

Bettina Bühler-Richter  
und Harald Richter  
Mittelweg 1a  
D- 21220 Seevetal  
Tel. +49-(0)4185-707473  
e-Mail: [behaja@freenet.de](mailto:behaja@freenet.de)

B. Bühler-Richter u. H.Richter; Mittelweg 1a, D- 21220 Seevetal

**Niedersächs. Landesbehörde f. Straßenbau und Verkehr**

Dezernat 33

**Auf der Hude 2**

**21339 Lüneburg**

per Einschreiben/Rückschein

Seevetal, 11.01.2007

**Ergänzendes Planfeststellungsverfahren A7 im Bereich der AS Ramelsloh und Ohlendorf**

**Persönliche Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie erhalten unsere Einwendungen zum vorgenannten Verfahren.

**1 Verfahren (Ausgewogenheit, Methodik, eigene Betroffenheit)**

**1.1 Ausgewogenheit des Verfahrens der Ergänzenden Planfeststellung**

Wir wenden ein, dass das Ergänzende Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend abgewogen wurde:

Seit 1990 wohnen wir an der vorgenannten Adresse und beobachten mit großer und zunehmender Sorge, wie sich der Abwägungsprozess zwischen verkehrlichen Erfordernissen und den weiterhin geplanten Ausweisungen von Wohngebieten in Ohlendorf als „Randlage“ der Metropole Hamburg immer mehr zum Nachteil der dort wohnenden Bevölkerung von den maßgeblichen Entscheidungsträgern hinsichtlich Lärmschutz-relevanter Maßnahmen beurteilt und beschieden wird. Die Hinfälligkeit eines in allen Belangen abgestimmten Gestaltungsprozesses mündet zur Zeit in dem von Ihnen eröffneten Verfahren der Ergänzenden Planfeststellung und der damit verbundenen Schalltechnischen Untersuchung.

Hierbei wird in keiner Weise dem Erfordernis der Ausgewogenheit Rechnung getragen:

Es ist aus unserer Sicht nicht erkennbar, dass von Ihnen eine langfristige und dauerhaft haltbare Befriedung der weiterhin steigenden Lärmproblematik in diesem Gebiet ernsthaft angestrebt wird.

Ein ausgewogenes Verfahren muss aus unserer Sicht auch die Betroffenheit der Bürger berücksichtigen, die unter der Annahme des für das Jahr 2000 prognostizierten Verkehrsaufkommens nunmehr grundlegend enttäuscht wurden. Weiterhin sind aus unserer Sicht auch die volkswirtschaftlich spürbaren Auswirkungen von Wertverlusten an Gebäuden, die durch den Lärm der A7 bedingt werden, in eine ausgewogene Betrachtung, welche Art von Lärmschutz vorzusehen ist, einzubeziehen. Auch diese Wertverluste sind wirtschaftlich für die Betroffenen relevant und bei dem Verfahren zu berücksichtigen.

Unsere Einwendungen der Nichtausgewogenheit des Verfahrens möchten wir mit den folgenden Punkten zusätzlich untermauern.

**1.2 Methodik der Berechnung**

Auch wenn die Methodik der Berechnung von Immissionswerten im Allgemeinen anerkannt und rechtlich bindend ist, so muss doch die Hinterfragung ermöglicht werden, ob die Ausstattung weniger Gebäude mit Passivmaßnahmen wirklich als vorsorglich und langfristig wirkungsvoller Lärmschutz

angesehen werden kann, weil in diesem konkret vorliegenden Fall „Ohlendorf“ die Immissionsgrenzwerte (IGW) erreicht bzw. nur sehr gering unterschritten werden.

Eingängige Rechtssprechungen verweisen auf die Nachhaltigkeit einer Vorsorge und auch das Bundesimmissionsschutzgesetz stellt den „aktiven“ Lärmschutz dem „passiven“ voran.

Wir wenden ein, dass bei einer genaueren Betrachtung sehr viel mehr Ohlendorfer Bürger und Bürgerinnen von den Lärmemissionen der A7 geschädigt werden, als dies in den Unterlagen der Ergänzenden Planfeststellung den Anschein hat. Wir wenden ein, dass der getroffene Abwägungsprozess der Landesbehörde zu Ungunsten eines aktiven Lärmschutzes aus unserer Sicht nicht akzeptiert werden kann, weil er nicht den gesetzlichen Vorgaben einer geforderten Nachhaltigkeit entspricht.

### **1.3 Eigene Betroffenheit**

Die Betroffenheit durch den Autobahnlärm in Ohlendorf lässt sich selbst an unserem ca. 700 m zur A7 relativ weit entfernten Einfamilienhaus erkennen.

So ist in unserem Schlafzimmer (Westrichtung) der Versuch, mit einem gekippten OG-Fenster zu schlafen, erfolglos, weil der Autobahnlärm definitiv zu laut ist. Die von der A7 verursachten Immissionen, die die Lebensqualität seit Jahren erheblich einschränkt ist nicht mehr hinnehmbar und führt zu gesundheitlichen Schäden. Durchgeführte Messungen mit einem der anerkannten Lärmmessgeräte „Bruel & Kjaer“ zeigten bereits in den Jahren 2000 Immissionen im Bereich von bis zu 65 db(A).

Der permanent hörbare Schallpegel der A7 beeinträchtigt zusätzlich auch den Erholungswert in den Außenbereichen wie Terrasse und Balkon. Diese massive Lärmbelästigung, die durch den zunehmenden Westwind (vgl. hierzu auch Punkt 2.5) noch verschärft wird, mindert die Lebensqualität nachhaltig und macht uns betroffen.

## **2 Eingangswerte der Schalltechnischen Untersuchung**

Wir wenden ein, dass die im Schalltechnischen Gutachten getroffenen Annahmen zum Teil nicht nachvollziehbar oder zum Teil falsch sind:

### **2.1 Geschwindigkeitsbegrenzung**

Es besteht entgegen den Darstellungen der Schalltechnischen Untersuchung keine Geschwindigkeitsbegrenzung in Richtung Süden von 120 km/h.

### **2.2 Berücksichtigung der Topographie**

Es ist nicht erkennbar, mit welchen Werten die Gefälle- und Steigungssituation der A7 in dem betroffenen Bereich Eingang in die Bewertungsmatrix gefunden hat. Diese Angaben fehlen sowohl für den nördlichen als auch südlichen Bereich der Anschlussstelle (AS) Ramelsloh/Ohlendorf. Ein Ansatz von zusätzlichen Emissionen aus negativen und positiven Beschleunigungsverhalten der Kfz-TeilnehmerInnen kann nicht nachvollzogen werden.

Die Praxis zeigt und lehrt, dass gerade im nördlichen Bereich der AS Ramelsloh/Ohlendorf viele der aus Hamburg kommenden Verkehrsteilnehmer die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung nach Zusammenführung der A1 mit der A7 als eine Art „Befreiung“ empfinden, endlich unbegrenzt beschleunigen zu können. Diesem verständlichen Verhalten ist aus unserer Sicht auch in dem Ergänzenden Planfeststellungsverfahren nachweislich Rechnung zu tragen.

### **2.3 Weitere Emitenten**

Es ist nicht erkennbar, ob weitere Emitenten, wie z.B. die Güterumgehungsbahn oder der innerörtliche landwirtschaftliche bzw gewerbliche (LKW-)Verkehr bei einer Immissionsbemessung berücksichtigt wurden und die berechneten Pegel am Immissionsort zusätzlich erhöht.

### **2.4 Material der Verschleißschicht**

Es ist nicht erkennbar, ob die schalltechnische Berechnungen auch wirklich für das tatsächlich eingebaute Obermaterial der A7 erfolgte und um welches Material (Beton, Asphalt) es sich dabei handelt.

Wir wenden ein, dass das verwendete Material des A7-Oberbaus und das des rechnerisch angesetzten Materials im Gutachten auf Übereinstimmung zu überprüfen ist, weil die Fahr- und Abrollgeräusche auf der A7 nach eigenem Ermessen relativ hoch sind.

### **2.5 Windgeschwindigkeiten**

Es gilt als gesichertes Erkenntnis, dass sich aufgrund der Klimaveränderungen auch in Nordeuropa die meteorologischen Ereignisse verschärfen und sich die durchschnittlichen Windgeschwindigkeiten erhöhen werden. So sind die Klimaveränderungen für jedermann in diesen Wintermonaten am eigenen Leib spürbar: Frühlingshafte Temperaturen im Januar zwingen den Deutschen Wetterdienst

für z.B den heutigen Tag (11.01.2007) eine Sturmwarnung auszugeben, gestern am 10.01.2007 war in Ohlendorf ein starkes Gewitterereignis wahrzunehmen.

Wir wenden ein, dass die angesetzte Windgeschwindigkeit von 3 m/s für eine langfristige Immissionsberechnung in Ohlendorf aufgrund der tatsächlichen Wetterereignisse nicht ausreichend ist. Wir wenden weiterhin diesbezüglich ein, dass die zunehmenden Windgeschwindigkeiten, insbesondere die sich verstärkenden Westwinde bei der vom Gesetzgeber geforderten Nachhaltigkeit eines kommenden Beschlusses der Ergänzenden Planfeststellung bisher unzureichend berücksichtigt wurden.

### **3 Immissionsgrenzwerte (IGW)**

#### **3.1 Unterschreitung und Erreichung der Immissionsgrenzwerte (IGW)**

Wir wenden ein, dass die berechneten Immissionswerte bei fast allen Häusern tagsüber erreicht bzw. meist genau um 1 dB(A) unterschritten werden: die Differenz zum gesetzlich festgelegten IGW ist damit als sehr gering bzw. nicht vorhanden zu bezeichnen.

Unter Beachtung der unter Punkt 2 genannten Mängel der schalltechnischen Untersuchung (falsche und nicht nachvollziehbare Eingangsparameter) erscheinen die dokumentierten Werte der Schalltechnischen Untersuchung der Landesbehörde fast alle als „hin“-gerechnet und müssen aus unserer Sicht erneut im Interesse der betroffenen Bewohner und Bewohnerinnen berechnet werden.

#### **3.2 Quantifizierbarkeit der Betroffenheit**

Mit nur einer sehr geringfügigen Verschiebung der maßgeblichen Isophonen und Erhöhung der berechneten Immissionswerte entsteht in Ohlendorf und Ramelsloh für viele Bewohner eine völlig neue Belastungs- und Betroffenheitssituation, die aus unserer Sicht einen aktiven Lärmschutz für den nördlichen und südlichen Bereich der AS Ramelsloh/Ohlendorf zwingend erforderlich werden lässt.

Wir wenden ein, dass aufgrund der unmittelbaren Nähe der Pegelwerte zu den gesetzlich zugelassenen IGWe und unter Beachtung der Mängel der Schalltechnischen Untersuchung (vgl. Punkte 2) die Konsequenzen der Ergänzenden Planfeststellung (ausschließlich passiver Lärmschutz für wenige Gebäude) unverhältnismäßig und damit nachbesserungsbedürftig sind.

### **4 Datenbasis der Schalltechnischen Untersuchung**

#### **4.1 Ermittlung der Verkehre**

Wir wenden ein, dass das Datenmaterial, das der Berechnung des Schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt wurde, veraltet ist.

Die Schalltechnische Untersuchung berechnet die Immissionen auf der Grundlage der in 2000 durchgeführten Verkehrszählungen. Eine Dauermessstelle wie z.B. in Bispingen liegt bedauerlicherweise für diesen hochsensiblen Metropol-Peripheriebereich Hamburgs nicht vor, obwohl genau diese, in der südlichen Randlage Hamburgs zu messenden - Verkehrsdaten aufgrund der Pendlerströme und dem starken Konflikt einer abwägenden Vereinbarkeit zwischen „Verkehr und Wohnen“ von erhöhter Bedeutung wären.

Die vor annähernd 7 Jahren durchgeführte Verkehrszählung hat aus unserer Sicht keine Berechtigung als aktuell bezeichnet zu werden. Auffällig ist weiterhin, dass die Schalltechnische Untersuchung der Ergänzenden Planfeststellung die in Ende Januar 2007 erwarteten neuen und wirklich aktuellen Verkehrsdaten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) für diesen Bereich nicht abgewartet hat, obwohl das Verfahren selbst seit vielen Jahren anhängig ist.

Wir wenden ein, dass der neue Datenbestand, der in Kürze von der BAST veröffentlicht wird, der Schalltechnischen Untersuchung zugrunde zulegen ist. Wir verweisen weiterhin auf die unter Punkt 4.2 genannten Auswirkungen einer zeitlich mangelhaften Prognostizierung durch veraltetes Datenmaterial.

#### **4.2 Prognostizierung der künftigen Verkehre**

Nicht nur als „Hauptschlagader“ des nationalen und internationalen Nord-Südverkehrs, sondern auch als wichtige Verbindung des zunehmenden Fernverkehr mit Ost-Europa und dem mit der Metropole Hamburg verbundenen Pendlerströmen ist weiterhin mit einem deutlichen Verkehrszuwachs auf der A7, insbesondere des Schwerlastverkehrs, zu rechnen.

Diesem Zuwachs wird aus unserer Sicht mit der unter Punkt 4.1 veralteten Datenerhebungen weder in der (quantitativen) Menge der Höhe des „Durchschnittlich Täglichen Verkehrs“ (DTV) noch mit dem neuen Prognosejahr 2015 ausreichend Rechnung getragen: eine Prognostizierung der Verkehre muss aus heutiger Sicht mindestens bis in das 2020 reichen.

Wir wenden ein, dass die derzeit zugrundegelegte Prognostizierung aus unserer Sicht zeitlich unzureichend ist und dem originären Ziel nicht gerecht wird.

Auch hier würde eine sich neu ergebende Emissionsbewertung ggf. die Pegel erhöhen und damit die Anzahl der betroffenen Bürger vergrößern.

## 5 Abschlussbemerkung

Wir appellieren an Sie als anhörende Behörde und Entscheidungsträger, im Abwägungsprozess politischer, wirtschaftlicher aber auch ethischer und infrastruktureller Überlegungen eine - für alle Interessen - richtungsweisende und nachhaltige Entscheidung für geeignete Lärmschutz-Maßnahmen im Bereich Ramelsloh/Ohlendorf zu beschließen.

Hierbei sollten sowohl die Interessen des Bundes als Verkehrslastträger, aber auch die Interessen der Gemeinden des Landes Niedersachsen mit seinen Bewohnern und Bewohnerinnen in einem ehrlichen und wirklich ausgewogenen Prozess, und eben nicht nur in „mathematisch messbaren“ und „juristisch erforderlichen“ Größen ermittelt und bewertet werden, damit die dann im Anschluss getroffenen Maßnahmen eines Beschlusses auch langfristig zum Erfolg für alle Beteiligten führen und zukunftsweisend werden.

Nur ein im Gesamtkontext einer Volkswirtschaft vertretbares Ergebnis kann die Zielsetzung eines Verfahrens der Ergänzung der Planfeststellung sinnvoll erscheinen lassen.

Mit freundlichen Grüßen

.....  
Bettina Bühler-Richter und Harald Richter