

Absender:

Vor- und Zuname: _____

Straße und Hausnr: _____

Postleitzahl & Ort: _____

Empfänger:

Behörde für Wirtschaft und Innovation
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

[Fax-Nr.: 040/4273 137 25]

**Öffentliche Auslegung der 1. Planänderung zum Neubau S-Bahnlinie S4 (Ost)
Hamburg – Bad Oldesloe, Abschnitt 2**

Hier: Stellungnahme/Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehme ich zu der 1. Planänderung betr. den Neubau der S-Bahnlinie S 4 Hamburg-Bad Oldesloe, Planfeststellungsabschnitt 2 Stellung und erhebe

Einwendungen

im o.g. Zulassungsverfahren, inkl. ggf. konzentrierter Verfahren/Genehmigungen/Verleihungen/Bewilligungen/Abweichungen/Ausnahmen/Befreiungen/Zustimmungen sowie sonstigen integrierten Anträge und Folgemaßnahmen.

Der gegenständliche Planfeststellungsabschnitt 2 bezieht sich auf den Neubau von zwei S-Bahngleisen zwischen der Luetkensallee und der Landesgrenze Hamburg/Schleswig Holstein. Insgesamt ist eine Strecke von knapp zehn Kilometern Länge betroffen. Dadurch soll der Takt der S-Bahn erhöht und gleichzeitig mehr Güterverkehr

(Verdoppelung der Zugbewegungen) auf der vorhandenen Strecke ermöglicht werden. Gegen dieses Vorhaben wenden wir uns mit den vorliegenden Einwendungen.

I. Gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen, unzureichende Ermittlung

Ich rüge gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen, die sowohl zunächst für die Baumaßnahme als auch anschließend für den Betrieb der Neubaustrecke prognostiziert werden. Die Beurteilungspegel überschreiten nicht nur die Grenzwerte der 16. BImSchV sondern auch die Schwelle zur Gesundheitsgefahr ganz erheblich. Die Strecke verläuft zu großen Teilen durch dicht besiedelte Wohngebiete (Tonndorf und Rahlstedt). Die weitere Erhöhung der dortigen Zugbewegungen führt zu schädlichen Umwelteinwirkungen in Gestalt von unzumutbaren dauerhaften Lärmbelastungen für eine Vielzahl betroffener Anwohnerinnen und Anwohner.

Es sind außerdem unzumutbare weitere Verschattungen durch die geplanten Lärmschutzwände, die eine Höhe von sechs Metern aufweisen sollen, zu erwarten. Dadurch kann es passieren, dass Grundstücken jegliche Besonnung genommen wird.

Außerdem führt der geplante Ausbau und Betrieb zu Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Stellmoorer Tunneltal / Höltigbaum“ und ist auch insoweit rechtswidrig.

Zahlreiche der Unterlagen weisen erhebliche methodische Mängel auf oder sind unvollständig. Dies wird nachgehend im Einzelnen dargestellt. Die Fehler sind zu korrigieren und die Offenlage muss sodann anhand zutreffender und vollständiger Unterlagen zu wiederholt werden.

1. Betriebsbedingter Lärm

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV konkretisiert. Diese werden selbst nach der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Lärmprognose an unzähligen Stellen entlang des verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitts erheblich überschritten. Die geplante Erweiterung der Trasse führt zu einer erheblichen Zunahme der dortigen Zugbewegungen, insbesondere ist hier der Güterverkehr zu nennen, in einem äußerst dicht besiedelten Teil Hamburgs. Die nachfolgende aus der FFH-VP (S. 12) entnommene Tabelle

zeigt die massiven Steigerungen der Fahrten, insbesondere im lärmintensiven Güterverkehr. Hier findet eine Verdoppelung statt.

Tabelle 3: Betriebsprogramm zwischen Hamburg-Wandsbek bzw. -Rahlstedt und Ahrensburg

	Ist-Zugzahlen Strecke 1120 (Stand: KW 15/2014 2021 Gesamt (Tag / Nacht)	Prognose-Nullfall 2025	Prognose-Planfall Strecken 1120 / 1249 2025 2030 Gesamt (Tag / Nacht)
Personen-Fernverkehr	46-8 (7 / 1)	22	22-24 (21 / 3)
Saison-, Ausflug- oder sonstiger Fernreisezug	-	-	4 -
Personen-Regionalverkehr	178-179 (152 / 27)	178	74 (58 / 16)
S-Bahn-Verkehr	-	-	166-160 (134 / 26)
Instandhaltungsfahrten etc.			6 (4 / 2)
Güterverkehr	22-40 (20 / 20)	124	124-88 (50 / 38)
Gesamt	216-227 (179 / 48)	324	384-352 (267 / 85)

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Lärmprognose vom 20.2.2023 ist methodisch fehlerhaft und liegt daher nicht auf der sicheren Seite (dazu sogleich), aber weist dennoch auf zahlreiche vorhabenbedingte Schutzfälle hin. Die Anzahl der tatsächlich zu erwartenden Schutzfälle wird aufgrund der methodischen Mängel jedoch absehbar unterschätzt. Auf dieser Grundlage kann keine rechtmäßige Abwägung erfolgen. Die Lärmprognose ist zu korrigieren und das Beteiligungsverfahren zu wiederholen, was hiermit beantragt wird.

Der Lärmprognose liegen fehlerhafte rechtliche Bewertungen zugrunde. So wird die konkret zugrunde gelegte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht genau bestimmt. Stattdessen werden Werte von 70/72 dB(A) tags und 60/62dB(A) nachts angegeben. Außerdem sind die konkret in den Gebäuden betroffenen Wohnungen nicht ermittelt worden. Deren Bewohnerinnen und Bewohner können somit das Maß ihrer Betroffenheit nicht klar ersehen, die Anstoßwirkung der Offenlage wird verfehlt. So heißt es diesbezüglich auf S. 28 der Lärmuntersuchung ausdrücklich:

*„Ergänzend wurde geprüft, wie viele Schutzeinheiten von Beurteilungsspe-
geln oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70/72 dB(A)
tags bzw. 60/62 dB(A) nachts betroffen sind. Aufgrund der dicht bebauten
innerstädtischen Lage des Untersuchungsgebietes und der damit*

verbundenen großen Anzahl von betroffenen Gebäuden kann die Anzahl der Schutzeinheiten nicht für jedes Gebäude detailliert ermittelt werden, so dass ein statistisches Verfahren verwendet wird.“

Neben der bewusst eingegangenen Ungenauigkeit der Untersuchung ist die Zumutbarkeitsgrenze generell zu hoch angesetzt. Dies folgt aus der Rechtsprechung des BVerwG, das im Beschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16/16 zum einen der Differenzierung nach Baugebieten und Lärmbelastungen oberhalb von 70 dB(A) tags insgesamt für gesundheitsgefährdend und unzumutbar ansieht. Den Hintergrund hat das Gericht unter Rn. 87 wie folgt erläutert:

*„Die vorgenannten Werte scheinen dem Senat aus einem weiteren Grund überdenkenswert: Die in Nr. 37.1 der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 1997, 434) - VLärmSchR 97 - enthaltenen Richtwerte, an denen sich die vorgenannte Rechtsprechung zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle teilweise ausdrücklich orientiert (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 36 und BGH, Urteil vom 10. Dezember 1987 - III ZR 204/86 - NJW 1988, 900 = juris Rn. 16), wurden im Zusammenhang mit dem Bundeshaushalt 2010 um 3 dB(A) abgesenkt; die frühere Bezeichnung "Immissionsgrenzwerte" wurde durch den Begriff "Auslösewerte" (zur Lärmsanierung) ersetzt. Die Maßnahme erfolgte im Zusammenhang mit dem "Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II" des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (vgl. BT-Drs. 17/5077 S. 2; vgl. auch Schreiben des genannten Ministeriums vom 25. Juni 2010, Az.: StB 13/7144.2/01/1206434). **Hiervon ausgehend dürfte einiges dafür sprechen, auch die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen.“***

Für die hiesige Bewertung kann nichts anderes gelten. Die Lärmprognose muss folglich, allein indem dort die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle per se um mindestens 3dB(A) zu hoch angesetzt wurde, zahlreiche grundrechtsrelevante Schutzfälle fälschlich unberücksichtigt gelassen haben.

Die zu hoch angesetzte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle führt dann auch zur Fehlerhaftigkeit des Variantenvergleichs der unterschiedlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen. Denn weitergehende Schallschutzmaßnahmen werden von den Gutachtern immer wieder unter Verweis auf die vermeintlich beachteten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellenwerte als unverhältnismäßig abgelehnt.

Wie sich aus der Anlage A 6.2 ersehen lässt, bleiben trotz der bei der Prognose eingestellten Schallschutzmaßnahmen zahlreiche Wohngebäude, die mit gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln, insbesondere während der besonders schutzbedürftigen Nachtzeit, betroffen sind.

Eichberg 1	59	49	54	55
Eichberg 3	59	49	53	52
Eichberg 5b	59	49	52	51
Glindkamp 105, Geb.2	64	54	58	58
Glindkamp 107, Geb.1	64	54	63	63
Glindkamp 107, Geb.2	64	54	58	58
Grubesallee 2	59	49	63	63
Grubesallee 4	59	49	53	52
Gustav-Adolf-Straße 78	69	59	68	68
Gustav-Adolf-Straße 82, Geb.2	69	59	70	69
Gustav-Adolf-Straße 82, Geb.4	69	59	68	68
Gustav-Adolf-Straße 84	69	59	60	60
Gustav-Adolf-Straße 86	69	59	62	61
Gustav-Adolf-Straße 88	69	59	61	60
Gustav-Adolf-Straße 90	69	59	62	62
Hagenweg 8	64	54	62	60
Hagenweg 10	64	54	62	61
Hagenweg 12	64	54	61	59
Hagenweg 40	64	54	57	56

Hier ist weiter zu rügen, dass die vorstehend auszugsweise wiedergegebene Auflistung in der Anlage A6.2 zum Lärmgutachten nicht vollständig ist. So ist dort z.B. das ebenfalls -auch nach Berücksichtigung der dort vorgesehenen Lärmschutzwand- weiterhin mit gesundheitsgefährdendem nächtlichem Lärm belastete Wohngebäude Hagenweg 4 nicht aufgeführt. Abwägungserheblich sind alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind. Schutzwürdig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (BVerwG, Beschluss vom 31. Januar 2011 - 7 B 55.10 -Buchholz 445.4 § 68 WHG Nr. 1 Rn. 6).

Gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen mit nächtlichen Lärmwerten > 59dB(A) sind laut der Lärmprognose u.a. auch im Wohngebäude an der Oldenfelder Str. 1, am Sonnenweg 5 (dort insb. mit geschützten Außenwohnbereichen) oder an der Tonndorfer Hauptstraße 45 zu erwarten. Dort beträgt der für die Nachtzeit prognostizierte Beurteilungspegel sogar 70 dB(A). Die Grenze zur Gesundheitsgefährdung ist damit deutlich überschritten, eine solche Lärmbelastung ist offensichtlich nicht zumutbar.

Es fehlt dann auch die notwendige Sonderfallprüfung unter Einbezug der Summenpegel und eine genaue Abwägung, ob die weitere Erhöhung des betriebsbedingten Lärms entlang des gegenständlichen Streckenabschnitts überhaupt noch hingenommen werden kann. Zu diesem Erfordernis hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 6. Februar 2014 – 2 D 104/12.NE –, juris unter Rn. 46 wie folgt ausgeführt:

Insbesondere bei hohen Lärmvorbelastungen hat der Plangeber im Hinblick auf den gebotenen Schutz vor Gesundheitsgefahren unter Umständen im Wege einer die lärmtechnische Berechnung ergänzende Sonderfallprüfung - abzuwägen, ob Erhöhungen überhaupt noch hingenommen werden können.

Hierzu sind keine Ermittlungen unter Einbezug der übrigen Lärmquellen angestellt worden. Diese Ermittlungen sind nachzuholen und öffentlich auszulegen. Der Umweltbericht ist unter Berücksichtigung dieser Erkenntnisse zu überarbeiten.

Falsch ist auch die folgende Behauptung auf Seite 63 der Lärmuntersuchung:

„Die Zunahmen liegen mit bis zu 1,6 dB(A) unterhalb von 3 dB(A). Da Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden, liegt eine wesentliche Änderung nicht vor. Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht.“

Denn hier liegt eine wesentliche Änderung des Verkehrswegs durch den geplanten Neubau der S-Bahngleise iSd. § 1 16.BImSchV vor. Ein Anspruch auf Lärmschutz ist also auch dort gerade nicht ausgeschlossen.

Als weitere seitens der Gutachter nicht berücksichtigte Lärminderungsmaßnahme sind bewegliche Herzstücke in den Weichen entlang der Strecke zu nennen.

Insgesamt führt das Vorhaben zu massiven Lärmsteigerungen, die in erster Linie durch die Verdoppelung des Güterverkehrs verursacht werden. Die Lärmbelastungen überschreiten die Grenzwerte der 16. BImSchV an zahlreichen Immissionspunkten und verursachen auch gesundheitsgefährdenden Lärm in einem äußerst dicht besiedelten Gebiet. Die Lärmprognose ist unvollständig und fehlerhaft, so dass sie erneut einzuholen und dann das Beteiligungsverfahren zu wiederholen ist. Dies wird hiermit beantragt.

2. Baulärm

Die Bauarbeiten sollen nach der derzeitigen Planung über einen langen Zeitraum von etlichen Monaten ausgeführt werden. Die Arbeiten sollen laut der Baulärmuntersuchung vom 6.6.2018 tags wie nachts stattfinden.

Hierbei kommt es nach der Lärmprognose der Vorhabenträgerin zu fortwährenden und massiven Richtwertüberschreitungen nach AVV Baulärm, die mit Beurteilungspegeln von 99dB(A) **tags um bis 30 dB(A), nachts sogar um bis zu 40 dB(A) oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung** liegen.

Auf die von der Vorhabenträgerin bei der Begutachtung ebenfalls zu Unrecht ganz erheblich gegenüber den Immissionsrichtwerten gem. Nr. 3.1.1 AVV Baulärm kommt es insoweit nicht mehr an. Die Anhebung beträgt laut den Tabellen 3 und 4 bis zu 25dB(A), d.h. 60dB(A), gegenüber dem Immissionsrichtwert für reine Wohngebiete von 35dB(A) nachts. Diese Anhebung ist auch mit der in dem Fachbeitrag zitierten Rechtsprechung des BVerwG Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 –, BVerwGE 143, 249-277 nicht vereinbar, denn auf diese Weise würde die AVV Baulärm weitgehend bedeutungslos. Hält man sich die Differenz zwischen dem von der AVV Baulärm vorgesehenen Richtwert für nächtlichen Baulärm in Wohngebieten von 35dB(A) und die demgegenüber von der Vorhabenträgerin mit 99dB(A) auch nachts geplanten Arbeiten vor Augen, wird die Rücksichtslosigkeit dieser Planung unmittelbar deutlich. Der -fehlerhaft zu niedrig- prognostizierte Baustellenlärm überschreitet den Richtwert **um 64db(A)**.

Unberücksichtigt geblieben ist bei dem pauschalen Ansatz der Vorhabenträgerin, die die nach der AVV Baulärm vorgesehenen Richtwerte massiv erhöht wissen will, außerdem, dass sich die durch die geplanten Arbeiten an den Streckenbaustellen hervorgerufenen Geräusche ganz erheblich von Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen, die die Vorhabenträgerin als Vorbelastung eingestellt wissen will, unterscheiden. Hier sind bspw. die Benutzung von hydraulischen Rammen oder die akustische Warnanlage, die laut Lärmgutachten, mit den Emissionen im Arbeitsgang „Gründung LSW“ vergleichbar sein soll, zu nennen. Hierzu heißt es auf S. 17 der Lärmuntersuchung:

„Da es während der Bauarbeiten keine durchgehenden Streckensperrungen gibt, ist gegebenenfalls der Einsatz eines automatischen Warnsystems notwendig. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung stand noch nicht abschließend fest, ob ein solches Warnsystem zum Einsatz kommt. Sollte ein automatisches Warnsystem eingesetzt werden, so sind die Schallimmissionen in Richtung der Schallabstrahlung annäherungsweise mit denen des Arbeitsganges „Gründung LSW“ vergleichbar.“

Hier ist schon gänzlich unverständlich, dass dieses akustische Warnsystem, dessen Einsatz mit erheblichen weiteren und -naturgemäß- besonders auffälligen und störenden Geräuschen verbunden ist, nicht in die Prognose eingestellt worden ist. Bei dem Arbeitsgang „Gründung LSW“, die mit einer hydraulischen Ramme ausgeführt werden soll, handelt es sich um einen prognostizierten Beurteilungspegel von 99 dB(A) um die lautesten Arbeiten. In dieser Intensität käme hier das akustische Warnsystem noch hinzu. Dieses betrifft auch stets einen langen Streckenabschnitt und damit selbst bei einer langsam weiterziehenden Baustelle zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner. Ohne die Berücksichtigung dieser Lärmquelle liegt die Baulärmuntersuchung damit nicht auf der sicheren Seite und ist auch insoweit mangelhaft und vollständig zu überarbeiten.

Es fehlt dann auch hier an der gebotenen Sonderfallprüfung und Summenpegelbetrachtung. Dass diese auch bei gesundheitsgefährdendem Baulärm erforderlich ist, hat das BVerwG in dem Urteil vom 12.07.2012, 7 A 11/11 unter Rn. 53 ausdrücklich festgehalten:

„[...] Die Bildung eines Summenpegels ist zulässig, wenn es sich um gleichartige, durch dasselbe Regelwerk erfasste Anlagen handelt (Urteil vom 16. Mai 2001 - BVerwG 7 C 16.00 - Buchholz 406.25 § 3 BImSchG Nr. 16 Rn. 12 und 16). Abweichendes gilt im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Schutzpflicht aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG dann, wenn die Gesamtbelastung der Geräuschimmissionen aus verschiedenen Lärmquellen die Grenze zur Gesundheitsgefährdung übersteigt.“

Eine solche Lärmbelastung wäre bei der von der Vorhabenträgerin geplanten Baustellenausführung offensichtlich zu erwarten. Hier käme es an tausenden Immissionspunkten zu Überschreitungen selbst der von der Vorhabenträgerin fälschlich und zu hoch angesetzten, modifizierten Richtwerte. Legt man die Richtwerte der AVV Baulärm zugrunde, sind die zu erwartenden Lärmkonflikte absehbar noch viel zahlreicher.

8.1 Ergebnisüberblick

Tabelle 6: Übersicht der Berechnungsergebnisse für die einzelnen Arbeitsgänge im Tageszeitraum

Arbeitsgang	tags		
	Anzahl der Immissionspunkte mit IRW-Überschreitung	maximaler Beurteilungspegel in dB(A)	Höhe der max. Überschreitung in dB
Baustelleneinrichtung	3062 von 16458	81,2	25,7
EÜ Rammarbeiten	7267 von 16458	87,4	29,9
Abbrucharbeiten Ingenieurbauwerk	1548 von 16458	79,3	21,1
Neubauarbeiten	563 von 16458	75,9	19,4
Gleisarbeiten	1154 von 16458	75,5	18,0
Stopfdurchgang	0 von 16458	52,0	-
OLA Mastgründung	3381 von 16458	76,7	22,1
OLA Maste stellen	202 von 16458	74,7	11,4
Gründung LSW	3517 von 16458	99,0	39,0

Tabelle 7: Übersicht der Berechnungsergebnisse für die einzelnen Arbeitsgänge im Nachtzeitraum

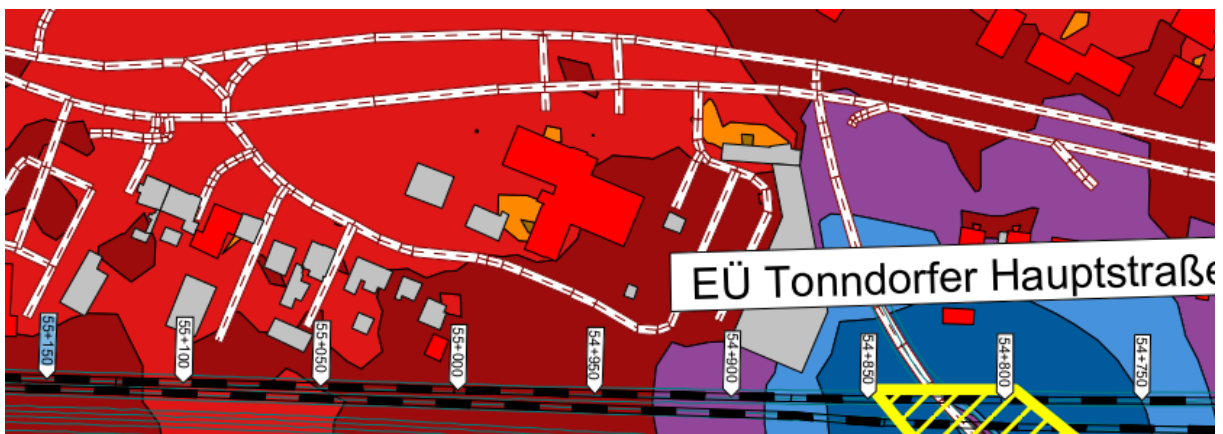
Arbeitsgang	Nachts		
	Anzahl der Immissionspunkte mit IRW-Überschreitung	maximaler Beurteilungspegel in dB(A)	Höhe der max. Überschreitung in dB
Baustelleneinrichtung	entfällt (keine Arbeiten)		
EÜ Rammarbeiten	14849 von 16458	87,4	44,9
Abbrucharbeiten Ingenieurbauwerk	12630 von 16458	79,5	36,8
Neubauarbeiten	8324 von 16458	74,6	33,1
Gleisarbeiten	10193 von 16458	75,1	33,9
Stopfdurchgang	550 von 16458	52,0	14,8
OLA Mastgründung	12442 von 16458	75,5	37,1
OLA Maste stellen	4195 von 16458	73,5	25,2
Gründung LSW	13486 von 16458	99,0	54,0

Die dargestellte Anzahl von Objekten muss nicht zwingend mit der tatsächlichen Anzahl an Gebäuden im untersuchten Bereich übereinstimmen.

Die Beurteilungspegel sind massiv und absolut unzumutbar. An Schlaf ist bei solchen Lärmbelastungen nicht zu denken. Diese ohnehin unzumutbare Situation würde durch das akustische Warnsystem nochmals verschlimmert. Die Einschreitwerte nach Nr. 4.1 AVV Baulärm werden deutlich und um bis zu 59dB(A) überschritten. Die Baustelle kann so nicht ausgeführt werden. Die auch bei Nacht geplanten Bauarbeiten sind offensichtlich nicht zumutbar. Die Vorhabenträgerin hat in der Baulärmprognose keinerlei Vorschläge gemacht, um zumindest die schlimmsten Belastungen substantiell zu reduzieren. Stattdessen wird dort auf eine „Sensibilisierung“ der Arbeiter nach dem

Motto „legen statt werfen“ verwiesen. Dies hätte für die hier in Rede stehenden Arbeiten mit massivsten Lärmauswirkungen offenkundig keine Relevanz. Es dürfte klar sein, dass solche lärmintensiven Arbeiten während der Nachtzeit unzulässig sind. Auch müssen weniger laute Alternativen, z.B. zur Gründung der Lärmschutzwand (Bohrverfahren statt Rammverfahren) zum Einsatz kommen. Hier ist eine vollständige Überprüfung vorzunehmen. Es kann nicht sein, dass sehenden Auges eine langfristige Baustelle mit massivsten Lärmauswirkungen tags und nachts mitten in einem derart dicht besiedelten Gebiet eingerichtet wird, ohne dass Wege zur substantziellen Begrenzung der Auswirkungen (wie z.B. Bohrverfahren zur Gründung) auch nur geprüft wurden.

Die Lärmuntersuchung ist dann auch fehlerhaft. Sie ist in Bezug auf die durch Rammarbeiten zu erwartenden Betroffenheiten tags (Unterlage 17.3.2.1) unplausibel. Eine Übersicht mit den berücksichtigten Schallquellen fehlt. Es ist z.B. nicht nachvollziehbar, weshalb die Wohngebäude an der Tonndorfer Hauptstr. in dem nachfolgenden daraus entnommenen Ausschnitt nicht betrachtet worden sind (grau eingefärbte Gebäude).



Es fehlt außerdem, wie oben bereits erwähnt, die notwendige Sonderfallprüfung anhand der zu erwartenden Summenpegel. Hierbei ist die aktuelle Vorbelastung durch Straßen- und Schienenlärm pegelerhöhend einzustellen und zu berücksichtigen, statt, wie es die Vorhabenträgerin auf den Seiten 12-15 der Untersuchung unternimmt, diese lediglich gegen die Schutzbedürftigkeit der Anwohnerinnen und Anwohner anzuführen. Mit dieser einseitigen Vorgehensweise verkennt die Vorhabenträgerin die Bedeutung und Reichweite des staatlichen Schutzauftrags gegen gesundheitsgefährdende

Lärmbelastungen, wie sie durch die Baustelle hervorgerufen würden. Außerdem sind hier die mit 99dB(A), entsprechend des Beurteilungspegels „Gründung LSW“, einzustellenden Lärmauswirkungen des fortwährend und zusätzlich zu allen Arbeitsschritten notwendigen akustischen Warnsystems zu berücksichtigen. Diese Lärmauswirkungen kommen stets noch hinzu und führen zu nochmals höheren, unzumutbaren Gesamtbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Lärmprognose ist auch deshalb unplausibel und nicht verwertbar, weil keine verbindlichen und überprüfbaren Angaben zu den voraussichtlichen Einsatzzeiten und Geräten enthalten sind. Es kann nicht sein, dass die Vorhabenträgerin bei derartigen massiven Auswirkungen ihrer Baustelle keine konkrete Planung für die an den einzelnen Abschnitten zu erwartenden Zeiträumen vorlegt.

Auch dass auf S. 18 der Lärmuntersuchung zwar einerseits angeführt wird, dass nicht bekannt sei, welche Maschinen eingesetzt werden, dann jedoch trotz dieser Aussage die Schallleistungspegel für die Spitzmeißel um 6dB(A) vermindert angesetzt werden, ist nicht nachvollziehbar. Die Annahme ist nicht gesichert und stellt keine worst case-Betrachtung dar. Diese wäre allerdings zur gebotenen realistischen Bewertung der zu erwartenden Gesundheitsgefahren zwingend notwendig.

Arbeitsgang	Maschine	Referenz	L _{WA}	K ₁	K _T	L _{WA,max}	Einwirkzeit pro Mast	Einwirkzeit pro Tag/Nacht	Zeitkorrektur nach 6.7.1 AVV Baulärm in dB		L _{WA,r} in dB(A) pro m		L _{WA,r,ges} in dB(A) pro m	
			dB(A)	dB	dB	dB(A)			min	h	tags	nachts	tags	nachts
Mastgründung ⁴⁾	Hydraulik-Ramme	[2], E31	125,9	1,4	0,0	128,5	10	1,8	10	10	88,8	88,8	88,9	88,9
	Kran	[1], E1	104,4	3,2	0,0	117,2	15	2,8	5	5	74,1	74,1		
	Diesellok	[5]	100,0	unbek.	unbek.	unbek.	10	1,8	10	10	61,5	61,5		
Mastenstellen ⁴⁾	Betontransportmischer	[2], E61	100,7	1,5	0,0	100,8	10	1,8	10	10	63,7	63,7	75,5	75,5
	Betonpumpe	[2], E44	103,7	2,9	0,0	118,4	5	0,9	10	10	68,1	68,1		
	Kran	[1], E1	104,4	3,2	0,0	117,2	20	3,7	5	5	74,1	74,1		
	Diesellok	[5]	100,0	unbek.	unbek.	unbek.	10	1,8	10	10	61,5	61,5		
Gründung LSW ⁵⁾	Hydraulik-Ramme	[2], E31	125,9	1,4	0,0	128,5	3	0,6	10	10	99,9	99,9	100,0	100,0
	Kran	[1], E1	104,4	3,2	0,0	117,2	15	2,8	5	10	85,2	80,2		
	Diesellok	[5]	100,0	unbek.	unbek.	unbek.	10	1,8	10	5	72,6	77,6		

⁴⁾ Ansatz: ca. 1 Mast pro Stunde (=> 11 Masten tags / nachts) bei einem mittleren Mastabstand von 65 m

(=> Gesamtbaustränge: 715 m tags / nachts)

⁵⁾ Ansatz: ca. 1 Mast pro Stunde (=> 11 Masten tag s/ nachts) bei einem mittleren Mastabstand von 5 m

(=> Gesamtbaustränge: 55 m tags / nachts)

Schließlich sind die auf S. 20 prognostizierten Spitzenpegel ebenfalls unzumutbar hoch und überschreiten die nach AVV Baulärm zulässigen Höchstwerte ganz erheblich. Gerade für den besonders langwierigen und lärmintensiven Arbeitsschritt „Mastgründung“, „Mastenstellen“ und „Gründung LSW“ sind die aus Anhang 1 ersichtlichen Emissionsansätze unplausibel. Der dort jeweils vorgenommene Abzug von 10dB(A) als Zeitkorrektur gem. Nr. 6.7.1 AVV Baulärm ist unzulässig. Denn die

Vorhabenträgerin verkennt dabei, dass die Arbeiten fortwährend die ganze Nacht und den ganzen Tag überwogesehen sind (FN 4 und 5, jeweils 11 Masten pro Tag und pro Nacht).

Es kann daher mit Blick auf die zu erwartende Lärmbelastung nicht sein, diesen fortwährenden und einheitlich zu beurteilenden Vorgang künstlich in jeweils elf Einzelschritte aufzusplitzen, um für diese sogleich die maximale Zeitkorrektur gem. Nr. 6.7.1 AVV Baulärm in Anspruch zu nehmen. Die Einwirkzeit ist erheblich länger, denn die Arbeiten werden fortlaufend und im Abstand von jeweils nur 5 Metern durchgeführt. Eine so erstellte Prognose ist nicht auf der sicheren Seite und kann die zu erwartenden gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen nicht im Sinne der gebotenen worst case-Betrachtung abbilden.

Die auf S. 23/24 vorgeschlagenen Maßnahmen sind unzureichend und völlig unkonkret. Beschränkungen der Betriebszeit sind aus unserer Sicht zwingend erforderlich. Insbesondere während der besonders schützenswerten Nachtzeit sind die Arbeiten einzustellen.

II. Erschütterungen

Die durch die Bauarbeiten zu erwartenden Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin überhaupt nicht in den Blick genommen und prognostiziert. Auf den Seiten 23/24 finden sich hierzu lediglich einige Allgemeinplätze. Hierin liegt ein weiterer schwerwiegender Mangel der Untersuchung der Bauauswirkungen. Wie sich aus der Baustellenplanung ergibt, sind auf der insgesamt knapp 10 Kilometer langen Strecke durch überwiegend sehr dicht besiedeltes Stadtgebiet langwierige Rammarbeiten bei der Gründung der Eisenbahnübergänge, der Masten und der Lärmschutzwand vorgesehen. Folgende pauschale Aussage wie auf S. 23 ist dabei schlicht unzureichend. Dort heißt es:

„Eine gezielte Prognose der aus einer Baumaßnahme zu erwartenden Erschütterungsimmissionen ist nur sehr bedingt möglich. Hierfür müssen sowohl das Bauverfahren als auch die Art und Anzahl der eingesetzten Geräte sowie eine detaillierte Kenntnis des Baugrunds bekannt sein. Diese stehen aktuell noch nicht fest und ergeben sich frühestens im Zuge einer detaillierten Ausführungsplanung bzw. in der konkreten Baustelleneinsatzplanung des Bauunternehmers.“

Klar ist, dass auch die Vorhabenträgerin angesichts der langwierigen und zahlreichen Rammarbeiten davon ausgeht, dass es zu erheblichen Belästigungen der Anwohnerinnen und Anwohner und zu Schäden an den Gebäuden in der Umgebung kommen kann. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass nähere Festlegungen zu dem Bauverfahren erfolgen und dieses nach entsprechender Prognose so gewählt wird, dass Beeinträchtigungen und Schäden vermieden werden. Sich trotz der hier zu erwartenden Beeinträchtigungen und Schäden nun alles offen halten zu wollen und von vornherein keinerlei Ermittlungen oder Planung anzustellen ist rechtswidrig und absolut inakzeptabel. Die Vorhabenträgerin scheint zu vergessen, dass sie hier Schwerstarbeiten in einem der am dichtesten besiedelten Ballungsräume der Bundesrepublik durchführen will, durch die tausende Menschen betroffen und geschädigt werden können. Hier dürfte es zu erwarten sein, dass zuvor die Auswirkungen verschiedener Bauausführungsvarianten geprüft und die am wenigsten nachteilhafte Variante verbindlich festgelegt wird. Es kann nicht sein, dass die Vorhabenträgerin hier keinerlei Vergleichsprognosen anstellt und sich die gesamte Ausführung der Arbeiten ohne Einschränkungen bis zuletzt offenhält. Diese Vorgehensweise ist angesichts der zu erwartenden Beeinträchtigungen und Schäden nicht hinnehmbar.

Die zu baubedingt zu erwartenden Erschütterungen sind konkret zu ermitteln und in einer erneuten Auslegung offenzulegen, was hiermit beantragt wird

III. Unzumutbare Verschattung zu erwarten

Die geplanten Lärmschutzwände verursachen mit ihrer extremen Höhe von 6 Metern an vielen Standorten eine unzumutbare Verschattung. Der in dem Gutachten vom 7.3.2019 vorgenommene Verweis auf vermeintlich Vorbelastung überzeugt nicht, denn durch die äußerst hohen Lärmschutzwände wird an vielen Stellen die überhaupt nur verbleibende Besonnung ganz genommen. Dies ist eine Argumentation, wie sie auch oben bereits im Hinblick auf die Ermittlung und Bewertung der Schallimmissionen kritisiert worden ist. Die Behauptung, es könne jede Vorbelastung angeführt werden, um immer noch weitere und einschneidendere Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner zu rechtfertigen, ist falsch. Es wird verkannt, dass die weitere Erhöhung der Belastung durch ein Vorhaben auch angesichts der bereits bestehenden Vorbelastung insgesamt unzumutbar sein kann. So liegt der Fall auch hier. Zahlreichen Grundstücken würde durch die Baumaßnahme auch die letzte Besonnung genommen. Dies ist unzumutbar.

In diesem Fall ist der Lärmschutz durch Modifikation und Auswahl einer weniger stark verschattenden Lösung sicherzustellen. Dementsprechend ist die Behauptung der Gutachter auf S. 21, dass eine transparente Ausführung der Schallschutzwände den Anforderungen an deren schallabsorbierende Wirkung nicht genüge, vor dem Hintergrund der andernfalls auf den Grundstücken zu erwartenden Beeinträchtigungen, sowohl durch den Betriebslärm als auch durch die Verschattung, nicht ausreichend. Hier wären entweder alternative Verfahren zu prüfen (z.B. Einhausung), die besseren Lärmschutz bei transparenter und niedrigerer Ausführung ermöglichen, oder es wäre eben die Erkenntnis zu akzeptieren, dass die weitere Steigerung des lärmintensiven Güterverkehrs in einem derart dicht besiedelten Teil Hamburgs unvermeidbar ist und daher schlicht nicht rechtmäßig umgesetzt werden kann.

Diese Probleme entstehen nicht, wenn die vorhandenen Gleise für die S-Bahn genutzt würden und der Güterverkehr über eine eigene Strecke außerhalb des Ballungsraums und entlang der BAB A1 geführt würde.

IV. Verstoß gegen FFH-Gebietsschutz, Alternativen vorhanden

Die Planung verstößt gegen den europarechtlich abgesicherten Schutz des FFH-Gebietes „Stellmoorer Tunneltal / Höltigbaum“ und ist gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. In der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird auf S. 56 eingeräumt, dass das Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet, insbesondere für den dortigen LRT 6510 und den geschützten Kammmolch, darstellt. Die nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgebiet ergeben sich sowohl aus bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren.

Die Trasse zerschneidet den Lebensraum zahlreicher Tiere und macht eine Querung der nochmals verbreiterten Gleisanlage erheblich gefährlicher. Es ist mit einer zusätzlichen Verlärmung des Schutzgebietes zu rechnen. Durch den Betrieb der Strecke und die deutlich erhöhte Zahl der Zugbewegungen sind mehr Tierverluste durch Unfalltod zu erwarten. Der Eintrag von Herbiziden stellt eine weitere Belastung des Gebietes dar.

All dies wirkt sich erheblich auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes aus. Auch der im Gebiet nachgewiesene Kammmolch und der Fischotter, für die gem. Anhang II der

FFH-RL geeignete Schutzgebiete einzurichten sind, werden durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt (vgl. FFH-VP S. 72).

Die anderslautenden Ausführungen in Bezug auf den Fischotter sind unplausibel. Hier sind Vorkommen gerade im Bereich der EÜ Wandse und Stellmoorer Quellfluss nachgewiesen. Der Eintrag von Herbiziden und Bau- und Bauhilfsstoffen von den Gleisanlagen in die OWK und damit in den Lebensraum des Fischotters ist nicht sicher ausgeschlossen. Der pauschale Verweis eine nicht näher definierte „ordnungsgemäße Entwässerung“ führt an dieser Stelle nicht weiter.

Die FFH-Ausnahmeprüfung (FFH-VP, S. 98 ff.) ist unzureichend und im Ergebnis unzutreffend. Die Voraussetzungen für die ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens trotz der festgestellten Beeinträchtigungen liegen nicht vor.

Insbesondere den Ausführungen auf S. 98, 99 der FFH-VU kann hinsichtlich der unzureichenden Berücksichtigung geeigneter Alternativen nicht gefolgt werden. Diese sind mit der Rechtsprechung des EuGH, der im Urteil vom 26. Oktober 2006 – C-239/04 unter Rn. 36 ff. ausdrücklich die Notwendigkeit auch weitläufiger alternativer Trassenführungen zum Schutz eines FFH-Gebietes hervorgehoben hat, nicht zu vereinbaren. So hat das Gericht in dem vg. Verfahren gegen Portugal entschieden und beanstandet, dass dort eine Autobahn durch ein FFH-Gebiet geplant wurde, ohne alternative Trassenführungen außerhalb des Schutzgebietes zu prüfen.

Diese Rechtsprechung hat das BVerwG z.B. in der Entscheidung Az. 9 A 22/11 v. 28.03.2013 unter Rn. 136 fortgeführt:

„Zu den möglichen anderen zufriedenstellenden Lösungen i.S.d. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL können alternative Standorte (oder Trassen), andere Größenordnungen oder alternative Aktivitäten, Prozesse oder Methoden gehören (vgl. Leitfa-den zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, Februar 2007, III 2.2 Rn. 37).“

Diese Vorgehensweise ist auch hier angezeigt. Der Verweis der Vorhabenträgerin auf S. 99 der FFH-VU auf die Bewertung der Alternativenprüfung hinsichtlich einer Verlegung der Güterstrecke neben die A1 (BVerwG, Urteil v. 5.10.2021, Az. 7 A 17.20) trägt schon deshalb nicht, weil sich die dort von dem Gericht in den Blick genommene

fachplanerische Alternativenprüfung und die notwendige FFH-rechtliche Alternativenprüfung entsprechend der oben zitierten Grundsätze wesentlich unterscheiden.

Insgesamt handelt es sich um Vorhaben, das mit seinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen für tausende Menschen offensichtlich unzumutbar ist. Die Planung ist rechtswidrig. Die offengelegten Gutachten weisen erhebliche methodische Fehler auf und liegen daher nicht auf der sicheren Seite. Wesentliche Auswirkungen sind nicht berücksichtigt oder überhaupt ermittelt worden. Dazu zählen insbesondere die zwingend erforderlichen Summenpegel und die Sonderfallprüfung hinsichtlich der Lärmbelastung. Diese wird ergeben, dass eine weitere Steigerung der Gesamtlärmbelastung durch das Vorhaben nicht zulässig und die Planung daher dauerhaft nicht umsetzbar ist. Von der Planung ist daher insgesamt Abstand zu nehmen.

Meine persönlichen Betroffenheiten habe ich der besseren Übersicht wegen und zu Ihrer Arbeitserleichterung abschließend in einer übersichtlichen Tabelle zusammengefasst. Außerdem habe ich meine persönlichen Betroffenheiten auch noch in ausführlicher Textform beschrieben.

Wichtiger Hinweis:

Der Weitergabe meiner persönlichen Daten an Dritte (Gutachter, Vorhabenträgerin, etc.) widerspreche ich hiermit nachdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

Datum und Unterschrift