

# **Planfeststellungsbeschluss**

**für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle  
Windausstraße der Stadtbahnstrecke B-Nord in  
Hannover**

Datum: 23.04.2025  
Az.: 4144-30161-81



**Niedersachsen**





## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>VERFÜGENDER TEIL .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>Planfeststellung.....</b>	<b>6</b>
1.1.1	Feststellung des Planes .....	6
1.1.2	Planunterlagen .....	6
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen .....	6
1.1.2.2	Nachrichtliche Planunterlagen .....	7
<b>1.2</b>	<b>Inhalts- und Nebenbestimmungen .....</b>	<b>7</b>
1.2.1	Allgemeine Nebenbestimmungen .....	7
1.2.2	Belange der Straßenbahn und der Betriebssicherheit .....	8
1.2.3	Belange der Leitungsträger .....	8
1.2.3.1	Arelion Germany GmbH .....	8
1.2.3.2	Colt Technology Services GmbH.....	8
1.2.3.3	Deutsche Telekom Technik GmbH.....	8
1.2.3.4	enercity Netz GmbH .....	8
1.2.3.5	GasLINE GmbH & Co. KG .....	9
1.2.3.6	Open Grid Europe GmbH .....	9
1.2.3.7	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH.....	10
1.2.4	Sonstige Beteiligung.....	10
1.2.5	Bauausführung .....	10
1.2.5.1	Kampfmittel .....	10
1.2.5.2	Barrierefreiheit.....	10
1.2.5.3	Brandschutz .....	11
1.2.6	Naturschutz .....	11
1.2.6.1	Natur- und Artenschutz.....	11
1.2.6.2	Schutzmaßnahmen für Bäume .....	11
1.2.6.3	Ausgleichspflanzungen.....	11
1.2.6.4	Allgemeine Herstellungskontrolle .....	11
1.2.7	Entwässerung und wasserwirtschaftliche Belange .....	12
1.2.8	Bodenschutz und Kreislaufwirtschaft .....	12
1.2.9	Denkmalschutz.....	13
1.2.10	Straßenverkehr und Tiefbau .....	13
<b>1.3</b>	<b>Zusagen .....</b>	<b>13</b>
<b>1.4</b>	<b>Vorbehaltene Entscheidungen .....</b>	<b>13</b>
1.4.1	Allgemeiner Vorbehalt .....	13
1.4.2	Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen .....	13
1.4.3	Vorbehalt der Prüfung der Bauunterlagen durch die technische Aufsichtsbehörde.....	14
<b>1.5</b>	<b>Kostenentscheidung .....</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>BEGRÜNDUNG .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1</b>	<b>Sachverhalt.....</b>	<b>15</b>
2.1.1	Allgemeine Beschreibung .....	15
2.1.2	Beschreibung des Vorhabens.....	15
2.1.3	Verfahrensablauf .....	18
<b>2.2</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung .....</b>	<b>18</b>



<b>2.3</b>	<b>Rechtliche Erwägungen .....</b>	<b>19</b>
2.3.1	Formalrechtliche Würdigung .....	19
2.3.1.1	Zuständigkeit .....	19
2.3.1.2	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens .....	19
2.3.1.3	Verfahren .....	19
2.3.1.4	Nebenbestimmungen .....	19
2.3.2	Materiell-rechtliche Würdigung .....	20
2.3.2.1	Planrechtfertigung .....	20
2.3.2.2	Belange der Straßenbahn .....	21
2.3.2.3	Variantenprüfung .....	21
2.3.2.3.1	Variante 1 .....	22
2.3.2.3.2	Variante 2 .....	22
2.3.2.3.3	Variante 2a .....	23
2.3.2.3.4	Variante 2b .....	23
2.3.2.3.5	Variante 2c .....	23
2.3.2.3.6	Variante 3 .....	24
2.3.2.3.7	Variante 4 .....	24
2.3.2.3.8	Vergleich der Varianten und Wahl der Vorzugsvariante .....	24
2.3.2.4	Immissionen .....	26
2.3.2.4.1	Anwendbarkeit der 16. BImSchV und Immissionsgrenzwerte .....	26
2.3.2.4.2	Gesamtlärbetrachtung .....	27
2.3.2.4.3	Erschütterungen .....	28
2.3.2.5	Belange der Umwelt .....	29
2.3.2.5.1	Eingriffsregelung .....	29
2.3.2.5.1.1	Eingriff .....	29
2.3.2.5.1.2	Vermeidungsgebot .....	30
2.3.2.5.1.3	Ausgleich und Ersatz .....	30
2.3.2.5.2	Geschützte Landschaftsbestandteile .....	31
2.3.2.5.3	Wasserwirtschaft .....	32
2.3.2.5.4	Bodenschutz .....	32
2.3.2.5.5	Artenschutz (Tiere und Pflanzen) .....	33
2.3.2.5.5.1	Bestand .....	34
2.3.2.5.5.2	Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot .....	34
2.3.2.5.5.3	Störungsverbot .....	35
2.3.2.5.5.4	Schadigungsverbot .....	35
2.3.2.5.5.5	Schutz von Pflanzen .....	36
2.3.2.6	Belange Privater .....	36
2.3.2.7	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange .....	36
2.3.2.7.1	Landeshauptstadt Hannover (LHH) .....	36
2.3.2.7.2	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) .....	42
2.3.2.7.3	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN KBD) .....	43
2.3.2.7.4	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege .....	44
2.3.2.7.5	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) .....	44
2.3.2.7.6	Arelion Germany GmbH .....	45
2.3.2.7.7	Colt Technology Services GmbH .....	45
2.3.2.7.8	Deutsche Telekom Technik GmbH .....	46
2.3.2.7.9	enercity Netz GmbH .....	47
2.3.2.7.10	GasLINE GmbH & Co. KG .....	49
2.3.2.7.11	Open Grid Europe GmbH .....	50
2.3.2.7.12	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH .....	51
2.3.2.7.13	Sonstige beteiligte Träger öffentlicher Belange .....	51
2.3.2.8	Einwendungen .....	52
2.3.3	Abwägungsergebnis .....	52
2.3.4	Kostenentscheidung .....	53



<b>3</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....</b>	<b>53</b>
<b>4</b>	<b>HINWEISE .....</b>	<b>53</b>
<b>4.1</b>	<b>Baumaschinen / Baulärm.....</b>	<b>53</b>
<b>4.2</b>	<b>Geotechnische Erkundung .....</b>	<b>54</b>
<b>4.3</b>	<b>Entschädigungsverfahren .....</b>	<b>54</b>
<b>4.4</b>	<b>Auslegung.....</b>	<b>54</b>
<b>4.5</b>	<b>Rechtsnormen .....</b>	<b>54</b>
<b>4.6</b>	<b>Zustellungen.....</b>	<b>54</b>
<b>4.7</b>	<b>Berichtigungen .....</b>	<b>54</b>
<b>4.8</b>	<b>Außerkrafttreten .....</b>	<b>55</b>
	<b>ANLAGE: ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>56</b>



## Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 28 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 1 Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und §§ 72 bis 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Windausstraße der Stadtbahnstrecke B-Nord in der Stadt Hannover. Vorhabenträgerin ist die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra).

### 1 Verfügender Teil

#### 1.1 Planfeststellung

##### 1.1.1 Feststellung des Planes

Auf Antrag der infra, nachfolgend Vorhabenträgerin genannt, wird für das oben angegebene Vorhaben nach Maßgabe der Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2 der aus den unter Ziffer 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

##### 1.1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellung liegen folgende Planunterlagen zugrunde:

###### 1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage/n	Seiten/Blatt	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 09.04.2024	1 Blatt	ohne
6	Ausbauquerschnitt 1 vom 09.04.2024	1 Blatt	1:50
7	Lageplan 1 vom 09.04.2024	1 Blatt	1:500
12	<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u>		
12.2	Biotoptypen, Maßnahmen- und Konfliktkarte vom 30.04.2024	1 Blatt	1:1.300
12.3	Maßnahmenblätter V01, V03-6	5 Blätter	

Die festgestellten Unterlagen sind im Original mit dem Dienstsiegel Nummer 49 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan. Sie sind den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.



### 1.1.2.2 Nachrichtliche Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage/n	Seiten/Blatt	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 02.04.2024	35 Seiten	
11	Schalltechnisches Gutachten vom 28.02.2023	19 Seiten	1:1.500
Anlage 1	Darstellung der Anspruchslage / Übersichtsplan	1 Blatt	
Anlage 2	Beurteilungspegel Schienenverkehrslärm	6 Seiten	
Anlage 3	Beurteilungspegel Straßenverkehrslärm	5 Seiten	
Anlage 4	Summen-Beurteilungspegel Straße und Schiene	9 Seiten	
Anlage 5	Darstellung der Straßenverkehrsdaten	2 Seiten	
12	<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u>		
12.1	Naturschutzfachlicher Beitrag vom 22.05.2024	27 Seiten	
12.3	Maßnahmenblatt V02	1 Blatt	
12.4	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht vom 22.05.2024	10 Seiten	

## 1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

### 1.2.1 Allgemeine Nebenbestimmungen

Soweit im Nachfolgenden keine weitergehenden Anforderungen geregelt sind, sind bei der Durchführung des planfestgestellten Vorhabens die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.

Der Baubeginn und die Fertigstellung sind der Planfeststellungsbehörde umgehend anzuzeigen. Die Inbetriebnahme ist der Planfeststellungsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme anzuzeigen.

Die Vorhabenträgerin hat die Kosten, die aus der Erfüllung der im Planfeststellungsbeschluss genannten Auflagen und Nebenbestimmungen entstehen, vollständig zu tragen. Das gilt nicht, wenn eine Kostentragungspflicht gesetzlich geregelt ist oder sich die Kostentragung nach bestehenden Verträgen zwischen der Vorhabenträgerin und Dritten richtet.



### **1.2.2 Belange der Straßenbahn und der Betriebssicherheit**

Die Anlage darf erst in Betrieb genommen werden, wenn eine Inbetriebnahmegenehmigung nach § 62 Abs. 1 S. 1 i.V.m. § 60 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) vorliegt oder die Voraussetzungen nach § 62 Abs. 7 BOStrab vorliegen.

### **1.2.3 Belange der Leitungsträger**

#### **1.2.3.1 Arelion Germany GmbH**

Die genaue Lage der Leitungstrasse der Arelion Germany GmbH ist im Rahmen der Leitungs-koordinierung mit der Arelion Germany GmbH zu ermitteln. Die „Anweisung zum Schutz unterirdischer Glasfaser-Versorgungsleitungen“ ist zu beachten.

#### **1.2.3.2 Colt Technology Services GmbH**

Die genaue Lage der Leitungstrasse der Colt Technology Services GmbH ist im Rahmen der Leitungs-koordinierung mit der Colt Technology Services GmbH zu ermitteln.

Aufgrabungsarbeiten sind zwei Wochen vor Baubeginn schriftlich bei der Colt Technology Services GmbH anzuzeigen. Die tatsächliche Lage der Colt-Trasse ist anhand von Probeschlitzen zu ermitteln.

Stillgelegte Gasrohre dürfen nicht ausgebaut werden. Sollten im Zuge der Baumaßnahme stillgelegte Gasleitungen entdeckt werden, die die Baumaßnahme behindern, ist die Colt Technology Services GmbH zu informieren.

#### **1.2.3.3 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Vor Baubeginn hat sich die Vorhabenträgerin bzw. die bauausführenden Firmen über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH zu informieren. Die Kabelschutzanweisung ist zu beachten.

Die Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH sind bei den Bauarbeiten zu schützen. Der Zugang zu den Telekommunikationslinien ist auch während der Bauphase zu ermöglichen. Insbesondere sind Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freizuhalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelzieh-fahrzeugen angefahren werden können.

#### **1.2.3.4 energcity Netz GmbH**

Die Telekommunikationstrassen der energcity Netz GmbH sind insbesondere bei Freilegung sowie bei den Bauarbeiten fachgerecht zu sichern und zu schützen. Die Sicherungs- und Schutzmaßnahmen sind vorab mit der energcity Netz GmbH abzustimmen und erfordern deren Zustimmung.

Der Schutzbereich der Telekommunikationstrasse beträgt 5 m (2,5 m zu jeder Seite) und darf nicht überbaut oder mit Bäumen / Büschen bepflanzt werden. Die Trasse muss jederzeit frei





zugänglich sein und ist freizuhalten. Soweit durch das Vorhaben der Schutzbereich der Telekommunikationstrassen der enercity Netz GmbH betroffen ist, sind diesbezüglich weitere Abstimmungen mit der enercity Netz GmbH zu treffen.

Sollten Gas- und Wasserleitungen der enercity Netz GmbH umgelegt werden müssen, ist dies frühzeitig mit dem Unternehmen zu koordinieren.

Die im Umfeld der Bauarbeiten vorhandene Trasse der 10 kV-Leitung muss jederzeit frei zugänglich bleiben.

#### **1.2.3.5 GasLINE GmbH & Co. KG**

Sämtliche Arbeiten im Schutzstreifenbereich der LWL-KSR-Anlage des Unternehmens sind zuvor mit dem entsprechenden Ansprechpartner (Maintenance Management Center (MMC) <https://einweisung.mmc-portal.de>) abzustimmen.

Die in der einschlägigen „Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG“ genannten Auflagen und Hinweise sind bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der LWL-KSR-Anlage zu beachten.

Die vorhandene Überdeckung der KSR-Anlage ist im Ausbaubereich der Straße nach Möglichkeit beizubehalten, wobei eine Regeldeckung von 1,0 m nicht unterschritten werden darf.

Kontroll- und Identifizierungseinrichtungen der KSR-Anlage sind gegen Beschädigung zu schützen und dem geänderten / endgültigen Niveau anzupassen.

#### **1.2.3.6 Open Grid Europe GmbH**

Die in der einschlägigen „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH“ genannten Auflagen und Hinweise sind bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der Versorgungsanlagen zu beachten.

Bei der im nördlichen Anpassungsbereich befindlichen Korrosionsschutzanlage LA 412 (Schienenanschluss) sind jegliche Maßnahmen sowie Niveauänderungen innerhalb des Schutzstreifens zuvor mit der Open Grid Europe GmbH abzustimmen.

Um eine einwandfreie Funktion der Korrosionsschutzanlage gewährleisten zu können, muss der Schienenanschluss auch während der baulichen Veränderungen an den bestehenden Gleisen erhalten bleiben und ggf. an den späteren Zustand angepasst werden. Der zuständige Beauftragte der Open Grid Europe GmbH ist zu verständigen, um abzustimmen, dass der Schienenanschluss auch während der baulichen Veränderungen an den bestehenden Gleisen erhalten bleiben und ggf. an den späteren Zustand angepasst werden kann.



### **1.2.3.7 Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Die Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH /Vodafone Kabel Deutschland GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern und dürfen nicht überbaut oder vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

Im Falle einer Verlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen, ist mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an die Leitungsträgerin ([TDRAN.Hannover@vodafone.com](mailto:TDRAN.Hannover@vodafone.com)) zu erstellen, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchzuführen.

Die Kabelschutzanweisungen der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH sind zu beachten.

### **1.2.4 Sonstige Beteiligung**

Die Vorhabenträgerin hat Anlieger und Gewerbetreibende rechtzeitig, mindestens vier Wochen, vor Baubeginn über den Bauablauf in geeigneter Form zu informieren.

Die Erschließung der Grundstücke für die ansässigen Betriebe während der Bauarbeiten ist in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen abzustimmen.

### **1.2.5 Bauausführung**

#### **1.2.5.1 Kampfmittel**

Die Ergebnisse der Luftbildauswertung, Ergebniskarte BA-2022-00541 des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung (LGLN) vom 01.07.2022, sind zu beachten. Sofern in begründeten Verdachtsfällen eine Kampfmittelräumung erforderlich ist, ist die Einhaltung der ATV DIN 18323 „Kampfmittelräumarbeiten“, die DGUV Information 201-027 und der Baufachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung (2024) des Bundes über die Ausschreibung sicherzustellen.

Sollten bei Durchführung der Maßnahme trotz ordnungsgemäßer Kampfmittelfreigabe Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Brandmunition, Minen etc.) vorgefunden werden oder ergibt sich – etwa aufgrund des Auftretens unbekannter Metallteile oder verdächtiger Verfärbungen – die Vermutung, dass Kampfmittel vorhanden sind (Verdachtsfunde), sind bei gleichzeitiger Einstellung der Arbeiten unverzüglich die örtliche Ordnungsbehörde bei der LHH, der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN - Regionaldirektion Hameln-Hannover oder die örtliche Polizeidienststelle zu benachrichtigen. Der gefährdete Bereich ist unverzüglich zu verlassen und gegen unbefugten Zutritt zu sichern.

#### **1.2.5.2 Barrierefreiheit**

Im Zuge der Ausführungsplanung ist die Ausgestaltung der taktilen Leitelemente mit der Landeshauptstadt Hannover abzustimmen.



### **1.2.5.3 Brandschutz**

Die Hydranten der allgemeinen Trinkwasserversorgung sind außerhalb von Fahrbahnen und Stellplätzen anzuordnen. Die Einrichtung und der Betrieb der Baustelle sind mit dem Fachbereich Feuerwehr (Brandschutzbezirksleitung der Feuer- und Rettungswache 1, OE 37.21, Telefon (0511) 912-1521, E-Mail: [37.21@hannover-stadt.de](mailto:37.21@hannover-stadt.de)) abzustimmen.

### **1.2.6 Naturschutz**

#### **1.2.6.1 Natur- und Artenschutz**

Es ist eine ökologische Baubegleitung aus artenschutzrechtlichen Gründen vor der Baufeldfreimachung zu beauftragen (V 01).

Vorgesehene Gehölzeinschläge dürfen nur im Zeitraum vom 01. November bis 28. Februar (in Schaltjahren 29. Februar) erfolgen.

#### **1.2.6.2 Schutzmaßnahmen für Bäume**

Für die während der Baumaßnahme potenziell gefährdeten Bäume sind Schutzmaßnahmen nach Maßgabe der Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (R SBB) beziehungsweise der DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) entsprechend dem Maßnahmenblatt V 01, Unterlage 12.1, einzuhalten. Die Einhaltung ist in die Ausschreibung der Baumaßnahme aufzunehmen.

Die durchgeführte Wurzelsondierung ist vollständig auszuwerten. Sofern erforderlich, sind Wurzelschutzmaßnahmen vorzusehen.

#### **1.2.6.3 Ausgleichspflanzungen**

Die Ersatzpflanzungen der drei Einzelbäume müssen in frostfreien Zeiten von Oktober bis April durchgeführt werden. Für die Ausgleichspflanzungen sind schmalkronige Laubbäume zu verwenden (Maßnahmenblatt A 05, Unterlage 12.1).

Für die Baumstandorte ist ein Mindestabstand zum Regenwasserkanal von 3 m vorzusehen. Sofern der zu erwartenden Kronenbereich der Bäume den Schachtbereich überragen sollte, sind zusätzlich geeignete Wurzelsperren vorzusehen, die die Standfestigkeit der Bäume nicht beeinträchtigen dürfen.

#### **1.2.6.4 Allgemeine Herstellungskontrolle**

Die Antragstellerin ist zur Entwicklungs- und Unterhaltungspflege und regelmäßigen Anwuchskontrolle der Ausgleichsmaßnahmen solange verpflichtet, bis die vollständige Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen gesichert ist, wenigstens aber für drei Jahre. Baumpflanzungen unterliegen der dreijährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege gemäß der DIN 18916: Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Pflanzen und Pflanzarbeiten und der DIN



18919: Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Instandhaltungsleistungen für die Entwicklung und Unterhaltung von Vegetation (Entwicklungs- und Unterhaltungspflege).

Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahme der Haltestelle einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Pflege- oder Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

### **1.2.7 Entwässerung und wasserwirtschaftliche Belange**

Für die Entwässerung des Hochbahnsteigs und der zugehörigen Rampen und Aufstellflächen ist ein Antrag bei der Stadtentwässerung Hannover spätestens sechs Wochen vor Baubeginn zu stellen. Die Herstellung und die Anschlüsse der neuen Straßenabläufe sind mit der Stadtentwässerung Hannover abzustimmen. Hierfür ist der Standard der Stadtentwässerung Hannover einzuhalten.

Bei Erfordernis einer Grundwasserabsenkung mit mehr als 5.000 m<sup>3</sup> sind die Antragsunterlagen mindestens vier Wochen vor Beginn der geplanten Grundwasserabsenkung bei der Unteren Wasserbehörde (UWB) der Region Hannover einzureichen. Die Notwendigkeit von Grundwasserabsenkungen ist frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.

### **1.2.8 Bodenschutz und Kreislaufwirtschaft**

Der Oberboden ist im Bereich von Rasenflächen, die versiegelt oder als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden, abzuschleiben und sachgerecht zwischenzulagern. Abtrag und Einbau von Oberboden sind gesondert von anderen Bodenbewegungen durchzuführen. Beim Umgang mit Oberboden vor Ort sind die DIN 18300 (Erdarbeiten), die DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten), die DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) und die ZTV La-StB 2018 zu beachten. Die Verwertung des auszubauenden Materials ist mit dem Fachbereich Umwelt (36.27) abzustimmen. Die Entsorgungsbelege sind der Unteren Abfallbehörde (UAB) nach Abschluss der Baumaßnahme unaufgefordert zu übersenden. Der UAB wird die Teilnahme an Baubesprechungen ermöglicht.

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind vorwiegend auf befestigten Flächen anzulegen. Sofern unversiegelte Flächen nicht genutzt werden können, sind Maßnahmen zum Schutze des Oberbodens vorzusehen. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind Böden in ihren Ausgangszustand zurückzusetzen oder entsprechend der zukünftig angestrebten Nutzung ordnungsgemäß zu rekultivieren.

Ein Entsorgungskonzept ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der UAB anzustimmen. Der Beginn der Baumaßnahme ist der UAB rechtzeitig (wenigstens zwei Wochen vor Beginn) schriftlich anzuzeigen. Sollte bei der Ausführung der Aushubarbeiten auffälliger oder belasteter Boden oder sonstige Auffälligkeiten im Boden (Geruch, Farbe, Fremdbestandteile in größeren Mengen) festgestellt werden, ist die Region Hannover (UAB) unverzüglich zu informieren. Das Austreten von wassergefährdenden Stoffen (z. B. Betriebsstoffen, Öle etc.) ist zu verhindern.



Dennoch entstehende Boden- oder Grundwasserkontaminationen sind fachgerecht in Abstimmung mit der Fachbehörde zu beseitigen.

### **1.2.9 Denkmalschutz**

Sollten bei geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, müssen diese der StadtDenkmalpflege Hannover (Frau Olschner, Tel. 0511 168-43585, Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30159 Hannover) sowie dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (Herr Dr. Messal, Tel. 0511 925-5309, Scharnhorststr. 1, 30175 Hannover) unverzüglich gemeldet werden; Bodenfunde und Fundstellen sind bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen und vor Zerstörung zu schützen, sofern nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten genehmigt.

### **1.2.10 Straßenverkehr und Tiefbau**

Beim Rückbau von Straßenverkehrsanlagen der LHH ist der Erhaltungsbezirk 66.33 Nord-West (E-Mail: [fb-tiefbau.erhaltungsbezirk.nw@hannoverstadt.de](mailto:fb-tiefbau.erhaltungsbezirk.nw@hannoverstadt.de)) zu beteiligen.

Die LHH ist rechtzeitig in alle Belange der verkehrslenkenden Planungen zu involvieren. Baustelleneinrichtungsflächen sind mit den verwaltenden Fachämtern der LHH frühzeitig abzustimmen.

Die Steuertrasse für die Lichtsignalanlagen ist zu beachten und vor Beschädigungen zu schützen.

## **1.3 Zusagen**

Die seitens der Vorhabenträgerin in Erwiderungen zu Stellungnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegebenen Zusagen sind zu beachten.

## **1.4 Vorbehaltene Entscheidungen**

### **1.4.1 Allgemeiner Vorbehalt**

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; § 76 VwVfG bleibt hiervon unberührt.

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten. Eine entsprechende Entscheidung bleibt vorbehalten.

### **1.4.2 Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen**

Die Planfeststellung ergeht unter dem Vorbehalt der im Rahmen der Maßnahme der gemäß § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu treffenden notwendigen Anordnungen der



zuständigen Straßenverkehrsbehörde (zum Beispiel Anpassung der Straßenbeschilderung als auch Fahrbahnmarkierungen).

#### **1.4.3 Vorbehalt der Prüfung der Bauunterlagen durch die technische Aufsichtsbehörde**

Dieser Beschluss ergeht vorbehaltlich der Prüfung der Bauunterlagen durch die technische Aufsichtsbehörde (Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH) nach § 60 BOStrab.

#### **1.5 Kostenentscheidung**

Die Kosten der Planfeststellung hat die Antragstellerin zu tragen. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

## **2 Begründung**

### **2.1 Sachverhalt**

#### **2.1.1 Allgemeine Beschreibung**

Das gegenständliche Vorhaben hat den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Windausstraße mit Seitenhochbahnsteigen zum Ziel. Die Nachrüstung vorhandener Haltestellen mit Hochbahnsteigen ist Schwerpunkt des barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnsystems der Region Hannover. Ziel der Baumaßnahmen ist es, mobilitätseingeschränkten Personen, älteren Menschen, Kleinkindern und Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck die Benutzung der Stadtbahn zu vereinfachen. Hiervon profitieren alle Fahrgäste, da ein sicheres, schnelles, stufenloses und bequemes Ein- und Aussteigen in die beziehungsweise aus den Stadtbahnfahrzeugen gewährleistet wird.

#### **2.1.2 Beschreibung des Vorhabens**

Die Vorhabenträgerin hat auf der Stadtbahnstrecke B-Nord den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Windausstraße mittels Seitenhochbahnsteigen beantragt.

##### Derzeitige Situation

Die derzeitige Haltestelle Windausstraße mit den Niedrigseitenbahnsteigen liegt in Mittellage auf der Vahrenwalder Straße südlich des Mittellandkanals. Die vorhandene Haltestelle hat eine Nutzlänge von 70 m. Die beiden Bahnsteige sind jeweils etwa 2,50 m breit. Auf beiden Seiten befinden sich je zwei Witterungsschutzdächer mit Sitzgelegenheiten und jeweils eine Infovit-rine, eine Notruf-Informationen-Säule und ein Haltestellenschild mit Abfallbehälter. Die Fahrkartenautomaten befinden sich jeweils im westlichen und östlichen Seitenraum im Bereich der vorhandenen Querung.

##### Zukünftige Ausgestaltung der Haltestelle

Es ist beabsichtigt, die Haltestelle weiter stadteinwärts, etwa 110 m südlich der vorhandenen Haltestelle zu verlegen, sodass sie sich zwischen der vorhandenen Querung über die Vahrenwalder Straße und der Einmündung Windausstraße befindet (Variante 3). Die derzeitige Haltestelle einschließlich der Niedrigseitenbahnsteige soll zurückgebaut werden. Die geplanten neuen Seitenhochbahnsteige haben eine Nutzlänge von je 70 m und eine Höhe von 81,5 cm über Schienenoberkante. Beide Bahnsteige sollen eine Breite von 2,50 m haben. Sie sind mit einem mindestens 0,5 m breiten Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn getrennt. Durch das Verschieben der Haltestelle Windausstraße nach Süden vergrößert sich der Abstand zur benachbarten Haltestelle Kabelkamp im Norden von ca. 435 m auf ca. 550 m, gleichzeitig verkleinert sich der Abstand zur benachbarten Haltestelle Büttnerstraße im Süden von ca. 615 m auf ca. 490 m. An den nördlichen Bahnsteigenden schließen zweiteilige Rampen mit einer Länge von jeweils 15,50 m an. Die Erschließung der südlichen Enden erfolgt über dreiteilige Rampen mit einer Länge von jeweils 18,95 m. Die Rampen sind jeweils 2 m breit, was einer nutzbaren Breite von 1,60 m entspricht. Dabei beträgt die Neigung der einzelnen Rampenteile





jeweils maximal 6 %. Die Rampen werden mit Rampengeländern ausgestaltet. An beiden Bahnsteigenden ist eine mittels Lichtsignalanlage (LSA) gesicherte Querung sowohl über die Gleise, als auch über beide Richtungsfahrbahnen der Vahrenwalder Straße vorgesehen.

#### Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Die Richtungsfahrbahnen der Vahrenwalder Straße werden vom besonderen Bahnkörper getrennt. In beide Richtungen sind jeweils drei Fahrstreifen vorhanden, von denen jeder etwa 3,0 m breit ist. Die bisher bestehenden Fahr- und Abbiegebeziehungen bleiben grundsätzlich erhalten. Der innere Fahrstreifen stadtauswärts wird im Bereich der neu geplanten Haltestelle zu einem reinen Linksabbiegestreifen umgebaut, welcher sowohl gegenüber den Stadtbahnfahrzeugen als auch dem entgegenkommenden MIV voll signalisiert ist. Der neu geplante U-Turn kann durch abbiegende Fahrzeuge genutzt werden um Richtung Süden weiter auf der Vahrenwalder Straße zu fahren oder um in die Parallelstraße abzubiegen. Aufgrund der Verschiebung der Gleisüberfahrt Richtung Norden ist ein direktes Abbiegen in die Parallelstraße nicht mehr möglich. Die vorhandene Zufahrt zur Parallelstraße der Vahrenwalder Straße bleibt in ihrer Lage erhalten, wird zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs jedoch als Aufpflasterung geplant.

#### Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer

Die Gesamtsituation für Fußgänger und Radfahrer wird durch die Erhöhung der Anzahl von Überquerungsanlagen verbessert, da LSA-gesicherte Querungen an beiden Bahnsteigenden sowohl über die Gleise, als auch über beide Richtungsfahrbahnen der Vahrenwalder Straße geplant sind. Die Haltestellen sind somit sicherer und einfacher zu erreichen.

Für Radfahrer bleibt die bestehende Überquerungsanlage erhalten. Sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts sind im Seitenraum der Vahrenwalder Straße jeweils 1,60 m breite Radwege vorgesehen. Dabei wird im östlichen Seitenraum der Radweg im Bereich der geplanten Querungen leicht nach Osten verschwenkt, so dass der Radweg hinter der Aufstellfläche vorbeigeführt wird. Die künftig als Aufpflasterung geplante Zufahrt zur Parallelstraße der Vahrenwalder Straße trägt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs bei, so dass der Fuß- und Radverkehr diesen Bereich sicherer queren kann.

#### Barrierefreiheit

Sämtliche Überquerungsanlagen werden mit taktilen Elementen, differenzierten Bordhöhen und sehbehindertengerechten Lichtsignalanlage ausgestattet. Fußgänger können sowohl von Süden als auch von Norden die geplanten Seitenhochbahnsteige signaltechnisch gesichert und barrierefrei erreichen. Zwischen Bahnsteigbelag und Bahnsteigkante befindet sich ein heller taktiler Leitstreifen. Auf beiden Bahnsteigen werden taktile Leitelemente an den Bahnsteig- und Rampenenden sowie Einstiegsfelder und Abzweigfelder zur Notruf-Informationssäule vorgesehen. Die Fußgängerfurten sind mit differenzierten Bordhöhen von 0 cm für Rollstuhlfahrer und 6 cm für sehbehinderte Menschen ausgestattet.





## Ausgestaltung des Bahnsteiges und der Gleisanlagen

Beide Seitenhochbahnsteige werden mit je einem Fahrkartenautomaten und einer Notruf-Informationssäule ausgestattet. Die Bahnsteige erhalten zudem ein Witterungsschutzdach stadtauswärts sowie zwei Witterungsschutzdächer stadteinwärts. Ausgestattet sind die Bahnsteige außerdem mit Abfallbehältern und dynamischen Fahrgastinformationen (Zugzielanzeiger pro Richtung mit Uhr).

Die Schaltschränke für elektrische Anlagen und Beleuchtung werden in der Nebenanlage / Verkehrsfläche untergebracht. Die aufgehenden Bauteile wie beispielsweise die Witterungsschutzdächer sind so angeordnet, dass an den Längsseiten eine Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m besteht.

Die Bahnsteigoberflächen werden mit einem visuell und taktil kontrastreichen Leitsystem für sehbehinderte und blinde Menschen ausgestattet. Die Oberfläche der Hochbahnsteige ist jeweils mit einem Quergefälle von 2% zur schienenabgewandten Entwässerungsrinne hin ausgebildet.

Im Bereich der vorhandenen Haltestelle wird das stadteinwärtige Gleis um ca. 15 cm in Richtung Westen verschoben, wodurch ein durchgängiger Gleisachsabstand von 3,15 m erzielt wird. Das stadtauswärtige Gleis verbleibt nahezu in Bestandslage. Im Norden und Süden wird jeweils über Bögen mit Radien  $r = 3.000 \text{ m}$  bzw.  $r = 5.000 \text{ m}$  an die vorhandene Gleisanlage angeschlossen.

Als Oberbauform ist ein Grüngleis vorgesehen, wobei der Bereich zwischen der äußeren Schiene und den Fertigteilen der Hochbahnsteige bzw. Rampen mit sickerfähigem Pflaster versehen wird. Alle Gleisquerungen werden mit Betongroßflächenplatten ausgestattet und der jeweilige Anschluss an den Bestand als Schottergleis ausgeführt.

Im Süden wird an das vorhandene Vignolschienengleis auf Betonschwellen im Schotterbett angeschlossen. In der darauffolgenden Fußgängerfurt wechselt die Eindeckung zu Betongroßflächenplatten. Für den gesamten Haltestellenbereich sind Gleisroste mit tiefeingedecktem Rasen vorgesehen. Darauf wechselt die Oberbauform wieder zu Betonschwellengleis, welches sowohl in der Fußgängerfurt als auch in der Überfahrt für den MIV mit Betongroßflächenplatten eingedeckt ist. Zwischen diesen beiden Bereichen ist ebenfalls eine Grüneindeckung vorgesehen. Im Norden ist das Gleis wieder auf Betonschwellen im Schotterbett geplant, da diese Oberbauform dort im Bestand vorhanden ist.

## Leitungsbau

Im geplanten Haltestellenbereich befinden sich zwei Haltungen eines Regenwasserkanals, welche verlegt werden müssen. Als Eigenmaßnahme der Stadtentwässerung Hannover (SEH) wird im Vorfeld der vorhandene Regenwasserkanal in die stadteinwärtige Fahrbahn verlegt, um vollständige Leitungsfreiheit im Gleisbereich herzustellen. Diese Leitungsbauarbeiten finden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens statt.



### **2.1.3      Verfahrensablauf**

Aufgrund des Planfeststellungsantrages der Vorhabenträgerin vom 24.05.2024 wurde das Verfahren gemäß den Regelungen der § 28 PBefG, § 1 NVwVfG in Verbindung mit §§ 72 bis 78 VwVfG durchgeführt.

- 11.06.2024      Einleitung des Verfahrens durch die NLStBV (Dezernat 41 - Planfeststellung).
- 11.06.2024      Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB).
- 14.06.2024      Ortsübliche Bekanntmachung der LHH über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen auf der Internetseite der LHH. Darüber hinaus Veröffentlichung auf der Internetseite der NLStBV.
- 19.06.2024      Öffentliche Auslegung der Unterlagen gem. § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 2 i. V. m. § 27b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VwVfG durch die Zugänglichmachung auf der Internetseite der für die Auslegung zuständigen Behörde (LHH). Neben der Veröffentlichung im Internet wurde eine Druckfassung des Plans im Auslegungszeitraum als zusätzliche Zugangsmöglichkeit bei der LHH zur Verfügung gestellt (§ 73 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 2 i.V.m. § 27b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 VwVfG). Darüber hinaus konnte der Plan im Auslegungszeitraum auch über die Internetseite der NLStBV eingesehen werden.
- 01.08.2024      Ende der Einwendungsfrist und der TöB-Stellungnahmefrist.
- 05.11.2024      Eingang der Erwiderungen der infra bei der Planfeststellungsbehörde.
- 07.11.2024      Mitteilung des Verzichts auf eine Erörterung an die TöB.

### **2.2            Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für das geplante Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Die vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführte allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) kam zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall keine UVP-Pflicht besteht.

Gemäß § 5 Absatz 1 UVPG stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14a für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

Entsprechend der Anlage 1 des UVPG war für das gesamte Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen, da vorliegend Nr. 14.11, Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschlägig war. Diese überschlägige



Prüfung überprüft das Vorhaben hinsichtlich seiner Merkmale, ob es erhebliche Auswirkungen haben kann.

Das Ergebnis der Vorprüfung wurde im UVP-Portal bekannt gemacht. Die Begründung der Entscheidung für das Ergebnis der Vorprüfung ist im UVP-Portal unter der Internetadresse <https://www.uvp-verbund.de/portal/> einsehbar.

Im Ergebnis sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß Anlage 3 des UVPG zu erwarten. Erhebliche Belastungen für die Schutzgüter Boden, Fläche, Tiere und Pflanzen sind zu erwarten, da sie durch Schutzmaßnahmen verhindert werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen erreichen nicht das Maß, dass sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen können ausgeschlossen werden.

## **2.3 Rechtliche Erwägungen**

### **2.3.1 Formalrechtliche Würdigung**

#### **2.3.1.1 Zuständigkeit**

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 28 PBefG ist gemäß § 29 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 11 PBefG i.V.m. § 16 Absatz 2 Nr. 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr) die NLStBV als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständig.

Intern obliegen diese Aufgabe dem Dezernat 41, Planfeststellung, des Zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

#### **2.3.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens**

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der entsprechende Plan vorher festgestellt worden ist. Beim Hochbahnsteig für die Haltestelle Windausstraße handelt es sich um eine Betriebsanlage für Straßenbahnen, sodass es eines Verfahrens nach §§ 28 ff. PBefG bedarf.

#### **2.3.1.3 Verfahren**

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind beteiligt worden. Jeder, dessen Belange betroffen sein könnten, hatte Gelegenheit, sich in das Verfahren einzubringen. Die nach den § 29 Abs. 1a PBefG in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

#### **2.3.1.4 Nebenbestimmungen**

Die unter Ziffer 1.2 getroffenen Nebenbestimmungen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den geltenden Rechtsvorschriften, den anerkannten Regeln der Technik



sowie aus den berechtigten Forderungen und Hinweisen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Darüber hinaus ist die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen nicht erforderlich.

### **2.3.2 Materiell-rechtliche Würdigung**

Der Neubau eines barrierefreien Hochbahnsteiges für die Straßenbahnhaltestelle Windausstraße wird zugelassen, da er mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch den Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sogenannte Gestaltungswirkung, § 28 Absatz 1 Satz 2 PBefG, § 75 Absatz 1 Satz 1, 1. Halbsatz VwVfG), ist neben dem PBefG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestaltung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sogenannte Konzentrationswirkung, § 28 Absatz 1 Satz 2 PBefG, § 75 Absatz 1 Satz 1, 2. Halbsatz VwVfG).

#### **2.3.2.1 Planrechtfertigung**

Für das Vorhaben ist auch die Planrechtfertigung gegeben. Die Planrechtfertigung eines Vorhabens ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist.<sup>1</sup> Es ist somit festzustellen, ob das Vorhaben mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes übereinstimmt und ob es für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist.<sup>2</sup>

Das Personenbeförderungsgesetz formuliert seine Ziele nicht ausdrücklich. Aus §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG wird aber deutlich, dass es unter anderem der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dient.<sup>3</sup> Daneben werden die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit in § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG genannt.

Der Bau eines barrierefreien Hochbahnsteigs an der Windausstraße verbessert das Angebot des ÖPNV, indem er Personen Zugang verschafft, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten sind und hierdurch eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit schafft.

<sup>1</sup> BVerwG, Urteil vom 26. April 2007 – 4 C 12/05 –, BVerwGE 128, 358-382, Rn. 45.

<sup>2</sup> BVerwG, Urteil vom 9. November 2006 – 4 A 2001/06 –, BVerwGE 127, 95-142, Rn. 34.

<sup>3</sup> OVG Bremen Urt. v. 18.2.2010 – 1 D 599/08, BeckRS 2010, 48660, beck-online.

### **2.3.2.2 Belange der Straßenbahn**

Auch die Anforderungen an den Bau und Betrieb von Straßenbahnanlagen werden hinreichend beachtet. Gemäß § 60 Abs. 1 BOStrab darf mit dem Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Unterlagen durch die technische Aufsichtsbehörde ergeben hat, dass die Vorschriften der BOStrab eingehalten sind. Die Inbetriebnahme neuer oder geänderter Betriebsanlagen, die sich auf die Betriebssicherheit auswirken können, bedürfen ebenfalls einer Inbetriebnahmegenehmigung, § 62 Abs. 1 BOStrab. Dementsprechend müssen die Betriebsanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten nach § 2 Absatz 1 S. 2 BOStrab als erfüllt, wenn 1. die Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder Teile davon hinsichtlich ihrer Beschaffenheit den für sie unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union und den für sie geltenden Rechtsvorschriften, mit denen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union in deutsches Recht umgesetzt sind, entsprechen, oder 2. soweit solche Rechtsvorschriften nicht bestehen, wenn die Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder Teile davon nach den Vorschriften dieser Verordnung, nach den von der Technischen Aufsichtsbehörde und von der Genehmigungsbehörde getroffenen Anordnungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gebaut sind und betrieben werden. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist, § 2 Absatz 2 BOStrab. Weitere Anforderungen an Bau und Betrieb enthalten die §§ 3 f. BOStrab.

Die technische Aufsichtsbehörde, die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA), hat die Planunterlagen im Hinblick auf die Anforderungen der BOStrab überprüft und keine Bedenken geäußert. Eine nähere Prüfung erfolgt anhand der technischen Ausführungsplanung. Die Genehmigung ist nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses enthalten, weshalb dieser unter den Vorbehalt gestellt wird, vgl. 1.4.3. Im Hinblick auf die Anforderungen nach § 62 i.V.m. § 60 BOStrab erfolgt die Inbetriebnahme erst nach erfolgter Abnahme durch die technische Aufsichtsbehörde. Klarstellend hat die Planfeststellungsbehörde hierzu eine Nebenbestimmung unter 1.2.2 erlassen.

### **2.3.2.3 Variantenprüfung**

Es wurden vier Varianten zur Realisierung des Vorhabens untersucht, wobei aus Variante 2 wiederum drei Untervarianten (Variante 2a, 2b und 2c) hervorgegangen sind, sodass insgesamt sieben Varianten betrachtet wurden. Die Planfeststellungsbehörde konnte hier die sogenannte Null-Variante außer Betracht lassen. Bei der Null-Variante verbliebe der Zustand so, wie er sich ohne Realisierung des geplanten Vorhabens darstellt. Es ergäben sich keine neuen Belastungen für die Umwelt und andere Schutzgüter. Allerdings können mit der Beibehaltung des Status quo die planerischen Ziele, insbesondere die Verwirklichung des barrierefreien Umbaus, nicht erreicht werden. Die Null-Variante kann den Erfordernissen des § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG, nämlich für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, nicht genügen. Somit kann eine nähere Auseinandersetzung mit der sogenannten Nullvariante entfallen.

Die Gestaltung der Hochbahnsteige sowie die Oberbauform sind in allen Varianten identisch, weswegen sie einmal für alle Varianten beschrieben werden. Die Seitenhochbahnsteige haben eine Nutzlänge von 70 m und eine Breite von 2,50 m. Die Bahnsteighöhe beträgt 81,5 cm über Schienenoberkante. Der barrierefreie Zugang erfolgt jeweils über Rampen vor Kopf, wobei die stadteinwärtigen Rampen aus drei Rampenteilen und die stadtauswärtigen Rampen aus zwei Rampenteilen bestehen. Die Fahrbahn- und Gleisquerung an den jeweiligen Rampenenden wird technisch durch eine LSA gesichert. Die Tiefe der Aufstellflächen beträgt mindestens 2,50 m. Außerdem werden alle Querungen mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Um die Lage- und Höhenstabilität im Haltestellenbereich zu gewährleisten, werden die Gleise dort als System feste Fahrbahn verbaut. Als Oberbauform ist ein Grüngleis vorgesehen, wobei der Bereich zwischen der äußeren Schiene und den Fertigteilen der Hochbahnsteige bzw. Rampen mit sickerfähigem Pflaster versehen wird. Alle Gleisquerungen werden mit Betongroßflächenplatten ausgestattet und der jeweilige Anschluss an den Bestand als Schottergleis ausgeführt.

#### **2.3.2.3.1 Variante 1**

Die Variante 1 beinhaltet die Planung und den Bau zweier Seitenhochbahnsteige in bestehender Lage, wobei sich die Haltestellenlage gegenüber dem Bestand um ca. 15 m ändert. Ein nördlicher Zugang zum Hochbahnsteig ist in dieser Variante nicht vorgesehen. Im östlichen Seitenraum werden Geh- und Radweg an die Aufstellfläche angepasst. Im westlichen Seitenraum ist eine Aufstellfläche in der Grünanlage geplant sowie weitere Aufstellflächen, um die Parallelstraßen zu queren. Die Fahrstreifenbreiten verringern sich in beide Fahrtrichtungen. In stadtauswärtiger Richtung betragen die Breiten von außen nach innen 3,18 m und jeweils 3,20 m. Die Fahrstreifenbreiten in stadteinwärtige Richtung werden von außen nach innen auf 3,24 m und jeweils 3,23 m reduziert. In stadtauswärtiger Richtung wird der linke Fahrstreifen im Bereich südlich der Haltestelle zu einem Linksabbiegestreifen. Der Linksabbiegeverkehr wird mit einer zweifeldigen Rot/Dunkel-Signalanlage geregelt, wie auch die anderen Fahrstreifen vor den Querungsanlagen des MIV. Nördlich der Querungsanlage ist dieser Fahrstreifen wieder eine Geradeausspur. Für die Variante 1 ist weder Grunderwerb noch ein Eingriff in die vorhandene Vegetation erforderlich.

#### **2.3.2.3.2 Variante 2**

Die Variante 2 beinhaltet die Planung von zwei Seitenhochbahnsteigen südlich der vorhandenen Haltestelle Windausstraße. Gegenüber der Bestandslage verschiebt sich die Haltestelle um etwa 135 m. Die Fahrstreifenbreite verringert sich stadtauswärts auf 9,18 m und stadteinwärts auf 9,17 m. Die Einmündung Windausstraße soll technisch durch eine LSA gesichert werden. Im westlichen Seitenraum ist die Realisierung von Aufstellflächen gegenüber den Rampenenden im vorhandenen Grünstreifen geplant. Der stadtauswärtige MIV wird im Norden des Bahnsteigs über die Gleise in die Parallelstraße der Vahrenwalder Straße geführt. Der innere Fahrstreifen der stadteinwärtigen Fahrbahn wird in diesem Bereich bis zum Knotenpunkt zu einem Links- und Geradeausstreifen. Aus stadteinwärtiger Richtung ist kein Linksabbiegen oder Wenden möglich. Auch der MIV aus der Parallelstraße wird nur in die stadteinwärtige Richtung geführt. Die Windausstraße ist wie im Bestand von der Vahrenwalder Straße



nur in stadtauswärtiger Richtung erreichbar. Der derzeitige Haltestellenbereich könnte als Standort für die Ersatzpflanzungen und Entsiegelungen geplant werden. Für diese Variante ist kein Grunderwerb erforderlich. Es müssten allerdings vier Bäume gefällt werden.

#### **2.3.2.3.3 Variante 2a**

Die Variante 2a beinhaltet wie die Variante 2 den Bau von Seitenhochbahnsteigen südlich der bestehenden Haltestelle. Diese Variante ist um etwa 110 m in Richtung Süden verschoben. Hier wird die vorhandene Durchfahrt des MIV von der Vahrenwalder Straße in die Parallelstraße überplant. Der wesentliche Unterschied liegt im Bereich südlich der Haltestelle. Hier entsteht ein vierarmiger Knotenpunkt Vahrenwalder Straße / Windausstraße. Die Windausstraße sowie die Parallelstraße der Vahrenwalder Straße sind somit aus beiden Fahrtrichtungen kommend für den MIV erreichbar. Der Knotenpunkt soll voll signalisiert werden. Für die Einmündung der Parallelstraße Vahrenwalder Straße ist eine Aufpflasterung vorgesehen, so dass der NMIV dort Vorrang hat. Die Aufstellflächen für den MIV aus der Parallelstraße befinden sich direkt in der Einmündung. Die nördliche Einmündung in die Parallelstraße soll bestehen bleiben.

#### **2.3.2.3.4 Variante 2b**

Die Variante 2b unterscheidet sich von der Variante 2a im Wesentlichen durch eine Begradigung des neuen Knotenpunktes sowie den Aufbau der Einmündung der Vahrenwalder Straße. Die Einmündung ist hier nicht weiter als Aufpflasterung vorgesehen, sondern wird asphaltiert. Zudem wird der Geh- und Radweg durch eine Vollsignalisierung gesichert. Die Aufstellfläche des MIV aus der Parallelstraße befindet sich in dieser Variante im Verlauf der Parallelstraße. Es sind ein signalisierter Linksabbiegerstreifen, welcher zum Knotenpunkt führt, sowie ein nichtsignalisierter Geradeausstreifen vorgesehen. Die Einmündung Vahrenwalder Straße wird durch die Begradigung des Knotenpunktes um etwa 20 m nach Norden verschoben.

#### **2.3.2.3.5 Variante 2c**

Bei der Variante 2c soll im Gegensatz zur Variante 2b der Radweg in der Einmündung der Parallelstraße begradigt werden. Zudem ist im Unterschied zur Variante 2b bei dieser Variante eine Aufteilung der Fahrstreifen in der Parallelstraße vorgesehen. In beide Fahrtrichtungen ist jeweils ein Fahrstreifen geplant. Durch die Signalisierung der Parallelstraße der Vahrenwalder Straße in stadteinwärtige Richtung wird die Parallelstraße südlich der Einmündung zu einer Einbahnstraße. Die Einbahnstraßenregelung findet in einem kurzen Abschnitt der Parallelstraße statt, in dem mit einem geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Im Bereich der Einmündung wird die Fahrbahn verschmälert, um die Mindestbreite der Aufstellflächen des NMIV einzuhalten. Die vorhandenen Fahrstreifen können dabei nicht erhalten bleiben. Bei Erhaltung der bestehenden Verkehrsführung muss die Signalisierung erweitert werden. Die Haltelinie in der Parallelstraße befindet sich nördlich der vorhandenen Grundstückszufahrt zwischen den Häusern Nr. 203 und 205A. Der einmündende Privatweg wird zu einer Einbahnstraße umfunktioniert, um das Unfallrisiko zu beheben, das bestünde, wenn der Verkehr aus dem Privatweg auf die Vahrenwalder Straße fährt, während der querende NMIV, der Querverkehr der Vahrenwalder Straße sowie die Stadtbahnen fahren dürfen. In beide Fahrtrichtungen

wird der innere Fahrstreifen der Vahrenwalder Straße südlich bzw. nördlich des Knotenpunktes zum Linksabbiegestreifen mit separater Schaltung. Direkt hinter dem Knotenpunkt wird dieser Streifen wieder ein Geradeausstreifen.

#### **2.3.2.3.6 Variante 3**

Auch in der Variante 3 ist die Haltestelle südlich der vorhandenen Haltestelle geplant. Des Weiteren entfällt, wie auch in der Variante 2c, die vorhandene Gleisquerung für den MIV auf Höhe der nördlichen Zufahrt zur Parallelstraße. Ergänzt wird diese Gleisquerung als sogenannter U-Turn nördlich der geplanten Haltestelle. Es ist ein separater Linksabbiegestreifen geplant, damit der U-Turn mit einem grünen Pfeil signalisiert werden kann. Für diese Variante müsste ein Baum gefällt werden. Es ist geplant, durch Entsiegelung des inneren Fahrstreifens in Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen dem geplanten U-Turn und der Brücke über den Mittellandkanal einen Grünstreifen anzulegen, sodass insgesamt acht neue Bäume gepflanzt werden könnten.

#### **2.3.2.3.7 Variante 4**

Die Variante 4 beinhaltet den Bau eines Mittelhochbahnsteiges. Für die Umsetzung bei der vorhandenen Gleislage auf besonderem Bahnkörper in Mittellage der Vahrenwalder Straße wäre eine aufwändige Bogen-Gegenbogen-Konstruktion erforderlich. Die engen Radien führen zudem zu mehr Geräuschimmissionen und Verschleiß und beeinträchtigen den Fahrgastkomfort durch einen spürbaren Ruck beim Passieren der Gleisauflösung. Infolge der Realisierung der Haltestelle als Mittelhochbahnsteig, verlängert sich der Querungsweg für den Fußverkehr, welcher die drei Fahrstreifen der Vahrenwalder Straße sowie auch die Gleise der einen Fahrtrichtung in einer Grünphase queren muss. Bei einer Grünsignalisierung des Fußverkehrs muss die Stadtbahn entsprechend mitsignalisiert werden.

#### **2.3.2.3.8 Vergleich der Varianten und Wahl der Vorzugsvariante**

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Vorhabenträgerin darin, dass die Variante 3 zu bevorzugen ist. Die von der Vorhabenträgerin für die Präferenz der Vorzugsvariante zu Grunde gelegten Kriterien sind nachvollziehbar und überzeugend.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit erreichen alle geprüften Varianten einen vergleichbaren Standard, sodass in Abwägung mit anderen Belangen die Vorzüge der Variante 3 überwiegen:

Die Variante 1, die aufgrund ihrer Lage, welche sich weitestgehend am Bestand der vorhandenen Haltestelle Windausstraße orientiert, die geringsten Investitionskosten aufweist, umfasst die Anordnung eines separat signalisierten Linksabbiegestreifens für die vorhandene Gleisquerung, was grundsätzlich eine Verbesserung der Verkehrssituation zur Folge hat. Dass die Wahl gleichwohl gegen diese Variante ausfällt ist dennoch überzeugend, da sich durch die Verschiebung der Haltestelle Windausstraße in den übrigen Varianten um etwa 110 m in Richtung Süden der Abstand zur benachbarten Haltestelle Kabelkamp auf etwa 435 m und zur Nachbarhaltestelle Büttnerstraße auf etwa 615 m verändert. Dieser Ausgleich der Abstände zu den Nachbarhaltestellen wirkt sich positiv auf die Erschließungswirkung des geplanten





Hochbahnsteigs aus. Weitere positive Auswirkungen auf den NMIV bestehen in der Planung der Variante 2. Hier ist vorgesehen, die Einmündung Windausstraße signaltechnisch zu sichern und eine zweite signalisierte Querung über die Vahrenwalder Straße mit Anbindung an diese Einmündung zu realisieren. Gleichwohl wird die bereits vorhandene Querung in der Variante 2, im Gegensatz zu allen anderen Varianten, nicht weiterhin genutzt, was als negativ zu werten ist. Die in Variante 2a zusätzlich vorgesehene Querung ist südlich der weiterhin zu nutzenden vorhandenen Querung geplant und liegt damit näher im Bereich der Quell- und Zielverkehre der Haltestelle. Im Süden befindet sich die Hauptzulaufrichtung der Haltestelle, da sich dort ein Wohn- und Geschäftsviertel, das Finanzamt Hannover-Nord und Hannover-Land II und eine Filiale einer bekannten Handelskette für Unterhaltungselektronik befinden. Sowohl in Variante 2a, als auch in den Varianten 2b und 2c ist jedoch negativ zu bewerten, dass die Einmündung Windausstraße zusammen mit der mittleren Zufahrt zur Parallelstraße zu einem gesamten Knotenpunkt umgeplant wird, welcher sich als relativ komplex darstellt und für den daher verhältnismäßig lange Räumzeiten benötigt werden. Zudem gestaltet sich eine praktische Signalisierung der Zufahrt zur Parallelstraße als herausfordernd, da für die Umsetzung eine Einbahnstraßenregelung in der Parallelstraße notwendig ist. Darüber hinaus kommt es in den vorgenannten Varianten zum Verlust von zwei (2a), drei (2c) bzw. vier (2 und 2b) Bestandsbäumen, wobei es hierfür eine nicht ausreichende Anzahl von Standorten für Baumneuanpflanzungen als Ausgleichsmaßnahme gibt. Bei Variante 3 hingegen bleiben alle bisher bestehenden Fahrbeziehungen erhalten. Gesichert durch einen separat signalisierten Linksabbiegestreifen kann der besondere Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts vom MIV gequert werden, zudem ist für den NMIV ebenfalls eine zweite Querung über die Vahrenwalder Straße mit Anbindung an die Einmündung Windausstraße geplant sowie eine Aufpflasterung im Bereich der nördlichen Zufahrt zur Parallelstraße, so dass dieser Vorrang gegenüber Kraftfahrzeugen hat. Auch das Unfallrisiko zwischen MIV und Stadtbahnfahrzeugen sowie dem NMIV wird insbesondere in Variante 3 deutlich reduziert. Durch die Verschiebung der Gleisquerung (U-Turn) nach Norden kann diese separat signalisiert werden, so dass Kraftfahrzeuge die Gleise signaltechnisch gesichert gegen die Stadtbahn überqueren können. Dadurch minimiert sich auch das Unfallrisiko gegenüber dem Radverkehr in Fahrtrichtung stadteinwärts, da das Abbiegen in die Parallelstraße für den MIV einen neuen Vorgang darstellt und der NMIV durch die geplante Aufpflasterung gegenüber dem MIV bevorrechtigt ist. Des Weiteren muss in der Variante 3 lediglich ein Bestandsbaum gefällt werden. Durch den geplanten separaten Linksabbiegestreifen kann ein gesamter Fahrstreifen in Fahrtrichtung stadtauswärts bis zum Mittellandkanal entsiegelt und unter Berücksichtigung des Leitungsbestands für die Neuanpflanzung von acht Einzelbäumen genutzt werden, was im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit insgesamt als positiv zu werten ist. Ein weiterer Baumstandort ist zwischen der Vahrenwalder Straße und der Parallelstraße vorgesehen. Neben der Schaffung einer positiven Bilanz zwischen ver- und entsiegelten Flächen und dem Platz für erforderliche Ausgleichspflanzungen, wird darüber hinaus gleichzeitig Platz für zusätzliche Standorte für Baumpflanzungen geschaffen, welche anderen Projekten zugeordnet werden können. Schließlich kann sich Variante 3 auch gegen die Variante 4, welche den Bau eines Mittelhochbahnsteiges vorsieht, durchsetzen. Die vorhandene Gleislage befindet sich auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage der Vahrenwalder Straße, sodass für die Umsetzung eines Mittelhochbahnsteiges eine Bogen-Gegenbogen Konstruktion und dadurch ein längerer Ausbau der Gleise erforderlich wäre.

Dadurch würden bei der Fahrt ein spürbarer Ruck für die Fahrgäste, höhere Geräuschimmissionen sowie ein erhöhter Verschleiß der Anlage entstehen. Dies hätte neben negativen Auswirkungen für den Fahrgastkomfort langfristig auch wirtschaftliche Nachteile, wenn Bauteile infolge eines schnelleren Verschleißes häufiger ausgetauscht werden müssten. Ein weiterer Aspekt, welcher gegen die Realisierung der Variante 4 spricht, ist der längere Querungsweg für den Fußverkehr, der sowohl die drei Fahrstreifen der Vahrenwalder Straße als auch die Gleise der einen Fahrrichtung in einer Grünphase queren muss. Die Querungswege sollen jedoch besonders für sehbehinderte Menschen so kurz wie möglich gehalten werden, was auch die Wartezeit des MIV an den Querungsstellen der Vahrenwalder Straße verringert. Zudem muss bei einer Grünsignalisierung des Fußverkehrs auch die Stadtbahn entsprechend mitsignalisiert werden, sodass diese Variante insgesamt als nachteilig betrachtet wird.

Nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung aller vorgebrachten Aspekte ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die für die Variante 3 sprechenden Gründe überwiegen.

#### **2.3.2.4 Immissionen**

##### **2.3.2.4.1 Anwendbarkeit der 16. BImSchV und Immissionsgrenzwerte**

Gemäß § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist beim Bau oder bei wesentlichen Änderungen öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Unter welchen Voraussetzungen Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge zuzuerkennen sind, richtet sich nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt diese allerdings nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege). Das heißt, dass es zunächst eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung eines Schienenweges bedarf. Als Neubau ist ein Bau eines Verkehrsweges zu qualifizieren, wenn er an einer Stelle errichtet wird, wo zuvor kein solcher Verkehrsweg vorhanden war. So stellt eine Verlegung einer Trasse ebenfalls einen Neubau dar, wenn die vorhandene Trasse über eine größere Distanz verlassen wird. Eine wesentliche Änderung dagegen setzt einen Eingriff in die Substanz des Schienenweges voraus, die zu einer erkennbaren Veränderung führt.<sup>4</sup> § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV legt für wesentliche Änderungen den Anwendungsbereich der 16. BImSchV fest: Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor, wenn entweder der Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Daneben ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage

<sup>4</sup> Lindau/Steiling in: Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, § 41 BImSchG, Rn. 35.

oder 60 dB (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird, § 1 Abs. 2 S. 2 16. BImSchV.

Im vorliegenden Falle liegt keine der genannten Konstellationen vor. Der Bau von Seitenhochbahnsteigen ist nur dann eine wesentliche Änderung des Schienenwegs, wenn hierfür eine wesentliche Änderung auch der Gleise erfolgt. Hier wird der Schienenweg (das stadtauswärtige Gleis) wird für den Bau der Seitenhochbahnsteige lediglich über eine Distanz von 285 m um 15 cm in westliche Richtung verschoben. Diese geringfügige Aufweitung stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Denn ein erheblicher Eingriff setzt eine bauliche Änderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit des Verkehrsweges steigert.<sup>5</sup> Dies ist hier nicht der Fall. Auch aus den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Berechnungen zu den verursachten Lärmerhöhungen folgt nichts anderes. Zwar ergeben sich an zwei Objekten Pegelerhöhungen von 3 db(A), die als wesentlich einzustufen wären. Allerdings werden die für das Plangebiet maßgeblichen Grenzwerte, die sich nach § 2 der 16. BImSchV nach den Bebauungsplänen richten, hier nicht überschritten. Für den Bereich westlich der neuen Haltestelle existiert ein Bebauungsplan der LHH, Nr. 406. Ausweislich dieses Bebauungsplans liegt das Gebäude in einem Gewerbegebiet. Somit ist der Grenzwert des § 2 Nr. 4 16. BImSchV von 69 dB (A) am Tage und 59 db(A) anzusetzen. Die Immissionen durch den Schienenverkehr erreichen an dem Gebäude in der Vahrenwalder Straße bis 56 dB(A) am Tage und liegen damit noch deutlich unter der Grenze von 69 dB(A) tags, die für Gewerbegebiete gilt. Auch nachts werden nur lediglich 52 db(A) erreicht. Für den Bereich östlich der geplanten Haltestelle bestehen nach dem Bebauungsplan Nr. 1379 sowie nach Teilen des Bebauungsplans Nr. 690 ebenfalls Gewerbegebiete, für die das vorgenannte gilt. Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 690 befindet sich zudem ein Kerngebiet. Für Kerngebiete ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV ein Grenzwert von 64 dB(A) tags anzusetzen. Auch diese Grenze werden nach den Berechnungen der Vorhabenträgerin weit unterschritten.

#### **2.3.2.4.2 Gesamtlärbetrachtung**

Die Vorhabenträgerin hat auch eine Gesamtlärbetrachtung vorgelegt. Zwar gilt die Verkehrslärmschutzverordnung zunächst nur für den vom zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärm. Allerdings kann es geboten sein, eine nähere Betrachtung und Prognose auch der Summe aus vorhandenem und hinzutretendem Lärm vorzunehmen. Das ist jedenfalls dann der Fall, wenn die Summe aus den Lärmpegeln gesundheitsgefährdende Bereiche überschreiten könnte.<sup>6</sup> Tritt ein solcher Fall ein, muss die Planfeststellungsbehörde prüfen und abwägen, ob das Vorhaben dennoch zugelassen werden kann. Hintergrund ist, dass der Staat nicht durch seine Entscheidungen verkehrliche Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes (GG)

<sup>5</sup> BVerwG, Urteil vom 23. November 2005 – 9 A 28.04, Rn. 24, juris.

<sup>6</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – 4 C 9/95 –, Rn. 35, juris.

enthaltenen Gewährleistungen.<sup>7</sup> Anzusetzen sind hier die anerkannten kritischen Schwellen zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht für Gebiete, die dem Wohnen dienen, und 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für Kern-, Dorf- und Mischgebiete.<sup>8</sup> Für Gewerbegebiete wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei Immissionswerten von 75 dB (A) tags und 65 dB(A) nachts angenommen.<sup>9</sup>

Eine solche Betrachtung ist aber auch nur dann angezeigt, wenn der zu ändernde Verkehrsweg selbst eine relevante Lärmerhöhung verursacht. Dies ist schon aus den oben genannten Gründen zweifelhaft. Unabhängig davon ergibt sich auch aus den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Lärmberechnungen keine Überschreitungen gesundheitsgefährdender Lärmpegel. Somit steht auch der Summenpegel aus Stadtbahn und Vahrenwalder Straße der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

#### **2.3.2.4.3 Erschütterungen**

Es bestehen keine Ansprüche auf erschütterungsmindernde Maßnahmen.

Erschütterungsimmissionen können je nach Ausmaß schädliche Umweltauswirkungen nach § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen. Die §§ 41-43 BImSchG gelten allerdings nur für den Lärm, sodass in Ermangelung einer anderen gesetzlichen Regelung allenfalls der § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG eine taugliche Anspruchsgrundlage für Schutzmaßnahmen sein kann.<sup>10</sup> Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist.<sup>11</sup> Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen aus der Stadtbahn in die angrenzende Wohnbebauung sind die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf die Menschen im Gebäude“, nicht unmittelbar anzuwenden, da die DIN unmittelbar nur für Neubauvorhaben gilt. Bei Änderungsvorhaben ist im Gegensatz zu Neubauvorhaben bei der Beurteilung der Situation die Vorbelastung durch die bestehende Anlage zu berücksichtigen. Denn hier ist die immissionsschutzrechtliche Situation entscheidend durch den vorhandenen Bestand geprägt. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, deswegen - jedenfalls in aller Regel - zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte der o. g. DIN übersteigen.<sup>12</sup>

Nach der Rechtsprechung ist eine Erhöhung der Erschütterungen bei einem vorgenommenen Vergleich der bereits durch den Betrieb der Stadtbahn im derzeitigen Zustand verursachten Erschütterungen mit der Situation nach der Planungsausführung von bis zu 25 Prozent rechtlich nicht zu beanstanden. Diese Erhöhung rechtfertigt sich daraus, dass eine Zusatzbelastung

<sup>7</sup> BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 – 4 C 9/95 –, Rn. 35, juris.

<sup>8</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 – 3 A 5/15 –, Rn. 36, juris.

<sup>9</sup> Vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 04. April 2019 – 7 A 11622/18–, Rn. 27, juris; Bayerischer VGH, Urteil vom 05. März 1996 – 20 B 92.1055–, Rn.52, juris.

<sup>10</sup> BVerwG, Beschluss vom 10. Oktober 1995 – 11 B 100/95 –, Rn. 28, juris.

<sup>11</sup> BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn. 27, juris.

<sup>12</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn. 28, juris.

von bis zu 25 Prozent nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis die Wahrnehmungsschwelle für Unterschiede der Beurteilungsschwingstärke darstellt.<sup>13</sup> Die Grenze für diese Annahme kann darin gesehen werden, dass durch die Zulassung des Vorhabens die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bzw. des Eingriffs in das Eigentumsrecht nicht überschritten werden darf.

Durch den Bau des Hochbahnsteigs Windausstraße verändert sich die Erschütterungssituation für die Umgebung nur minimal zum einen durch die Erhöhung des Bahnsteigs und zum anderen durch die Veränderung der Position des Bahnsteigs um etwa 110 m Richtung Süden. Die Entfernung zur Gleisanlage selbst bleibt jedoch gleich. Diese genannten leichten Veränderungen werden als für die Erschütterungssituation nicht relevant eingestuft. Eine als wesentlich zu bewertende Erhöhung der Erschütterung um mehr als 25% oder gar das Eingreifen in grundrechtsrelevante Positionen kann ausgeschlossen werden.

### **2.3.2.5 Belange der Umwelt**

#### **2.3.2.5.1 Eingriffsregelung**

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit solche nicht möglich sind, durch Ersatz in Geld zu kompensieren (vgl. § 13 BNatSchG). Die Pflichten des § 15 BNatSchG sind strikt einzuhalten. Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Kompensation bei der Auswahl zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen besteht dagegen ein Ermessensspielraum.<sup>14</sup>

##### **2.3.2.5.1.1 Eingriff**

Die Errichtung der Hochbahnsteige Windausstraße bewirkt einen Eingriff in Natur und Landschaft. Eingriffe i. S. d. BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, § 14 Absatz 1 BNatSchG.

Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt hier vor. Für die Herstellung der Zuwegung muss ein Laubbaum mit einem Stammdurchmesser von 173 cm gefällt werden. Dies stellt zum einen eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen und zum anderen des Schutzgutes Landschaft dar.

Kein Eingriff in das Schutzgut Boden wird in der teilweisen Neuversiegelung gesehen. Der Boden im Plangebiet ist bereits sehr stark urban überprägt. Ursprüngliche Bodenfunktionen sind im Plangebiet bereits derart stark beeinträchtigt, dass die anteilige und teilweise

<sup>13</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017 – 3 A 1/16 –, Rn. 106, juris.

<sup>14</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 40/07, juris Rn. 28.



zusätzliche Belastung durch die neue Haltestelle hierbei nicht ins Gewicht fallen. Diese Einschätzung entspricht auch der Einschätzung der UNB, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt.

#### **2.3.2.5.1.2 Vermeidungsgebot**

Auch das in §§ 13, 15 Abs. 1 S.1 BNatSchG normierte Vermeidungsgebot wird durch das Vorhaben beachtet. Nach § 13 S. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind, § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG. Das ist bspw. der Fall, wenn sich weniger einschneidende Maßnahmen wählen lassen. Keine zumutbare Vermeidungsmaßnahme ist es dagegen, das Vorhaben nicht durchzuführen, eine Ausführungsvariante an einem anderen Ort durchzuführen oder eine Ausführungsvariante zu wählen, die zu einem partiell anderen Vorhaben führt.<sup>15</sup>

Das Vermeidungsgebot ist hier eingehalten. Es gibt keine Alternative, mit der sich der vom Vorhaben verfolgte Zweck eingriffsärmer gestalten ließe. Zum Schutz der angrenzenden Bäume werden Schutzmaßnahmen nach Maßgabe der R SBB bzw. der DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) festgesetzt (Maßnahmenblatt V 01). Danach müssen die sechs Bäume, welche sich angrenzend an die Baumaßnahme, insbesondere im Bereich der geplanten Wegeführung, befinden, durch einen durchgehenden, ortsfesten Schutzzaun vor Beeinträchtigungen während der Bauarbeiten geschützt werden. Dabei muss der gesamte Wurzelraum der Bäume umzäunt werden. Die Abmessungen des Schutzzaunes richten sich dabei nach der Krone des Baumes (Kronentraufe + 1,5 m). Diese abgezünten Bereiche dürfen nicht befahren und nicht für das Lagern von Baumaterial genutzt werden. Die Durchführung von Bodenarbeiten ist in diesen Flächen ebenfalls nicht gestattet. Die Vorgabe ist in die Ausschreibung aufzunehmen. Die Begleitung dieser Maßnahme erfolgt durch eine Umweltbaubegleitung.

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Vermeidungsmaßnahme V 03 ist geeignet, um erhebliche Beeinträchtigungen des Bodens durch den Bau der Anlage zu verhindern. Die Baumaschinen und -fahrzeuge sind vorrangig auf bereits befestigten Flächen aufzustellen. Unversiegelte Flächen sind vorrangig zu meiden. Sollte es erforderlich sein, unversiegelte Flächen für den Bau zu nutzen, sind die Vorgaben der DIN 19639 und der ZTV La-StB 2018 zu beachten. Die Flächen sind erforderlichenfalls wiederherzustellen.

#### **2.3.2.5.1.3 Ausgleich und Ersatz**

Die Planung hält darüber hinaus die Pflicht zu Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG ein.

---

<sup>15</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 19. März 2003 – 9 A 33/02 –, Rn. 47, juris.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist, § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG. Das ist der Fall, wenn in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand hergestellt ist, der den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortführt. Dies erfordert nicht unmittelbar eine Realisierung des Ausgleichs an Ort und Stelle, wohl aber, dass sie sich am Eingriffsort ausgleichend auswirkt.<sup>16</sup>

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG). Ein Zurückwirken auf den Eingriffsort ist hier nicht erforderlich.

Für das Vorhaben muss eine Linde gefällt werden. Diese wird ihrem Stammumfang von 173 cm entsprechend mit einer Anpflanzung von drei Einzelbäumen im unmittelbaren Nahbereich der Haltestelle ausgeglichen. Da der Eingriff erst als ausgeglichen gilt, wenn die beeinträchtigten Funktionen vollständig wiederhergestellt sind, sind die Anpflanzungen so lange zu pflegen und zu kontrollieren, bis sie keine weitere Anwuchshilfe mehr benötigen, wenigstens aber über fünf Jahre. Durch die Anpflanzung der Bäume ebenfalls ausgeglichen wird das durch die Baumfällung beeinträchtigte Landschaftsbild.

#### **2.3.2.5.2 Geschützte Landschaftsbestandteile**

Die zu fällende Linde fällt aufgrund ihres Stammesdurchmessers unter die Baumschutzsatzung der LHH<sup>17</sup> und gilt somit als geschützter Landschaftsbestandteil nach § 29 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 NNatSchG. Gemäß § 3 Abs. 1 der Baumschutzsatzung ist es verboten, geschützte Bäume, Sträucher und Hecken zu entfernen, zu beschädigen, zu beeinträchtigen und in ihrer typischen Erscheinungsform wesentlich zu verändern. Wie § 3 Abs. 2 Baumschutzsatzung klarstellt, gelten Störungen des Wurzelbereichs ebenso als Beschädigungen. Demnach ist die Fällung der Linde von der Satzung untersagt. Im vorliegenden Falle ist allerdings der § 5 Abs. 1 lit. b der Baumschutzsatzung einschlägig, wonach eine Befreiung von dem Verbot zu erteilen ist, wenn eine nach baurechtlichen Vorschriften zulässige Nutzung sonst nicht oder nur unter wesentlichen Beschränkungen verwirklicht werden kann. Denn eine Realisierung des Vorhabens ist ohne die Fällung der Linde im südlichen Abschnitt westlich der Vahrenwalder Straße nicht möglich. Um den Hochbahnsteig auch an dessen südlichem Ende zu erreichen, muss an dieser Stelle eine weitere barrierefreie Querungsmöglichkeit mit einem entsprechenden Überweg geschaffen werden. Eine Verlegung der Querung nach Norden ist nicht zielführend, da die neue Querung sonst zu nah an die bereits vorhandene Querung im Norden der neuen Haltestelle rücken würde, was dem Zweck einer weiteren barrierefreien Zuwegung am anderen Bahnsteigende zuwider liefe. Ein Verzicht auf die Querungsmöglichkeit an dieser Stelle stellt ebenfalls keine Option dar, da der Hauptquell- und Zielverkehr die Haltestelle dort betreten wird. Eine Realisierung an anderer Stelle wurde

<sup>16</sup> BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000 – 4 A 18/99 –, Rn. 60, juris.

<sup>17</sup> Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als Geschützte Landschaftsbestandteile (Baumschutzsatzung) vom 28.01.2016.

ebenfalls als nicht zielführend angesehen. Aus der Satzung folgt, dass, sofern die Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 der Baumschutzsatzung vorliegen, die Befreiung zu erteilen ist.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die Befreiung nach § 5 Abs. 1 lit. b der Baumschutzsatzung erteilt.

#### **2.3.2.5.3 Wasserwirtschaft**

Auch aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Das auf den Bahnsteigen anfallende Niederschlagswasser kann in die Abwasseranlage der Stadt eingeleitet werden. Hierfür ist ein entsprechender Entwässerungsantrag bei der Stadtentwässerung der LHH spätestens sechs Wochen vor Baubeginn zu stellen. Im Gleisbett erfolgt eine ungezielte Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers, für das laut angehörter UWB keine wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden muss.

Auch die übrigen Belange des Wasserhaushaltsrechts sind beachtet. Das Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung von Oberflächengewässern oder des Grundwassers. Oberflächengewässer sind vom Vorhaben nicht betroffen. Der Grundwasserkörper ist durch die Neuversiegelung zwar zunächst durch eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate betroffen. Allerdings wird im unmittelbaren Nahbereich versiegelte Fläche entsiegelt, sodass diese Beeinträchtigung als ausgeglichen angesehen werden kann.

Sollte eine Grundwasserabsenkung erforderlich sein, ist diese gesondert bei der UWB (Region Hannover) zu beantragen. Durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.7 ist sichergestellt, dass die Antragstellerin einen entsprechenden Antrag stellt, sofern die seitens der UWB festgelegte Schwelle nur geringfügiger Grundwasserabsenkungen von 5.000 m<sup>3</sup> überschritten wird.

#### **2.3.2.5.4 Bodenschutz**

Das Vorhaben ist auch mit dem Bodenschutzrecht vereinbar. Ziel des Bodenschutzgesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden, § 1 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG). § 4 Abs. 1 BBodSchG verpflichtet jeden, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. § 7 normiert daneben ein Vorsorgeprinzip gegen schädliche Bodenveränderungen. Schädliche Bodenveränderungen sind nach § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen.

Dem allgemeinen Vermeidungsprinzip und dem Vorsorgeprinzip entsprechend werden dauerhafte Beeinträchtigungen des Bodens durch die Bauarbeiten zunächst dadurch vermieden, dass vorrangig bereits versiegelte Flächen für die Aufstellung von Baumaschinen und -





fahrzeugen genutzt werden. Sofern ausnahmsweise unversiegelte Bereiche befahren werden müssen, sind Schutzmaßnahmen nach DIN 19639 zu ergreifen (Maßnahmenblatt V 03). In diesem Falle ist der Oberboden abzutragen und zwischenzulagern. Die Flächen sind im Anschluss wieder aufzulockern und zu rekultivieren, sodass die natürlichen Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Neben der Feststellung des Maßnahmenblattes hat die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung 1.2.8 festgesetzt.

#### **2.3.2.5.5 Artenschutz (Tiere und Pflanzen)**

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5 des § 44 Abs. 5 BNatSchG. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor



Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Ggf. sind funktionserhaltende oder konfliktmindernde Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar räumlich mit dem betroffenen Bestand verbunden sind und so rechtzeitig durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und der Durchführung des Vorhabens keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich sind deshalb zur Funktionserhaltung „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ (CEF-Maßnahmen) durchzuführen.

#### **2.3.2.5.5.1 Bestand**

Die Vorortbegehung im Jahre 2022 hat ergeben, dass ein Vorkommen störungsunempfindlicher Vögel und Fledermäuse im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden kann. Störungsunempfindliche Vogelarten könnten im Vorhabennahbereich nisten. Planungsrelevant ist daneben ein potenzieller Besatz der zu fällenden Linde durch Fledermäuse, die diese als Zwischenquartier nutzen könnten. Hier wurden zwar keine Spuren gefunden, die auf eine aktuelle Nutzung hindeuten, allerdings konnte ein Besatz auch nicht sicher ausgeschlossen werden. Für das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG gilt, dass – sofern sich eine Betroffenheit nicht ausschließen lässt – Vermeidungsmaßnahmen zu treffen sind. Sodann ist zu prüfen, ob eine hinreichende Wahrscheinlichkeit besteht, dass es zum Eintreten von Verbotstatbeständen kommt.<sup>18</sup>

#### **2.3.2.5.5.2 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot**

Nach § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Ein erhöhtes Risiko betriebsbedingter Tötungen durch die Hochbahnsteige besteht nicht. Allerdings stellt die Baufeldfreimachung grundsätzlich eine Gefahr für Tiere dar, die nicht flüchten können. Gefährdet sind hier insbesondere Jungvögel, die zurückgelassen werden könnten. Dies kann aber durch die Vermeidungsmaßnahme V 04, die eine Bauzeitenregelung vorsieht, verhindert werden. Danach muss der Baubeginn außerhalb der Brutzeit liegen, welche i.d.R. Anfang März beginnt und artabhängig spätestens im Verlauf des Septembers endet. Die Antragstellerin ist hierzu durch das Maßnahmenblatt V 04 verpflichtet. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme ist des Tötungsverbots nicht wahrscheinlich.

Auch im Hinblick auf die Fledermäuse führt das Vorhaben unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen nicht zu der Verwirklichung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Nach eingehender erneuter Begutachtung der Linde im März 2025 konnte diese aufgrund ihres

<sup>18</sup> Kautz, in: Kolodziejczok/Endres/Krohn/Markus, Naturschutz, Landschaftspflege, Losebl. (Stand: Dez. 2018), Kennz. 0760, § 44 Rn. 50.

Stammesdurchmessers lediglich als potentielles Sommerquartier gewertet werden. Durch eine Fällung der Linde im Zeitraum vom 01.11.-28.02., also außerhalb der aktiven Zeit, kann eine Tötung somit vermieden werden. Die ursprünglich angedachte Vorgehensweise der Vorhabenträgerin (V 02), eventuell anzutreffende Fledermäuse zu „entnehmen“ und „umzusetzen“, begegnet dagegen erheblichen Bedenken, sodass diese Maßnahme nicht planfestgestellt wird. Die nunmehr vorgesehene Bauzeitenregelung wird unter der Nebenbestimmung 1.2.6.1 festgesetzt.

#### **2.3.2.5.5.3 Störungsverbot**

Auch eine Störung besonders geschützter Arten liegt hier nicht vor. Nach § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine tatbestandliche Störung i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr.2 BNatSchG liegt erst dann vor, wenn sie eine Gefährdung des Erhaltungszustands einer lokalen Population einer Art darstellt. Somit sind möglicherweise entstehende Vergrämungen durch die Bautätigkeiten noch nicht einschlägig i. S. d. § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG, soweit sie den Bestand der jeweiligen Art nicht gefährden. Durch die Bauzeitenbeschränkung wird die Gefahr von Störungen, die für den Bestand relevant sein könnten, zudem minimiert.

#### **2.3.2.5.5.4 Schädigungsverbot**

Darüber hinaus liegt auch keine Schädigung i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vor. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

Das Vorhaben führt durch die Fällung von einem Baum zu einem Verlust von potenziellen Niststandorten von Vogelarten. Durch die Fällung des Einzelbaumes könnten Brut- und Niststätten Gehölz bewohnender Brutvogelarten zerstört werden. Auch stellt die Linde als potentielles Sommerquartier eine potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte dar, die durch die Fällung verloren geht. Da eine Nutzung des Baumes als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte aber in den Begutachtungen nicht bestätigt werden konnte, unterfällt die Fällung auch nicht dem Schädigungsverbot. Denn § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG setzt voraus, dass die Fortpflanzungs- und Ruhestätte auch in dieser Funktion genutzt wird.<sup>19</sup> Da aber eine Nutzung nicht abschließend ausgeschlossen werden konnte, hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls geprüft, ob die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies wurde vorhabenträgerseits begutachtet und bejaht: Durch die zahlreichen Bäume im Nahbereich bleibt die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, sodass nach § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG keine Schädigung vorliegt.

---

<sup>19</sup> BeckOK UmweltR/Gläß, 73. Ed. 1.1.2025, BNatSchG § 44 Rn. 30, beck-online.

#### **2.3.2.5.5 Schutz von Pflanzen**

Schließlich ist es nach § 44 Absatz 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Gefährdete Pflanzenarten sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Die Kartierung der vorhandenen Biotoptypen hat keinen Hinweis auf das Vorkommen besonders geschützter Pflanzenarten nach Anhang IV FFH-Richtlinie ergeben. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist durch das vorliegende Vorhaben somit nicht tangiert.

#### **2.3.2.6 Belange Privater**

Durch das Vorhaben werden Rechte anderer nicht stärker als durch die bisherigen Anlagen betroffen. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

#### **2.3.2.7 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Das Vorhaben ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde so weit wie möglich oder stellt deren Beachtung durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2 dieses Beschlusses sicher. Soweit die in den Stellungnahmen angesprochenen Punkte den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Sachthemen zuzuordnen sind, werden diese zur Vermeidung von Wiederholungen dort behandelt und insoweit auf den Allgemeinen Teil des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Im Übrigen wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Stellungnahmen verwiesen.

Die folgenden Träger öffentlicher Belange wurden von der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren beteiligt und haben mitgeteilt, dass sie keine Bedenken und Anregungen vorzubringen haben oder von der Maßnahme nicht betroffen sind: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (Fachgebiet 232), Polizeiinspektion Hannover, Avacon Netz GmbH und ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft.

##### **2.3.2.7.1 Landeshauptstadt Hannover (LHH)**

Die LHH bringt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mehrere Forderungen ein:

- a) Es wird gefordert, den zu erneuernden Gleisabschnitt in Richtung des Mittellandkanals als Rasengleis auszubilden.

##### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Forderung der LHH nach dem Einbau eines Grüngleises zwischen der neuen Überfahrt und der Kanalbrücke wird von der Vorhabenträgerin abgelehnt.

Die Gleise nördlich der neuen PKW-Querung (U-Turn), können zwar grundsätzlich als Grüngleis gebaut werden, hier ist jedoch nur eine Anpassung der vorhandenen Gleise ohne Neubau

vorgesehen, sodass das vorhandene Schottergleis erhalten bleiben kann. Da die Lebensdauer der Gleise ab dem geplanten Umbau noch mindesten 16 Jahre betrüge, sei es aus Gründen der Nachhaltigkeit nicht zu vertreten ohne zwingenden Grund ein intaktes Gleis zu erneuern.

Denkbar sei eine nachträgliche Begrünung des Schottergleises. Hierbei konzentriere sich die Vorhabenträgerin allerdings im Wesentlichen auf Bereiche, in denen besondere städtebauliche Anforderungen oder Schallschutz für Anwohner besondere Maßnahmen erforderten. Dies sei unmittelbar vor der Mittellandkanalbrücke nicht der Fall.

Die Vorhabenträgerin bietet aber an, dass sofern die LHH gemäß § 5 Absatz 6 des Kooperationsvertrages die Mehrkosten für einen besonderen Standard zu übernehmen bereit sei, könne eine Begrünung besprochen werden.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hat die Argumente der Vorhabenträgerin nachvollzogen und sieht hier keinen Regelungsbedarf. Dass die Vorhabenträgerin, um Kosten zu sparen, vorerst auf den Austausch des Schotters verzichten will, ist nicht zu beanstanden. Eine Pflicht, anlässlich des Verfahrens auch den Schotter auszutauschen, besteht nicht. Dass die Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Mehrkosten auf den Kooperationsvertrag mit der LHH verweist, ist nicht zu beanstanden.

- b) Die Errichtung des Bahnsteiges als solches sei aus Sicht des Beauftragten für Menschen mit Behinderung der LHH unproblematisch. Es wird angemerkt, dass die Leitelemente in Richtung des Gewerbegebietes eine Gefahr darstellen würden, da das Leitsystem dort vor einer Straße enden würde, auf der es keinen Gehweg am Seitenrand gäbe. Dieser Teil des Leitsystems sollte wegfallen, um sehingeschränkte Menschen nicht in eine Gefahr zu leiten. Die Leitelemente auf dem Gehweg vor dem Finanzamt würden sich so ändern, dass eine weitere Baumaßnahme, um diese korrekt anzuordnen, notwendig würde.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass taktile Leitelemente generell nicht planfestgestellt würden. Die Querung der Vahrenwalder Straße werde mit taktilen Elementen versehen. Die Ausführung der taktilen Elemente sei mit der LHH abgestimmt. Seien Änderungen gewünscht, könnten diese im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Die Treppe vor dem Finanzamt befindet sich auf einem Flurstück der LHH. Es liefen Abstimmungen mit der LHH, wie die taktile Einbindung erfolgen soll.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde sieht hier Abstimmungsbedarf zwischen der Vorhabenträgerin und der LHH. Da die einzelnen taktilen Elemente allerdings nicht planfestgestellt werden, können diese Abstimmungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Zuge der Aufstellung der Ausführungsplanung erfolgen. Hierzu wird die Nebenbestimmung unter 1.2.5.2 festgesetzt.



- c) Aus Sicht des vorbeugenden Brand- und Gefahrenschutzes bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken. Die Hydranten der allgemeinen Trinkwasserversorgung sind außerhalb von Fahrbahnen und Stellplätzen anzuordnen. Die Einrichtung und der Betrieb der Baustelle ist mit dem Fachbereich Feuerwehr abzustimmen, damit ein Einsatz der Feuerwehr auch während der Bauphase ungehindert ablaufen kann. Hierzu soll sich die Vorhabenträgerin an die Brandschutzbezirksleitung der Feuer- und Rettungswache 1, OE 37.21, Telefon (0511) 912-1521, E-Mail: [37.21@hannover-stadt.de](mailto:37.21@hannover-stadt.de) wenden.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Diese Hinweise werden berücksichtigt.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen der LHH ausreichend Rechnung getragen. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- d) Beim Rückbau von Straßenverkehrsanlagen der LHH ist der Erhaltungsbezirk 66.33 Nord-West (E-Mail: [fb-tiefbau.erhaltungsbezirk.nw@hannoverstadt.de](mailto:fb-tiefbau.erhaltungsbezirk.nw@hannoverstadt.de)) zu beteiligen bzw. zu informieren. Es wird zudem darauf hingewiesen, bei Wiederherstellungen von Aufbrüchen von Straßenverkehrsanlagen der LHH den Standard Hannover zu beachten.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Diese Hinweise werden berücksichtigt.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen der LHH durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.10 ausreichend Rechnung getragen. Daneben hat die Vorhabenträgerin zugesagt, bei der Wiederherstellung der Verkehrsanlagen der Stadt Hannover den „Standard Hannover“ einzuhalten.

- e) Verkehrsmanagement

Die LHH bittet zu prüfen, ob die Aufstellflächen an allen Rampenenden verlängert werden könnten, um dem Fußverkehr ein höheres Sicherheitsgefühl zu vermitteln. Es solle auch geprüft werden, ob die Vorseinalisierung im nördlichen Bereich (Fahrtrichtung Nord-Süd) zeitnah vom Kfz wahrgenommen werden könne. Es wird angemerkt, dass in der Signalisierung keine Radwegeverbindung West / Ost angeboten werde. Hier sei im weiteren Planungsverlauf der Kontakt zu OE 66.13 und OE 66.22 (Radverkehrsbeauftragte zu suchen). Es wird weiter angemerkt, dass dem Bericht keine aktuellen Verkehrszahlen beilägen. Es sei ferner zu beachten, dass in der Nebenanlage Westseite die LSA-Steuertrasse verläuft. Im Zuge der Erstellung des Hochbahnsteiges Windausstraße werde die öffentliche Beleuchtung im Bereich der Maßnahme von dem mittleren Bereich entlang der Gleise in den äußeren Bereich (Nebenanlage) umgebaut. Die Standorte würden noch abgestimmt.





### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Aufstellflächen haben ein Maß von 2,50 x 5,00 m. Dies ergibt sich aus der Furtbreite von 5 m, welche schon breiter als die Regelbreite von 4 m gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist und einer Tiefe von 2,50 gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) für Mittelinseln.

Die LHH könne sich „verlängerte Aufstellflächen und somit breitere Furten wünschen und die Kosten hierfür übernehmen“. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass bei Furtbreiten > 8 m sowohl auf der linken als auch auf der rechten Furtseite Signalgeber anzuordnen sind.

Auf die Beachtung von Lichtsignalanlagen durch Autofahrende gibt die Vorhabenträgerin an, keinen Einfluss zu haben. Auf Nachfrage gibt die Vorhabenträgerin an, dass keine Sichtbehinderungen für Autofahrende in dem entsprechenden Bereich ersichtlich seien. Die Vollsignalisierung werde zu einer erhöhten Sicherheit führen.

Der Hauptradverkehrsstrom verläuft entlang der Vahrenwalder Straße. Im Bestand gebe es in dem Bereich zwischen der Windausstraße und der Kanalbrücke nur eine Querungsmöglichkeit in West-Ost-Richtung in Höhe des Finanzamtes für Fußgänger und Radfahrende. Nach dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle werde es eine weitere Querungsmöglichkeit der Vahrenwalder Straße in Höhe der Windausstraße geben, welche von Radfahrenden genutzt werden könne. Diese Radverkehrsführung sei mit der LHH abgestimmt worden.

Eine verkehrstechnische Untersuchung wurde durchgeführt, welche Basis für die Errichtung des U-Turns ist, welcher mit der LHH abgestimmt wurde.

Die LSA-Trasse werde berücksichtigt.

### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Im Hinblick auf die Breite der Furten sieht die Planfeststellungsbehörde keinen notwendigen Änderungsbedarf. Dass die Vorhabenträgerin sich bei der Dimensionierung der Querungen an den Regelmaßen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen orientiert, ist nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde folgt ebenfalls der Argumentation der Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Sichtbarkeit der Lichtsignalanlage. Hier wird eine derzeit nur auf Anforderung grün werdende Ampel gegen eine Ampel mit drei Phasen ausgetauscht. Sichthindernisse entstehen hierdurch nicht. Die Änderung soll die Verkehrssicherheit in diesem Bereich verbessern. Dies ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Erforderlichenfalls können durch den Straßenbaulastträger zusätzliche Verkehrszeichen angeordnet werden. Des Weiteren kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass anlässlich des Genehmigungsverfahrens keine neuen Verkehrszahlen erhoben werden müssten. Da nicht erkennbar ist, welche Nutzen diese für das vorliegende Verfahren mit sich bringen würden, hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, entsprechende Daten anzufordern.

Im Hinblick auf die LSA-Steuertrasse verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.10.

- f) Von Seiten der Stadtentwässerung Hannover bestehen gegen die Umsetzung des Vorhabens keine grundlegenden Bedenken. Die Entwässerung des Hochbahnsteiges sowie die zugehörigen Rampen und Aufstellflächen könnten durch Anschluss an das öffentliche Entwässerungsnetz hergestellt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass ein entsprechender Antrag bei der Stadtentwässerung Hannover spätestens sechs Wochen vor Baubeginn einzureichen und ein Einvernehmen herzustellen ist. Durch den Bau des Hochbahnsteiges würden Regenwasserkanäle überbaut, diese seien in den Straßenbereich zu verlegen. Der Regenwasserkanal sei in offener Bauweise auf einer Gesamtlänge von 127 m in die stadteinwärtige Fahrspur umzulegen. Diese Kanalumlegung werde in eine Maßnahme eingebettet, in der auf ca. 600 m zwischen der Mittellandkanalbrücke und Büttnerstraße der vorhandene RW-Kanal (DN300, DN400 und DN600) erneuert und aus der Gleislage in die stadteinwärtige Fahrspur umgelegt wird. Diese Maßnahme werde in 2025 umgesetzt (Bauzeit voraussichtlich: 03.01.2025 – 30.01.2026). Die Kosten für die Umlegung der Kanäle seien dem Bauvorhaben anteilig anzulasten. Eine entsprechende Mittelbereitstellung liege vor.

Geplanten Neupflanzungen könne nur zugestimmt werden, wenn ein Mindestabstand zwischen Kanalachse (RW-Kanal in der stadtauswärtigen Fahrspur) und Baumachse von 3,00 m eingehalten werde. Der zu erwartende spätere Kronenbereich der Bäume dürfe die vorhandenen Schachtbauwerke nicht überragen oder es müssten Maßnahmen gegen Wurzeleinwuchs durchgeführt werden, deren Kosten dem Vorhaben anzulasten wären.

Die Herstellung und die Anschlüsse der neuen Straßenabläufe seien mit der Stadtentwässerung Hannover abzustimmen. Der Standard der Stadtentwässerung Hannover müsse eingehalten werden. Die Arbeiten seien vom Vorhaben zu finanzieren.

Aus Sicht der Starkregenvorsorge sei eine Verschiebung der Stadtbahnhaltestelle in Richtung Süden ungünstig, siehe Anhang „vernässte Flächen, T=30a“. Nach der Starkregengefahrenkarte für ein 30-jährliches Niederschlagsereignis im Kreuzungsbereich Windausstraße / Vahrenwalder Straße sei damit zu rechnen, dass sich großflächig vernässte Flächen ausbildeten. Im derzeitigen Bereich der Stadtbahnhaltestelle bestehe dieses Risiko nicht. Aus der Verdrängung von Oberflächenwasser durch die Verlagerung der Stadtbahnhaltestelle dürften keine negativen Folgen andernorts entstehen. Zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern vor Oberflächenwasser könne die geplante Überquerung nahe des Kreuzungsbereichs Windausstraße / Vahrenwalder Straße etwas höher gelegt werden.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Diese Hinweise zum Entwässerungsantrag, der Umverlegung der Regenwasserkanäle, den Straßenabläufen und zu den Neuanpflanzungen werden laut Vorhabenträgerin berücksichtigt.

In der Beschlussdrucksache 1199/2023 der LHH zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Windausstraße, die verwaltungsintern abgestimmt wurde, sei die nach Süden verschobene Haltestellenposition einstimmig beschlossen.

Eine Höhenlage der Vahrenwalder Straße und der angrenzenden Nebenanlage ist durch die LHH als Straßenbaulastträger vorgegeben. Falls dort keine ausreichende Oberflächenentwässerung vorhanden ist, sehen wir dies im Aufgabenbereich der Stadtentwässerung.





### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hat im Hinblick auf die Entwässerung in die Regenwasserkanäle der LHH die Nebenbestimmung unter 1.2.7 festgesetzt. Die Verlegung der Regenwasserkanäle erfolgt laut Vorhabenträgerin durch die Stadt Hannover. Ein entsprechender Regelungsbedarf wird daher nicht gesehen.

Im Hinblick auf die Baumstandorte hat sich die Planfeststellungsbehörde noch einmal vergewissert, dass die geplanten Baumstandorte den Mindestabstand einhalten werden. Nach Aussage der Vorhabenträgerin wird der Abstand mindestens 3,80 m betragen. Der Forderung der LHH wird zudem durch die Nebenbestimmung unter 1.2.6.3 entsprochen.

Der Forderung nach Abstimmung im Hinblick auf die Straßenabflüsse wird durch die Nebenbestimmung 1.2.7 entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht in dem vorgebrachten Hinweis auf mögliche Starkregenereignisse einen wichtigen Aspekt im Hinblick auf die Berücksichtigung von Klimawandelfolgen. Sofern eine untersuchte Variante mit Klimawandelfolgen weniger kompatibel ist, ist dies bei der Variantenuntersuchung als öffentlicher Belang zu berücksichtigen. Entsprechend unerheblich sind hier die Verweise der Vorhabenträgerin auf die Befürwortung der Haltestellenlage durch den Rat der Landeshauptstadt.

Allerdings weist die Vorhabenträgerin im Ergebnis zu Recht die Forderung nach einer Beibehaltung des derzeitigen Standortes zurück. Auf Nachfrage hat die Vorhabenträgerin noch einmal dargelegt, dass es zu keiner Verdrängung von Regenwasser durch den Bau der Hochbahnsteige komme. Da die Hochbahnsteige von innen hohl seien, könnten sie bei einem Starkregenereignis der Hochbahnsteig Wasser aufnehmen, sodass es zu keiner Verdrängung komme. Dass die Vorhabenträgerin den Aspekt der Klimawandelfolgen bei ihrer Variantenentscheidung kein entscheidendes Gewicht beigemessen hat, ist daher nicht zu beanstanden.

- g) Hinsichtlich des Schall-/ Lärmschutzes während der Bauzeit wird gefordert, während dieser Zeit zwingend auf entsprechende Schall- und Lärmschutzmaßnahmen zu achten.

### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Hinweis zu berücksichtigen.

### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Siehe insoweit auch Ziffer 4.1 dieses Beschlusses. Es wird darauf hingewiesen, dass die Vorhabenträgerin zur Einhaltung der AVV Baulärm verpflichtet ist. Als Betreiberin einer Baustelle ist sie gemäß § 22 Abs. 1 S. 1 BImSchG dazu verpflichtet, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

- h) Im Bereich des Denkmalschutzes wird angemerkt, dass bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten gemachte ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde bei der Stadtdenkmalpflege Hannover (Frau Olschner, Tel. 0511 168-43585, Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30159 Hannover) oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (Herr Dr. Messal, Tel.



0511 925-5309, Scharnhorststr. 1, 30175 Hannover) unverzüglich gemeldet werden müssten. Bodenfunde und Fundstellen seien bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen und vor Zerstörung zu schützen (§ 14 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz).

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Hinweis zu berücksichtigen.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen des Denkmalschutzes hierdurch ausreichend Rechnung getragen. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- i) Es wird darauf hingewiesen, dass die LHH grundsätzlich rechtzeitig in alle Belange der verkehrslenkenden Planungen zu involvieren ist. Baustelleneinrichtungsflächen seien einvernehmlich mit den verwaltenden Fachämtern der LHH frühzeitig abzustimmen.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Hinweis zu berücksichtigen.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird Verkehrsbelangen durch diese Zusage sowie die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

### **2.3.2.7.2 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)**

Die vorgelegten Unterlagen für den barrierefreien Ausbau des Hochbahnsteigs Haltestelle Windausstraße auf der Stadtbahnstrecke B-Nord in Hannover wurden aus fachtechnischer Sicht durchgesehen. Gegen die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen nach §§ 28 ff. PBefG i.V.m. §§ 72 bis 78 VwVfG hat die LEA keine Einwände.

Sie weist darauf hin, dass die bauliche Umsetzung gemäß § 60 in Verbindung mit § 62 BOSTrab der Zustimmung der LEA als Technische Aufsichtsbehörde bedarf. Ein entsprechender Antrag nach § 60 BOSTrab ist vor Baubeginn einzureichen.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Ausführungspläne gemäß §§ 60 und 62 BOSTrab der TAB vor Baubeginn vorgelegt werden.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde



Die LEA weist zum einen auf den § 60 Abs. 1 BOStrab hin, der sie dazu verpflichtet, der Aufsichtsbehörde ihre technische Ausführungsplanung vor Baubeginn vorzulegen. Dieser Planfeststellungsbeschluss ergeht somit unter dem Vorbehalt, dass die LEA ihre Zustimmung zu der Ausführungsplanung erteilt (Ziffer 1.4.3). Zudem ist die Vorhabenträgerin gemäß § 62 Abs. 1 S. 1 BOStrab dazu verpflichtet, die geänderte Betriebsanlage vor Ingebrauchnahme von der technischen Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen. Siehe insoweit auch Ziffer 1.2.2 dieses Beschlusses. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

#### **2.3.2.7.3 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN KBD)**

Es wird auf die Betroffenheit des heutigen Gebietes des Landes Niedersachsen durch Kampfhandlungen im zweiten Weltkrieg hingewiesen und empfohlen, vor geplanten Bodeneingriffen grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich Kampfmittel durchzuführen.

##### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Eine Luftbildauswertung sei durchgeführt worden (BA-2022-00541), deren Erkenntnisse in die Ausführung einfließen.

Für punktuelle Tiefgründungen (z. B. für Fahrleitungs- und LSA-Maste) würden im Vorfeld Tiefensondierungen durchgeführt. Für die weiteren Verdachtsflächen sieht die Vorhabenträgerin bei Bodeneingriffen z. B. für Kabelschutzrohr-Leitungsgräben oder Entwässerungsleitungen unterhalb des Straßenaufbaus, welcher nachweislich nach 1945 erfolgten, eine Aushubüberwachung vor. Hierbei handele es sich um geringfügige Eingriffe in Bestandsböden unterhalb des „modernen Straßenbaus“.

Der Austausch der Oberflächen (Platten, Pflaster und Asphaltdecke) erfolge ausschließlich oberhalb gewachsener Böden und greife nur in nach 1945 errichtete Schichten ein.

Eine großflächige und flächendeckende Tiefensondierung sei auf Grund der Vielzahl an Bestandsleitungen nicht möglich und daher auch nicht vorgesehen. Zudem seien Eingriffe in die Tragschichten des Straßenoberbaus außerhalb der Leitungsgräben nicht vorgesehen.

Ihr Vorgehen entspreche den Baufachlichen Richtlinien Kampfmittelräumung des Bundes.



### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hat das Ergebnis der Luftbildauswertung angefordert. Laut KBD sind technische Erkundungen (Sondierungen) aufgrund von Bombentrichtern angezeigt. Das differenzierte Vorgehen der Vorhabenträgerin ist, da es die einschlägigen Richtlinien beachtet, nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat zur Klarstellung neben dieser Zusage der Einhaltung der geltenden Normen zusätzlich die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.2.5.1 festgesetzt.

#### **2.3.2.7.4      Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege**

Es wird mitgeteilt, dass von dem Plangebiet und seinem näheren Umfeld gegenwärtig keine archäologischen Kulturdenkmale bekannt seien und aus bodendenkmalfachlicher Sicht daher keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden.

Es wird auf die Anzeigepflicht von Kulturdenkmalen (§ 14 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG)) hingewiesen.

Das Benehmen gemäß § 20 Abs. 2 NDSchG wird als hergestellt erklärt.

### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Diese Hinweise werden seitens der Vorhabenträgerin beachtet.

### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Siehe insoweit auch Ziffer 1.2.9 dieses Beschlusses. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht.

#### **2.3.2.7.5      Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)**

Das LBEG gibt in Bezug auf die durch sie vertretenen Belange folgende Hinweise:

- Durch das Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe dazu verlaufen erdverlegte Gashochdruckleitungen (1x vorrübergehend stillgelegt, 1x betriebsbereit) der OGE Open Grid Europe GmbH. Bei diesen Leitungen seien Schutzstreifen zu beachten, die von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs frei zu halten sind. Das LBEG bittet, die OGE Open Grid Europe GmbH direkt am Verfahren zu beteiligen, damit ggf. erforderliche Abstimmungsmaßnahmen eingeleitet werden können.
- Sofern im Zuge des o. g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, wird für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS-Kartenserver verwiesen. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen aber keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.



### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie sämtliche Hinweise, insbesondere zu den beiden Gashochdruckleitungen, berücksichtigen werden.

### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Die OGE Open Grid Europe GmbH wurde am Verfahren beteiligt und hat keine Einwände vorgebracht (vgl. Ziffer 2.3.2.7.11). Es wird weiter darauf hingewiesen, dass für die geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen zu berücksichtigen seien. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die gültigen Vorschriften eingehalten werden. Ein Regelungsbedarf wird von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen, sie hat jedoch einen entsprechenden Hinweis unter Ziffer 4.2 aufgenommen.

#### **2.3.2.7.6 Arelion Germany GmbH**

Im Plangebiet befindet sich eine Leitungstrasse der Arelion Germany GmbH. Der Stellungnahme sind ein Bestandsplan der LWL-Kabeltrasse sowie eine Anweisung zum Schutz unterirdischer Glasfaser-Versorgungsleitungen beigelegt. Leitungseinweisungen vor Ort seien mit der Arelion Germany GmbH abzustimmen.

### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Leitungstrasse im Rahmen der Leitungs koordinierung berücksichtigt und die Anweisung zum Schutz unterirdischer Glasfaser-Versorgungsleitungen beachtet werden.

### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen der Arelion Germany GmbH ausreichend Rechnung getragen. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.2.7.7 Colt Technology Services GmbH**

Im Plangebiet befinden sich Anlagen der Colt Technology Services GmbH. Bei Aufgrabungsarbeiten in diesem Bereich seien folgende Punkte zu beachten:

- Zwei Wochen vor Baubeginn müsse die Aufgrabung schriftlich angezeigt werden.
- Durch eine ausreichende Anzahl von Probeschlitzten sei die tatsächliche Lage der Colt-Trasse zu ermitteln.
- Generell sei eine Überbauung der Anlagen nicht zulässig. Die Schächte müssten jederzeit zugänglich bleiben.



Sollte es zu einer Störung an den Anlagen kommen und eine unzulässige Überbauung eine schnelle Schadensbeseitigung verhindern, so würden evtl. neu verlegte Anlagen ohne jede Ankündigung und Übernahme irgendwelcher Kosten ausgebaut.

Die Colt Technology Services GmbH ist im Besitz von stillgelegten Gasleitungen. Stillgelegte Gasrohre dürften nicht ausgebaut werden. Sollten im Zuge der Baumaßnahme derartige Gasleitungen entdeckt werden, die die Baumaßnahme behindern, wird um Kontaktaufnahme gebeten.

Weiterhin wird eine Anweisung zum Schutz unterirdischer Glasfaser-Versorgungsleitungen zur Verfügung gestellt.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Leitungstrasse im Rahmen der Leitungs koordinierung berücksichtigt und die Anweisung zum Schutz unterirdischer Glasfaser-Versorgungsleitungen beachtet wird.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Die Anlage der Colt Technology Services GmbH kreuzt bereits im Bestand die Gleise und die Fahrspur. Im Zuge der Bauarbeiten der Arbeiten an Gleis und Fahrspur kommt es daher zu keiner neuen Überbauung, sondern zur Änderung der bestehenden Überbauung. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kann den Belangen der Colt Technology Services GmbH allerdings ausreichend Rechnung getragen, indem die Vorhabenträgerin die übersendete Anweisung zum Schutz der Leitung beachtet. Dies hat sie zugesichert. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Ein Hinweis zur Kostentragungspflicht ist Ziffer 4.3 zu entnehmen. Im Übrigen sind aber Kreuzungsverträge, Kostenregelungen und Anpassungsverpflichtungen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### **2.3.2.7.8 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Diese werden von den Straßenbaumaßnahmen berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden.

Bei den Bauausführungen sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich sei. Insbesondere müssten Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden könnten. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.



Die den Hochbahnsteig querende Telekommunikationslinie wurde bereits im Vorfeld der Maßnahme zwecks Ermittlung der Tiefenlage im Baubereich sondiert. Anhand des Sondierungsergebnisses wurde bereits seitens der Telekom der Überbauung der Telekommunikationslinie zugestimmt.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie die Hinweise beachten wird.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird den Belangen der Deutschen Telekom ausreichend Rechnung getragen. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### **2.3.2.7.9 enercity Netz GmbH**

Die enercity Netz GmbH gibt Stellungnahmen aus verschiedenen Bereichen ab:

##### a) Stellungnahme: Stadtbeleuchtung

Da im Zuge der Änderung der Straße auch die Straßenbeleuchtung geändert werde, übersendet die enercity Netz GmbH die Maststandorte.

##### b) Stellungnahme: Datenübertragungsnetze

Die enercity Netz GmbH gibt an, dass in dem angezeigten Bereich eine oder mehrere Telekommunikationstrassen vorhanden sind. Ist es erforderlich, dass eine Trasse freigelegt werden muss, ist sie fachgerecht zu sichern und zu schützen. Die Sicherungs- und Schutzmaßnahmen sind vorab mit uns abzustimmen und erfordern unserer Zustimmung. Der Schutzbereich der Trasse beträgt 5 m (2,5 m zu jeder Seite) und darf nicht überbaut oder mit Bäumen / Büschen bepflanzt werden. Die Trasse muss jederzeit frei zugänglich sein und ist unbedingt freizuhalten. Sollte durch die geplante Maßnahme unser Schutzbereich betroffen sein, sind weitere Abstimmungen erforderlich. Es sind zurzeit keine Maßnahmen geplant. Arbeiten gemäß Koordination.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Telekommunikationstrassen werden im Rahmen der Leitungs koordinierung berücksichtigt.

#### Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Neben dieser Zusage kann den Belangen der enercity Netz GmbH durch Nebenbestimmungen entsprochen werden, siehe insoweit auch Ziffer 1.2.3.4 dieses Beschlusses.



c) Stellungnahme: Fernwärme Betrieb

Laut enercity Netz GmbH befindet sich eine Leitung mit Schachtbauwerken der Fernwärme im Planbereich, die nicht verändert oder überbaut werden dürfe. In dem betreffenden Bereich befände sich ein Schachtbauwerk. In dem betreffenden Areal befände sich eine Fernwärmeleitung, die besonders zu schützen, nicht zu überbauen oder zu bepflanzen sei. Es seien besondere Schutzmaßnahmen erforderlich. Weitere Abstimmungen seien erforderlich. Die geplante Baumaßnahme könne ohne weitere Änderungen so nicht durchgeführt werden. Der vorgeschriebene Mindestabstand sei einzuhalten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Laut Vorhabenträgerin erfolgen Abstimmungen durch die Leitungs koordinierung. Im Rahmen der Baumaßnahme werde ein Rohrpaket komplett mit über die Vahrenwalder Straße als neue Querung für die enercity gelegt, weil die alte mit ihren Kabelkanalformsteinen abgängig sei. Die Trasse werde nicht mehr überbaut als im Bestand. Die Tiefenlage sei angegeben „und kann / muss suchgeschachtet und geschützt werden“. Die Tiefenlage von 1,2 m reiche aus, um die Trassen beschädigungsfrei zu überbauen.

Nach Auskunft der Vorhabenträgerin sind die Vorbehalte des Bereichs Fernwärme gegenüber dem Bau zwischenzeitlich geklärt.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Da sich zwischenzeitlich ergeben hat, dass die Fernwärme-Leitung geschützt werden kann und auch die enercity Netz GmbH auf die Zusendung der Stellungnahme nicht widersprochen hat, steht die Stellungnahme der enercity Netz GmbH, Fernwärme Betrieb, der Durchführung des Vorhabens nicht entgegen.

d) Stellungnahme: Fernwärme Konzepte

Das Plangebiet befindet sich im Satzungsgebiet Fernwärme der LHH Hannover. In den nächsten Jahren sind hier gegebenenfalls Fernwärmeleitungen zu verlegen. Zeitpunkt und Umfang dieser eventuellen Maßnahmen sind davon abhängig, ob und wann potentielle Kunden Netzanschlüsse beantragen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die „Fernwärme Konzepte“ bei der Leitungs koordinierung zu beteiligen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Regelungsbedarf wird hier nicht gesehen.



e) Stellungnahme: Gas / Wasser Konzepte

Gas- und Wasserleitungen müssen ggf. umgelegt werden, eine frühzeitige Koordinierung ist daher erforderlich.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin verweist auf die fortlaufende Leitungs koordinierung. Gas- und Wasserleitungen seien aber nicht betroffen.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Die Vorhabenträgerin wird durch die Nebenbestimmung unter 1.2.3.4 zur Rücksichtnahme und Abstimmung mit enercity Netz GmbH verpflichtet. Weiterer Regelungsbedarf wird hier nicht gesehen.

f) Stellungnahme: Strom Leitungsprojekte

Es ist eine wichtige 10 kV-Trasse vorhanden. Die Trasse muss jederzeit frei zugänglich bleiben.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die 10-kV Trasse zu beachten und diese frei zugänglich zu halten.

Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde

Neben dieser Zusage kann den Belangen der enercity Netz GmbH durch Nebenbestimmungen entsprochen werden, siehe insoweit auch Ziffer 1.2.3.4 dieses Beschlusses.

**2.3.2.7.10 GasLINE GmbH & Co. KG**

Im Süden des Planungsgebietes kreuzt die LWL-KSR-Anlage GLT-800-101 die Vahrenwalder Straße. Im Kreuzungsbereich wurde die LWL-KSR-Anlage im Bohrspülverfahren verlegt und weist eine Deckung von über 3 m auf. Negative Einwirkungen seien durch die geplanten Stopfarbeiten am Gleis nicht zu erwarten.

Die LWL-KSR-Anlage GLT-800-102 wurde westlich in der Parallelstraße zur Vahrenwalder Straße verlegt. Lediglich im Bereich 200+260 bis 200+270 quert die LWL-KSR-Anlage den Planfeststellungsbereich. Hier sei die Anpassung der Straßenränder sowie der Einbau taktiler Elemente vorgesehen.

Sämtliche Arbeiten im Schutzstreifenbereich der LWL-KSR-Anlage seien zuvor mit dem genannten Ansprechpartner abzustimmen. Die vorhandene Überdeckung der KSR-Anlage sei im Ausbaubereich der Straße nach Möglichkeit beizubehalten, wobei eine Regeldeckung von 1,0 m nicht unterschritten werden solle. Kontroll- und Identifizierungseinrichtungen der KSR-Anlage seien gegen Beschädigung zu schützen und dem geänderten / endgültigen Niveau



anzupassen. Die zum Ausgleich der Eingriffe vorgesehene Pflanzung von drei Einzelbäumen berühre keine Versorgungsanlagen der GasLINE.

Der Stellungnahme sind ein Merkblatt zur Dokumentation, eine Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln sowie Lagepläne beigelegt.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Hinweise und die Anweisung werden beachtet.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Den Belangen der GasLINE GmbH & Co. KG, insbesondere hinsichtlich der LWL-KSR-Anlage GLT-800-102, kann durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.3.5 des Beschlusses entsprochen werden. Weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen.

### **2.3.2.7.11 Open Grid Europe GmbH**

Die Open Grid Europe GmbH teilt mit, dass sich im Vorhabensbereich eine Ferngasleitung mit Begleitkabel, ein Altverlauf der Ferngasleitung, eine Korrosionsschutzanlage sowie eine LWL-KSR-Anlage (Eigentümer GasLINE GmbH) befinden. Hinsichtlich der beiden Ferngasleitungen sowie die LWL-KSR-Anlage werden keine Bedenken geäußert. Bei der im nördlichen Anpassungsbereich befindlichen Korrosionsschutzanlage LA 412 (Schienenanschluss) sind jegliche Maßnahmen sowie Niveauänderungen innerhalb des Schutzstreifens mit dem in der Stellungnahme genannten Beauftragten der Open Grid Europe GmbH abzustimmen. Um eine einwandfreie Funktion der Korrosionsschutzanlage gewährleisten zu können, müsse der Schienenanschluss auch während der baulichen Veränderungen an den bestehenden Gleisen erhalten bleiben und ggf. an den späteren Zustand angepasst werden. Hierzu sei im Vorfeld der Arbeiten der für die Korrosionsschutzanlage zuständige Beauftragte der OGE zu verständigen.

Der Stellungnahme sind eine Auszugskopie des Lageplans mit Darstellung der aufgeführten Versorgungsanlagen sowie Bestandsunterlagen der Versorgungsanlagen und eine Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH beigelegt. Die in der Anweisung genannten Auflagen und Hinweise seien zwingend bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der Versorgungsanlagen zu beachten.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen der Lenkungsabstimmung.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Den Belangen der Open Grid Europe GmbH kann durch Nebenbestimmungen entsprochen werden. Siehe insoweit auch Ziffer 1.2.3.6 dieses Beschlusses. Hinsichtlich der LWL-KSR-Anlage wird auf die Stellungnahme der GasLINE GmbH & Co. KG verwiesen (vgl. Ziffer 2.3.2.7.10).



### **2.3.2.7.12 Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens, deren Lage auf den der Stellungnahme beigelegten Bestandsplänen dargestellt ist. Die Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH weist darauf hin, dass diese Anlagen bei der Bauausführung zu schützen beziehungsweise zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung dieser Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötige Vodafone mindestens drei Monate vor Baubeginn den Antrag der Vorhabenträgerin an [TDRA-N.Hannover@vodafone.com](mailto:TDRA-N.Hannover@vodafone.com), um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Vodafone weist die Vorhabenträgerin ebenfalls darauf hin, dass ihr gegebenenfalls (zum Beispiel bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung ihrer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 Absatz 1 BauGB zu erstatten sind.

Zudem werden Kabelschutzanweisungen zur Verfügung gestellt.

#### Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin sicher zu, dass die Hinweise beachtet werden.

#### Anmerkung der Planfeststellungsbehörde

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.3.7 dieses Beschlusses verwiesen. Dadurch wird den Belangen der Vodafone GmbH hinreichend Rechnung getragen. In Bezug auf die geforderte Kostenerstattung wird auf den allgemeinen Hinweis unter Ziffer 4.3 des Beschlusses verwiesen.

### **2.3.2.7.13 Sonstige beteiligte Träger öffentlicher Belange**

Die folgenden Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Anhörung zur Abgabe einer Stellungnahme gebeten, haben von dieser Möglichkeit aber keinen Gebrauch gemacht und keine Stellungnahme bis zur Beschlussfassung abgegeben.

- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben,
- eu Networks GmbH,
- Handwerkskammer Hannover,
- Industrie- und Handelskammer,
- Landesnahverkehrsgesellschaft,



- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Hameln-Hannover,
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover,
- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz,  
Betriebsstelle Hannover-Hildesheim,
- Region Hannover,
- Sozialverband Deutschland - Landesverband Niedersachsen e.V.,
- Stadtentwässerung Hannover,
- Telefonica Germany GmbH & Co. KG,
- Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover,
- Staatliches Baumanagement Hannover.

#### **2.3.2.8 Einwendungen**

Es wurden keine Einwendungen erhoben.

#### **2.3.3 Abwägungsergebnis**

Das Vorhaben ist mit der Rechtsordnung vereinbar. Gesetzliche Hinderungsgründe bestehen weder in Form höherstufiger zwingender Planungen, noch in Form zwingender Rechtsvorschriften. Als zwingend zu beachtendes Recht sind § 8 Absatz 5 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), § 2 Absatz 1 BOStrab sowie die Pflichten aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, des Artenschutzes und des Immissionsschutzrechts eingehalten.

Daher konnte die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der betroffenen Belange mit dem öffentlichen Interesse an der genehmigten Maßnahme zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die vom Plan berührten Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten.

Insbesondere ist das Vorhaben auch mit den Klimaschutzzielen des § 3 Klimaschutzgesetz (KSG) vereinbar. Der Hochbahnsteig und die zugehörige Straßenbahnlinie steigern die Attraktivität des ÖPNV und tragen so aufgrund der CO<sub>2</sub>-freien Antriebe des elektrifizierten





Schienenverkehrs und der mit dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Reduktion des Kfz-gebundenen Individualverkehrs zu einer Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Insoweit bedarf es keiner tiefergehenden Ermittlungen, in welchem Umfang von dem planfestgestellten Vorhaben CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgehen und in welchem Umfang Individualverkehr auf den ÖPNV verlagert wird.

### **2.3.4 Kostenentscheidung**

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Kostenentscheidung beruht auf § 56 PBefG in Verbindung mit den §§ 1, 3, 5, 9 und 13 des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes (NVwKostG), § 1 Absatz 1 der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (Allgemeine Gebührenordnung - AllGO -) sowie Nr. 91.1.7 der Anlage zu § 1 Absatz 1 AllGO. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

## **3 Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) an das oben genannte Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beziehungsweise nach dem Ende der Auslegungsfrist gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt ab dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

## **4 Hinweise**

### **4.1 Baumaschinen / Baulärm**

Bei der Durchführung der Bauarbeiten müssen die Baumaschinen dem Stand der Technik entsprechen. Es sind die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) und hinsichtlich des Betriebs von Geräten und Maschinen im Freien die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten.



## **4.2 Geotechnische Erkundung**

Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeine Vorgaben der DIN EN 1997-1:2009-09: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik - Teil 1: Allgemeine Regeln mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12: Baugrund - Sicherheitsnachweise im Erd- und Grundbau - Ergänzende Regelungen zu DIN EN 1997-1 und nationalem Anhang DIN EN 1997-/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik - Teil 2: Erkundung und Untersuchung des Baugrunds mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12: Geotechnische Untersuchungen für bautechnische Zwecke - Ergänzende Regelungen zu DIN EN 1997-2 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben.

## **4.3 Entschädigungsverfahren**

Der Planfeststellungsbeschluss regelt gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen. Zivilrechtliche Ansprüche wie Kreuzungsverträge, Gestattungsverträge, Kostenregelungen, Entschädigungen und Schadenersatzleistungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

## **4.4 Auslegung**

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.1.2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der LHH für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

## **4.5 Rechtsnormen**

Die in diesem Planfeststellungsbeschluss genannten Rechtsnormen gelten in der zum Zeitpunkt der Entscheidung jeweils geltenden Fassung.

## **4.6 Zustellungen**

Gegenüber den Betroffenen, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht gesondert zugestellt wurde, gilt er gem. § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

## **4.7 Berichtigungen**

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (zum Beispiel Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).



#### 4.8 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 75 Absatz 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist.

Im Auftrage

Brüchmann





## Anlage: Abkürzungsverzeichnis

### §

§ Paragraph

§§ ..... Paragraphen

### 1

16. .... BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung

### 3

32. BImSchV ..... Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung

### A

AllGO ..... Allgemeine Gebührenordnung

ATV ..... Allgemeine Technische Vertragsbedingungen

AVV-Baulärm ..... Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm

### B

BBodenSchG ..... Bundes-Bodenschutzgesetz

BGG ..... Behindertengleichstellungsgesetz

BImSchG ..... Bundes-Immissionsschutzgesetz

BOStrAB ..... Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung

### C

CO<sub>2</sub> ..... Kohlenstoffdioxid

### D

dB ..... Dezibel

dB (A) ..... A-bewerteter Schalldruckpegel

DGUV ..... Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung

DIN ..... Deutsche Industrie-Norm

### G

GG ..... Grundgesetz

GmbH ..... Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GmbH & Co. KG ..... Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft

### I

infra ..... infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

### K

Kfz ..... Kraftfahrzeug

KSG ..... Klimaschutzgesetz



KSR .....Kabelschutzrohr  
kV ..... Kilovolt

## L

LGLN .....Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung  
LSA ..... Lichtsignalanlage  
LWL ..... Lichtwellenleiter

## M

MIV ..... motorisierter Individualverkehr  
MMC ..... Maintenance Management Center

## N

NIBIS ..... Niedersächsischer Bildungsserver  
NLStBV ..... Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
NNatSchG ..... Niedersächsisches Naturschutzgesetz  
NVwKostG .....Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz  
NVwVfG ..... Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz

## O

OE .....Ordnungseinheit  
ÖPNV ..... öffentlicher Personennahverkehr

## P

PBefG ..... Personenbeförderungsgesetz

## R

R SBB .....Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen

## S

SEH .....Stadtentwässerung Hannover  
StVO ..... Straßenverkehrs-Ordnung

## T

TöB .....Träger öffentlicher Belange

## U

UAB .....Unteren Abfallbehörde  
UVP ..... Umweltverträglichkeitsprüfung  
UVPg ..... Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung  
UWB ..... Untere Wasserbehörde



## V

VwGO ..... *Verwaltungsgerichtsordnung*  
VwVfG ..... *Verwaltungsverfahrensgesetz*

## Z

ZTV La-StB ..... *Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau*  
ZustVO-Verkehr ..... *Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr*