hannover**

Schreiben vom 29.05.1997

Das Forstamt fordert Änderungen in der Art der Bepflanzung in den Ausgleichsflächen A 1 und den Verzicht auf die Pflanzung der Brombeere.

Entscheidung:

Der Forderung wurde durch Änderung des LBP entsprochen.

**B.4.2.22. Stadtwerke Lehrte GmbH**

Schreiben vom 14.05.1997

Es wird auf Schwierigkeiten bei der Ver- bzw. Entsorgung der Gebäude mit Schmutz-, Trink- und Löschwasser hingewiesen.

Entscheidung:

Die Hinweise wurden beachtet.

Die Versorgung mit Trinkwasser und Löschwasser sowie der Bau einer Schmutzwasserleitung wurde einvernehmlich zwischen den Beteiligten geregelt.

Auf die Ausführungen zu Punkt B.4.2.5 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

**B.4.2.23. Verkoppelungsgemeinschaft Aligse**

Schreiben vom 08.09.1997

Es werden Bedenken im Hinblick auf die Einleitung von Oberflächenwasser in den tiefen Bruch Graben erhoben.

Entscheidung:

Die Bedenken werden beachtet. Die erforderlichen wasserbautechnischen Maßnahmen wurden von der DB AG auf Basis einer hydraulischen Berechnung mit der Stadt Lehrte und dem Landkreis Hannover abgestimmt.

Durch die beiden vorgeschalteten Rückhaltebecken mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 2500 m<sup>3</sup> und den Einbau einer Drosselklappe wird sichergestellt, dass die in den Vorfluter einzuleitende Wassermenge nicht über dem derzeitig vorhandenen Maß liegt und damit keine Verschlechterung des derzeitigen Zustands eintritt.

**B.4.2.24. BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.)**

Schreiben vom 08.01.2004 und vom 18.08.2004

Der BUND hatte im Anhörungsverfahren keine Stellungnahme abgegeben.

Da die Planung überarbeitet werden musste und hinsichtlich der Eingriffsregelung eine Neubewertung stattfand, wurden die Änderungen seitens des Vorhabensträgers mit der unteren Naturschutzbehörde, der Stadt Lehrte und den nach §§ 59 und 60 BNatSchG anerkannten Verbänden abgestimmt.

In seiner Stellungnahme vom 08.01.2004 hatte der BUND daraufhin umfangreiche Ausführungen zur Bestandskartierung, zur Bewertung der Eingriffe und zur Bilanzierung gemacht sowie Änderungen bezüglich der vorgenannten Themen im LBP gefordert.

Auf Betreiben der Planfeststellungsbehörde wurde die Planung im Juli 2004 optimiert und nach Lösungen gesucht, um einerseits die Belange von Natur und Landschaft angemessen zu würdigen und andererseits die Eingriffe in Rechte Dritter zu minimieren. Dabei war das Minimierungsgebot nach § 19 BNatSchG zu berücksichtigen.

Der BUND hat daraufhin dem geänderten LBP zugestimmt und erklärt, dass seine Bedenken ausgeräumt seien. Übrig gebliebene Punkte sollten in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden (siehe N 2 – N 5).

Entscheidung:

Die Hinweise werden beachtet.

Bedenken werden nicht erhoben.

Die vom BUND angesprochenen Punkte werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

#### **B.4.2.25. Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz**

Schreiben vom 08.12.2003

Dem beabsichtigten Neubau der Umschlaganlage Lehrte wird unter Bezug auf das Abstimmungsgespräch am 25.11.2003 zugestimmt.

Der Verlust von Bäumen und anderen Vegetationsstrukturen wird dem Vorrang der Förderung der Eisenbahnverkehrs untergeordnet.

Es wird aber die uneingeschränkte Umsetzung der im LBP beschriebenen Kompensationsmaßnahmen erwartet.

Entscheidung:

Die Hinweise werden beachtet. Bedenken wurden nicht erhoben.

Der im LBP beschriebenen Maßnahmen Ausgleichs/Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen werden vom Vorhabensträger uneingeschränkt umgesetzt.

#### **B.4.2.26. Naturschutzbund Deutschland e.V. NABU**

Schreiben vom 21.07.1997

Es wird die Pflege der Flächen in der Sandgrube Wackerwinkel auf Kosten der DB AG gefordert und darum gebeten, dass die DB AG die Flächen in der Sandgrube in Uetze, die nicht dem NABU gehören, aufkaufen möge.

Entscheidung:

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Umsiedlung der Eidechsen in die Sandgrube „Wackerwinkel“ wurde inzwischen erfolgreich abgeschlossen. In einem Bericht über die Erfassung, Umsiedlung und Erfolgskontrolle im Jahr 2003 wird als Ergebnis ausgeführt, dass die getroffenen Maßnahmen auch im siebten Jahr nach der Umsetzung als erfolgreich bezeichnet werden können, die Prognosen infolge der Umsiedlung der Eidechsen habe sich gezeigt, dass sich mit umgesiedelten Eidechsen tatsächlich neue Bestände gründen lassen.

Auf Abschnitt B.4.2.13 wird verwiesen.

## **B.5. Einwendungen von Betroffenen und sonstigen Einwendern**

### **B.5.1. Walter Brandes**

Schreiben vom 17.06.1997

Durch die Überplanung des Grundstücks 27 der Flur 22 in der Gemarkung Uetze wird eine Wertminderung des Grundstücks befürchtet. Der Eigentümer bietet dem Vorhabens-träger Verhandlungen über die weitere Nutzung bzw. den Erwerb seines Grundstücks an.

Entscheidung:

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Begründung:

Da die Fläche bereits heute den Nutzungseinschränkungen eines nach § 28 A NNatSchG besonders geschützten Biotops unterliegt, ist eine Wertminderung durch die zusätzliche Besiedlung der Fläche mit Eidechsen nicht erkennbar.

Dem Grunde nach hat jedoch der Verpächter im Falle des Auslaufen des Pachtvertrages Anspruch auf Entschädigung für eine mögliche Wertminderung seines Grundstücks.

Entschädigungsrechtliche Angelegenheiten sind jedoch nicht Gegenstand des Planfest-stellungsverfahrens. Sie werden gegebenenfalls in einem gesonderten Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

### **B.5.2. Schlemm'sche Familienstiftung Ahlten**

Schreiben vom 08.07.1997

Durch die Inanspruchnahme eines 30 m breiten Streifens des Flurstücks 618/23 der Flur 5, Gemarkung Ahlten, wird die Bewirtschaftung der Restfläche unwirtschaftlich.

Ein Verkauf oder Tausch des Grundstücks wird angeboten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Inanspruchnahme des Flurstücks wurde wesentlich reduziert. Sie betrifft nunmehr weniger als 1/10 des Flurstücks.

Durch Optimierung der Planung, die von der Planfeststellungsbehörde veranlasst wurde, konnte die Inanspruchnahme von Ackerflächen wesentlich reduziert werden.

Auf die Ausführungen zu Punkt B.2.6 wird verwiesen.

Der Verzicht auf die geplante Sichtschutzbepflanzung auf einem einzelnen Grundstück würde die Zweckbestimmung der gesamten Pflanzung und damit das Ausgleichsziel in Frage stellen.

Im übrigen sind entschädigungsrechtliche Angelegenheiten nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden gegebenenfalls in einem gesonderten Verfahren zivilrechtlich geregelt.

### **B.5.3. Berthold Jöhrens**

Schreiben vom 9.07.1997

Durch die teilweise Inanspruchnahme der Flurstücke 227 bis 232 der Flur 3, Gemarkung Ahlten wird die Bewirtschaftung der Restfläche unwirtschaftlich. Ein Verkauf oder Tausch der Grundstücke wird angeboten.

Entscheidung:

Das Schreiben wird zur Kenntnis genommen.

Der Einspruch ist hinfällig, das Gesamtgrundstück wurde inzwischen von der DB AG erworben, notarielle Beurkundung erfolgte am 09.09.1997.

### **B.5.4. Heinz-Jürgen-Könnecke**

Schreiben vom 16.7.1997

Es werden Einwendungen gegen die Inanspruchnahme des Flurstücks 634/48, Flur 5, Gemarkung Ahlten, für Ersatzmaßnahmen erhoben.

Herr Könnecke sei durch andere Maßnahmen, z.B. Westtangente, ebenfalls betroffen und habe für die Inanspruchnahme von anderen Flurstücken keine Entschädigung erhalten.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Von dem Flurstück 634/48 mit einer Größe von insgesamt 26.906 m<sup>2</sup> sollten 3000 m<sup>2</sup> für Ausgleichsmaßnahmen beansprucht werden.

Durch Optimierung der Planung, die von der Planfeststellungsbehörde veranlasst wurde, konnte die Inanspruchnahme des Flurstücks wesentlich reduziert werden.

Nunmehr ist nur noch die Inanspruchnahme eines 15 m breiten Streifens des Flurstücks 634/48 erforderlich, dieses entspricht einer Fläche von 1500 m<sup>2</sup>.

Die Bewirtschaftung des Flurstücks bleibt aufgrund des geringeren Flächenverlustes möglich.

Vom Grunde her hat der Vorhabensträger dem Einwender für den Flächenverlust eine Entschädigung zu zahlen.

Die Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen auf dem Streifen des Grundstücks entlang der Bahnstrecke ist notwendig, damit die Sichtbeziehungen aus der Umgebung auf die Umschlaganlage mit den ca. 23 m hohen Kränen eingeschränkt werden und damit die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes minimiert werden.

Auf die Ausführungen zu Punkt B.2.6 wird verwiesen.

Ein Verzicht auf die Bepflanzung würde den Sichtschutz auf die UA unterbrechen. Dadurch wäre eine wirksame Landschaftspflegerische Maßnahme nicht mehr gewährleistet. Im übrigen sind entschädigungsrechtliche Angelegenheiten nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden ggf. in einem gesonderten Verfahren geregelt.

#### **B.5.5. Herbert Müller**

Schreiben vom 13.7.1997

Es werden Einwendungen gegen die Inanspruchnahme eines Teils des Flurstücks 592/5, Flur 5, Gemarkung Ahlten. Das Grundstück sei bereits recht kurz. Eine zusätzliche Verkürzung sei aus Bewirtschaftungsgründen nicht akzeptabel.

Entscheidung:

Die Einwendungen wurden teilweise berücksichtigt; im übrigen werden sie jedoch zurückgewiesen.

Von dem Flurstück 592/5 (Größe 24.436 m<sup>2</sup>) sollten 3.975 m<sup>2</sup> für Ausgleichsmaßnahmen (Eingriff in das Landschaftsbild) beansprucht werden.

Durch Optimierung der Planung, die von der Planfeststellungsbehörde veranlasst wurde, konnte die Inanspruchnahme der Ackerfläche wesentlich reduziert werden.

Nunmehr ist nur noch die Inanspruchnahme eines 15 m breiten Streifens des Flurstücks 592/5 erforderlich (dieses entspricht einer Reduzierung der benötigten Fläche auf 1.990 m<sup>2</sup>). Da das Grundstück eine Länge von ca. 180 m aufweist und nunmehr nur um 15 m verkürzt wird, sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Bewirtschaftung zu erwarten.

Die Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen auf dem Streifen des Grundstücks entlang der Bahnstrecke ist notwendig, damit die Sichtbeziehungen aus der Umgebung auf die Umschlaganlage mit den ca. 24 m hohen Kränen eingeschränkt werden und damit die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes minimiert werden.

Auf die Ausführungen zu Punkt B.2.6 wird verwiesen.

Ein Verzicht auf die Bepflanzung würde den Sichtschutz auf die UA unterbrechen. Dadurch wäre eine wirksame Landschaftspflegerische Maßnahme nicht mehr gewährleistet. Im übrigen sind entschädigungsrechtliche Angelegenheiten nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden ggf. in einem gesonderten Verfahren geregelt.

**B.5.6. Hannelore Ruhkopf**

Schreiben vom 15.7.1997

Es wird gefordert, dass das Wohngebiet an der Schillerstraße durch die Errichtung und den Betrieb der KLV-Anlage nicht beeinträchtigt werden darf.

Entscheidung:

Der Forderung wird entsprochen.

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung sind durch die geplante Baumaßnahme keine Beeinträchtigungen des Wohngebietes an der Schillerstraße zu erwarten.

**B.5.7. Heinrich Brandes**

Schreiben vom 12.7.1997

Der Eigentümer hatte wegen Bewirtschaftungerschwernissen Einwendungen gegen der Inanspruchnahme eines Teils der Flurstücke 290/1 u. 292/1 , Flur 3, Gemarkung Ahlten für Ausgleichsmaßnahmen erhoben und der Ankauf der Grundstücke angeboten.

Entscheidung:

Die Flurstücke wurden zwischenzeitlich verkauft, somit musste die neue Eigentümerin, Frau Irmgard Fritzmeier angehört werden.

**B.5.8. Irmgard Fritzemeier**

Schreiben vom 11.11.2004, 16.11.2004 und 22.12.2004

Die Eigentümerin ist wie der Voreigentümer (Herr Heinrich Brandes) durch die Planungen insoweit betroffen, als Teilflächen der Flurstücke 290/1 und 292/1 baubedingt für die Errichtung eines Gleises und eines Wendeplatzes in Anspruch genommen werden müssen. Außerdem war geplant die beiden Flurstücke 290/1 und 292/1 komplett für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu beanspruchen.

Die Eigentümerin wurde deshalb vom Eisenbahn Bundesamt – Außenstelle angehört und mit Schreiben vom 03.11.2004 um Stellungnahme gebeten.

Der von der Betroffenen beauftragte Rechtsanwalt Dr. Lüders teilte mit Schreiben vom 11.11.2004 Az 591/04 Dr. L/har die Bereitschaft der Eigentümerin zur Veräußerung der Teilflächen der Flurstücke 290/1 und 292/1 der Flur 3 Gemarkung Ahlten mit.

Die Eigentümerin sei auch bereit, soweit erforderlich, nach näherer Abstimmung im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke eine vorzeitige Nutzung zuzulassen.

Der zustehende Entschädigungsanspruch sei zu berechnen unter Zugrundelegung der Tatsache, dass die Grundstücke als begünstigtes Ackerland zu werten seien. In dem Zusammenhang wurde auf die Wertermittlungen des Gutachterausschusses im Zusammenhang mit der Verbreiterung der BAB A 2 und A 7 verwiesen.

Mit Schreiben des Rechtsanwalts vom 16.11.2004 revidierte dieser die Zustimmung zur Veräußerung der Teilflächen der betreffenden Flurstücke, da nach dem Verkauf einer Teilfläche aufgrund der besonderen Lage eine Erreichbarkeit des Grundstücks und insbesondere eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung nicht mehr möglich sei.

Es wurde ein einheitlicher Vorschlag zum Erwerb der gesamten Flurstücke 290/1 und 292/1 der Flur 3 der Gemarkung Ahlten eingefordert. Nach einem Teilverkauf seien die Grundstücke nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar und außerdem sei die Verlegung der Zufahrt aus topographischen Gründen nicht möglich. Diese Forderung wurde auch gegenüber der DB ProjektBau GmbH schriftlich bekräftigt (Schreiben vom 22.12.2004)

#### Entscheidung:

Der Forderung der Eigentümerin wird entsprochen.

Da die Eigentümerin den Verkauf der Flurstücke angeboten hat und der Vorhabenträger die Absicht des Ankaufs mit Schreiben vom 08.02.2005 bestätigt hat, werden die Flurstücke 290/1 und 292/1 mit einer Gesamtgröße von 21.036 m<sup>2</sup> von der DB übernommen. Der Vorhabenträger hat der Eigentümerin schriftlich (Datum) mitgeteilt, dass er die Gesamtfläche käuflich erwerben wird.

Die bislang landwirtschaftlich genutzte Fläche soll der Sukzession überlassen werden. Randlich erfolgt eine gruppenweise Bepflanzung.

Das Argument der Eigentümerin, die Zufahrt sei nicht zu verlegen; ist auf Grund eigener Kenntnis der Örtlichkeit nicht nachvollziehbar.

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, mit der Nutzung der vorstehenden Grundstücksflächen erst nach Vorliegen eines Kaufvertrages zwischen beiden Vertragsparteien zu beginnen.

Dabei sind die Belange der Eigentümerin im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke zu berücksichtigen (siehe auch Nebenbestimmung N 24).

Falls kein Kaufvertrag zustande kommt, steht der Eigentümerin ein Entschädigungsanspruch zu. Die in diesem Fall zustehende Entschädigung muss sich an dem Verkehrswert der Grundstücke zu demjenigen Zeitpunkt orientieren, an dem das Bauvorhaben umgesetzt werden soll.

Im übrigen sind Entschädigungsangelegenheiten nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Sie werden ggf. in einem gesonderten zivilrechtlichen Verfahren geregelt.

#### **B.5.9. Reinhardt Rohde**

Anruf bei DB ProjektBau am 13.04.2005 aufgrund der nachträglichen Anhörung

Herr Rohde ist Eigentümer des Flurstücks 608/12, Flur 5 in der Gemarkung Ahlten, welches eine Fläche von 1.918 m<sup>2</sup> aufweist. Er hat das Flurstück nach Beendigung des Anhörungsverfahrens erworben.

Es ist notwendig, von diesem Flurstück 135 m<sup>2</sup> für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Der Eigentümer äußert Bedenken, da er eine Verunkrautung der restlichen Fläche befürchtet.

Entscheidung:

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Von dem Flurstück 608/12 mit einer Größe von insgesamt 1.918 m<sup>2</sup> sollten ursprünglich 270 m<sup>2</sup> für Ausgleichsmaßnahmen beansprucht werden.

Nunmehr ist nur noch die Inanspruchnahme eines 15 m breiten Streifens des Flurstücks 608/12 erforderlich (entsprechend 135 m<sup>2</sup>), um die landschaftspflegerischen Maßnahmen umzusetzen und damit einen Sichtschutz auf die UA zu erzielen.

Die Maßnahmenplanung im LBP sieht vor, dass ein Krautsaum in einer Breite von fünf Meter um die in der Mitte des Pflanzstreifens liegende Gehölzpflanzung entwickelt wird. Dieser Saumstreifen soll durch Einsaat einer Rasengutmischung gebildet werden.

Hierbei ist darauf zu achten, dass durch die Wahl der Rasengutmischung die benachbarte Ackerfläche des Eigentümers möglichst wenig beeinträchtigt wird (siehe N 27).

Die Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen auf dem Streifen des Grundstücks entlang der Bahnstrecke ist notwendig, damit die Sichtbeziehungen aus der Umgebung auf die Umschlaganlage mit den ca. 23 m hohen Kränen eingeschränkt werden und damit die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes minimiert werden.

Auf die Ausführungen zu Punkt B.2.6 wird verwiesen.

Ein Verzicht auf die Bepflanzung würde den Sichtschutz auf die UA unterbrechen. Dadurch wäre eine wirksame Landschaftspflegerische Maßnahme nicht mehr gewährleistet. Vom Grunde her hat der Vorhabensträger dem Einwender für den Flächenverlust eine Entschädigung zu zahlen.

Entschädigungsrechtliche Angelegenheiten sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Sie werden ggf. in einem gesonderten Verfahren geregelt.

#### **B.6. Begründung zur Kostenentscheidung**

Die Kostenentscheidung beruht auf § 3 Abs. 6 BEVerkVwG i. V. m. §§ 1 und 13 VerwKG. Ein Bescheid über die Höhe der Kosten ergeht gesondert.

**C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Niedersächsischen Obergericht  
Uelzener Straße 40  
21335 Lüneburg

erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen.

Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Tatsachen, durch deren Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung im Verwaltungsverfahren er sich beschwert fühlt, anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Obergericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt.

Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Im Auftrag

*Sommer*  
(Sommer)

