

o

Planfeststellungsbeschluss

für die Haltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadt-
bahnstrecke C-Nord in der Stadt Hannover

Datum: 08.12.2025

Az.: 4128-30161-89



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

1	Verfügender Teil	5
1.1	<i>Feststellung des Planes.....</i>	5
1.2	<i>Planunterlagen</i>	5
1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	5
1.2.2	Nachrichtliche Planunterlagen	6
1.3	<i>Inhalts- und Nebenbestimmungen</i>	7
1.3.1	Naturschutzfachliche Belange	7
1.3.1.1	Ersatzgeld	7
1.3.1.2	Schutzmaßnahmen für Bäume	7
1.3.1.3	Bauzeitenbeschränkung	8
1.3.1.4	Allgemeine Herstellungskontrolle	8
1.3.2	Unterrichtungspflichten	8
1.3.3	Sonstige Beteiligung	8
1.3.4	Abfallrechtliche Belange	8
1.3.5	Bodenschutzrechtliche Belange	9
1.3.6	Gewässerbenutzung	9
1.3.7	Verkehrsbelange	9
1.3.8	Belange der Landeshauptstadt Hannover	9
1.3.9	Eisenbahntechnische Belange	10
1.3.10	Kampfmittelbeseitigung	10
1.3.11	Denkmalschutz	11
1.3.12	Belange der Leitungsträger	11
1.3.13	Baumaschinen / Baulärm	12
1.4	<i>Zusagen</i>	12
1.5	<i>Vorbehaltene Entscheidungen</i>	12
1.5.1	Allgemeiner Vorbehalt	12
1.5.2	Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen	12
1.6	<i>Kostenentscheidung</i>	13
2	Begründung	14
2.1	<i>Sachverhalt</i>	14
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	14
2.1.2	Verfahrensablauf	15
2.1.3	Umweltverträglichkeitsprüfung	20
2.2	<i>Rechtliche Erwägungen</i>	23
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	23



2.2.1.1	Zuständigkeit	23
2.2.1.2	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens.....	23
2.2.1.3	Verfahren	23
2.2.1.4	Nebenbestimmungen	23
2.2.2	Materiell-rechtliche Würdigung	23
2.2.2.1	Planrechtfertigung	24
2.2.2.2	Belange der Straßenbahn	25
2.2.2.3	Variantenprüfung	25
2.2.2.3.1	Untersuchung alternativer Lösungen.....	26
2.2.2.3.1.1	Variante 1.....	26
2.2.2.3.1.2	Variante 2.....	26
2.2.2.3.1.3	Variante 3.....	27
2.2.2.3.1.4	Variante 4.....	27
2.2.2.3.1.5	Variante 5.....	27
2.2.2.3.1.6	Variante 6.....	27
2.2.2.3.1.7	Variante 7.....	27
2.2.2.3.1.8	Variante 8a	28
2.2.2.3.1.9	Variante 8b	28
2.2.2.3.1.10	Variante 9a	28
2.2.2.3.1.11	Variante 9b	28
2.2.2.3.1.12	Variante 10	29
2.2.2.3.1.13	Variante 11	29
2.2.2.3.1.14	Variante 12 (Vorzugsvariante).....	29
2.2.2.3.2	Variantenvergleich.....	30
2.2.2.4	Immissionen	32
2.2.2.4.1	Lärm.....	32
2.2.2.4.2	Erschütterungen.....	35
2.2.2.5	Belange der Umwelt.....	36
2.2.2.5.1	Naturschutzfachliche Betrachtung	36
2.2.2.5.1.1	Eingriffsregelung.....	36
2.2.2.5.1.2	Eingriff	37
2.2.2.5.1.3	Vermeidungsgebot	37
2.2.2.5.1.4	Ausgleich und Ersatz	38
2.2.2.5.1.5	Naturschutzfachliche Abwägung	40
2.2.2.5.1.6	Ersatzgeld.....	41
2.2.2.5.1.7	Herstellungskontrolle, Bericht	42
2.2.2.5.1.8	Benehmensherstellung	43
2.2.2.6	Artenschutz (Tiere und Pflanzen).....	43
2.2.2.7	Abfall.....	44



2.2.2.8	Bodenschutz.....	44
2.2.2.9	Wasser	44
2.2.2.10	Kampfmittelbeseitigung	44
2.2.2.11	Denkmalschutz.....	45
2.2.2.12	Eigentum	45
2.2.2.13	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	46
2.2.2.13.1	LGLN - Kampfmittelbeseitigungsdienst.....	46
2.2.2.13.2	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH	47
2.2.2.13.3	Gascade Gastransport GmbH	47
2.2.2.13.4	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH.....	48
2.2.2.13.5	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege	48
2.2.2.13.6	Enercity Netz GmbH.....	48
2.2.2.13.7	LBEG	49
2.2.2.13.8	ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	49
2.2.2.13.9	Region Hannover	50
2.2.2.13.9.1	Untere Naturschutzbehörde.....	50
2.2.2.13.9.2	Untere Abfallbehörde	53
2.2.2.13.9.3	Untere Bodenschutzbehörde	53
2.2.2.13.9.4	Untere Wasserbehörde.....	54
2.2.2.13.10	DB AG - DB Immobilien	54
2.2.2.13.11	Deutsche Telekom Technik GmbH.....	58
2.2.2.13.12	Landeshauptstadt Hannover	59
2.2.2.13.12.1 Soziales und Integration	
	59	
2.2.2.13.12.2Verkehrsanlage und Stadtplanung	
	60	
2.2.2.13.12.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan	
	60	
2.2.2.13.12.4 Stadtentwässerung	
	62	
2.2.2.13.12.5 Feuerwehr	
	62	
2.2.2.13.12.6 Denkmalschutz	
	63	
2.2.2.13.12.7 Allgemein	
	63	
2.2.2.13.13	Sonstige Träger öffentlicher Belange	64
2.2.2.14	Einwendungen	64
2.2.3	Abwägungsergebnis.....	65



2.2.4	Kostenentscheidung.....	65
3	Rechtsbehelfsbelehrung.....	65
4	Hinweise	66
4.1	<i>Geotechnische Erkundung.....</i>	<i>66</i>
4.2	<i>Entschädigungsverfahren.....</i>	<i>66</i>
4.3	<i>Auslegung.....</i>	<i>66</i>
4.4	<i>Rechtsnormen.....</i>	<i>67</i>
4.5	<i>Zustellungen.....</i>	<i>67</i>
4.6	<i>Berichtigungen</i>	<i>67</i>
4.7	<i>Außerkräfttreten.....</i>	<i>67</i>



Planfeststellungsbeschluss

Auf Antrag der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (Infra) vom 21.01.2025 wird der Plan für die Haltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord in Hannover gemäß §§ 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 1 Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und §§ 72 bis 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) festgestellt.

1 Verfügender Teil

1.1 Feststellung des Planes

Auf Antrag der Infra – nachfolgend Vorhabenträgerin genannt, wird für das oben angegebene Vorhaben der aus den unter Ziffer 1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.3 festgestellt.

1.2 Planunterlagen

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der Planfeststellung liegen folgende Planunterlagen zugrunde:

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr./ Seiten	Maßstab
2	Übersichtslageplan vom 20.01.2025	1 Plan	
6	Ausbauquerschnitt AQ1 – AQ3 vom 20.01.2025	1 Plan	1:50
7	Lageplan Bauabschnitt 1 vom 20.01.2025 Geändert durch Deckblatt vom 08.10.2025	1 Plan	1:500
12.1 Anhang 7	Maßnahmenplan vom 15.08.2024 Geändert durch Deckblatt vom 14.08.2025	1 Plan	1:1.000
12.1 Anhang 7	Maßnahmenblätter Maßnahmenblatt 01_V, 04_V und 01_A geändert durch Deckblatt	6 Seiten	
12.1 Anhang 9	Maßnahmenblatt 05_V – Demontage denkmalgeschütztes Gelände, Geändert durch Deckblatt	1 Seite	
14.1	Grunderwerbsplan 1	1 Plan	1:500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	1 Seite	

Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nummer 83 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) gekennzeichnet. Die Folgeseiten einer mehrseitigen



Unterlage sind durch Stanzung gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan. Sie sind den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

1.2.2 Nachrichtliche Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr. / Seiten	Maßstab
0	Deckblatt	4 Seiten	
0	Beteiligte Planfeststellung	1 Seite	
0	Hinweise zum Planfeststellungsverfahren bei Straßenbahnen	3 Seiten	
1	Erläuterungsbericht vom 20.01.2025 Geändert durch Deckblatt vom 03.12.2025	66 Seiten	
7	Gesamtlageplan vom 13.01.2025	1 Plan	1:500
7	Lageplan Bauabschnitt 2 vom 26.11.2024	1 Plan	1:500
10	Regelungsverzeichnis vom 15.01.2025	5 Seiten	
11	Schalltechnische Untersuchung zum Vorhaben Stadtbahnstrecke C-Nord Hochbahnsteig Bahnhof Nordstadt, BA 1 vom 31.07.2024	19 Seiten	
11 Anhang 1	Übersichtsplan Schalltechnische Untersuchung, Schienenverkehrslärm Immissionsberechnung Gebäudefassaden vom 31.07.2024	1 Plan	1:1.000
11 Anhang 2	Immissionsberechnungen Schienenverkehrslärm gem. Schall 03	6 Seiten	
11 Anhang 3	Immissionsberechnungen Straßenverkehrslärm gem. RLS 19	6 Seiten	
11 Anhang 4	Summen- Beurteilungspegel Straßen- und Schienenverkehrslärm	9 Seiten	
11 Anhang 5	Straßenverkehrsdaten gem. RLS 19	5 Seiten	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 17.12.2024 Geändert durch Deckblatt vom 28.11.2025	50 Seiten	
12.1 Anhang 1	Ergebnisse der Biotopenkartierung aus dem Jahr 2022 vom 01.08.2024, geändert durch Deckblatt vom 19.05.2025 / Darstellung der Planung vom 01.08.2024, geändert durch Deckblatt vom 14.08.2025	2 Pläne	1:1.800
12.1 Anhang 1	Tabelle der verschiedenen Oberflächen und Versiegelungsgrade, geändert durch Deckblatt	2 Seiten	
12.1	Darstellung Pflanzen Rote Liste Niedersachsen vom 19.05.2025	1 Plan	1:1.800



Anhang 2			
12.1 Anhang 3	Darstellung der Baumerfassung vom 01.08.2024, geändert durch Deckblatt vom 19.05.2025	1 Plan	1:1.800
12.1 Anhang 3	Tabelle der Bäume Fällung / Rodung, geändert durch Deckblatt	3 Seiten	
12.1 Anhang 4	Auswertung der Avifauna aus dem Jahr 2022 vom 19.05.2025	1 Plan	1:3.500
12.1 Anhang 5	Bericht zu den Kartierarbeiten auf der DB-Anlage Schulenburger Landstraße, Hannover	14 Seiten	
12.1 Anhang 6	Bestands- und Konfliktplan vom 15.08.2024, geändert durch Deckblatt vom 14.08.2025	1 Plan	1:1.000
12.1 Anhang 8	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht vom 15.05.2023	10 Seiten	
14.2	Vorblatt Grunderwerbsverzeichnis	1 Seite	

1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.3.1 Naturschutzfachliche Belange

1.3.1.1 Ersatzgeld

Vor Durchführung der Baumaßnahme ist ein Ersatzgeld von 73.080,00 € (in Worten: **dreiund-siebzigtausendundachtzig** Euro) an die Untere Naturschutzbehörde der Region Hannover unter Angabe des Verwendungszwecks FB Umwelt Ersatzzahlung Nr. 25/010 „Planfeststellungsverfahren für die Haltestelle Bahnhof Nordstadt“ auf deren Bankkonto bei der Sparkasse Hannover (IBAN: DE36 2505 0180 0000 0184 65, BIC: SPKHDE2H) zu zahlen.

1.3.1.2 Schutzmaßnahmen für Bäume

Für die während der Baumaßnahme potentiell gefährdeten Bäume sind Schutzmaßnahmen nach Maßgabe der R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) sowie der DIN 18920 „Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen“ einzuhalten. Das Maßnahmenblatt 03_V aus Unterlage 12.1 ist zu beachten.



1.3.1.3 Bauzeitenbeschränkung

Zwingend notwendige Gehölzeinschläge dürfen gem. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG¹ nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. Februar (in Schaltjahren bis zum 29. Februar) erfolgen (s. auch Maßnahmenblatt 01_V aus Unterlage 12.1).

1.3.1.4 Allgemeine Herstellungskontrolle

Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Pflege- oder Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

1.3.2 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 41 Planfeststellung, umgehend anzuzeigen.

1.3.3 Sonstige Beteiligung

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

Die Vorhabenträgerin hat im Fall von zeitlichen Verzögerungen in der Bauausführung, die dazu führen, dass die von der DB AG - DB Immobilien ab 2028 beabsichtigten Bauarbeiten am Gleisfeldkonzentrator tangiert werden, rechtzeitig Abstimmungen mit der DB AG - DB Immobilien herbeizuführen.

1.3.4 Abfallrechtliche Belange

Durch die Vorhabenträgerin ist ein Entsorgungskonzept zu erstellen und der Region Hannover als unterer Abfallbehörde spätestens zwei Wochen vor Beginn der Baumaßnahme vorzulegen. Die Vorlage eines Entsorgungskonzeptes ist unter www.hannover.de/baustellenabfaelle zu finden.

Sollten bei der Ausführung der Aushubarbeiten belasteter Boden oder sonstige Auffälligkeiten im Boden festgestellt werden, sind umgehend die zuständigen Stellen der Region Hannover zu informieren. Ansprechpartner bei der Region Hannover in der Unteren Abfallbehörde (UAB) sind die Herren Hahn (0511 / 616-21041, gerrit.hahn@region-hannover.de) und Wieneke (0511 / 616-25174, martin.wieneke@region-hannover.de).

¹ Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 29.07.2009 (BGBl I 2009, 2542), in der derzeit gültigen Fassung.



Der Baubeginn ist der Region Hannover als unteren Abfallbehörde mindestens zwei Wochen vor dem Start der Baumaßnahmen schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist der unteren Abfallbehörde die Abschlussdokumentation der entsorgten Abfälle vorzulegen. Die Vorlage hierzu ist unter www.hannover.de/baustellenabfaelle zu finden.

1.3.5 Bodenschutzrechtliche Belange

Das Austreten von wassergefährdenden Stoffen (z. B. Betriebsstoffen, Öle etc.) ist zu unterbinden; hierfür sind entsprechende Bauverträge abzuschließen. Entstandene Boden- oder Grundwasserkontaminationen sind fachgerecht zu beseitigen.

Die bodenschutzrechtliche Verwertung der ausgebauten Bodenmaterialien (z. B. zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht) ist mit dem Fachbereich Umwelt der Region Hannover abzustimmen.

1.3.6 Gewässerbenutzung

Das anfallende Niederschlagswasser ist in die öffentliche Regenkanalisation einzuleiten.

Eventuell im Zuge der Bauausführung notwendig werdende Grundwasserabsenkungen bedürfen einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bei der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) zu beantragen wäre.

Bei Erfordernis einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die Antragsunterlagen mindestens sechs Wochen vor Beginn der geplanten Grundwasserabsenkung bei der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover – Team Gewässer – und bei der Abteilung für Stadtentwässerung der LHH – Team 36.12 – einzureichen. Die Notwendigkeit von Grundwasserabsenkungen ist frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.

1.3.7 Verkehrsbelange

Die Ausführungsplanung hat entsprechend der im Vorfeld erfolgten Abstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover zu erfolgen.

1.3.8 Belange der Landeshauptstadt Hannover

Stadtentwässerung

Die Herstellung und die Anschlüsse der neuen Straßenabläufe sowie die Leitungsumlegungen sind mit der Landeshauptstadt Hannover abzustimmen. Die Arbeiten sind nach dem Standard der Stadtentwässerung Hannover auszuführen. Wenn die Entwässerung des Hochbahnsteigs, der zugehörigen Treppe sowie der Rampe und der Aufstellflächen durch Anschluss an das öffentliche Entwässerungsnetz hergestellt werden soll, ist spätestens sechs Wochen vor Baubeginn ein Antrag bei der Landeshauptstadt Hannover zu stellen.



Feuerwehr

Die Planung und der Betrieb der Baustelle müssen mit dem Fachbereich Feuerwehr abgestimmt werden. Hierzu ist die zuständige Brandschutzbezirksleitung der Feuer- und Rettungswache 1 per E-Mail unter 37.21@hannover-stadt.de zu kontaktieren.

Allgemeines

Wenn verkehrslenkende Planungen berührt werden, ist die Landeshauptstadt Hannover rechtzeitig zu beteiligen.

Baustelleneinrichtungsflächen sind einvernehmlich mit den verwaltenden Fachbereichen der Landeshauptstadt Hannover frühzeitig abzustimmen.

1.3.9 Eisenbahntechnische Belange

Die bauliche Umsetzung bedarf gemäß § 60 BOStrab² in Verbindung mit § 62 BOStrab der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB). Gemäß § 54 Abs. 1 S. 3 PBefG i. V. m. § 16 Abs. 3 S. 1 ZustVO-Verkehr³ ist dies die LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA). Ein entsprechender Antrag nach § 60 BOStrab zur Zustimmung zu den Bauausführungsplänen ist vor Baubeginn bei der LEA einzureichen.

1.3.10 Kampfmittelbeseitigung

Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist beim Landesamt für Geoinformation und Landvermessung Niedersachsen (LGLN), Kampfmittelbeseitigungsdienst, oder einer anderen hierfür qualifizierten Stelle eine Luftbildauswertung (historische Erkundung) für das Baugebiet zu beauftragen. Sofern weitere Gefahrerforschungsmaßnahmen (technische Erkundungen) angeraten werden, sind diese durch hierfür nach §§ 7, 20 Gesetz über explosionsgefährliche Stoffe (SprengG) zugelassene Fachpersonen umzusetzen. Sofern in begründeten Verdachtsfällen eine Kampfmittelräumung erforderlich ist, ist die Einhaltung der ATV DIN 18323 "Kampfmittelräumarbeiten", die DGUV Information 201-027 und die Arbeitshilfe „Kampfmittelräumung“ des Bundes über die Ausschreibung sicherzustellen.

² Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) in der Fassung vom 11.12.1987 (BGBl I 1987, 2648), in der derzeit gültigen Fassung.

³ Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr in der Fassung vom 25.08.2014 (Nds. GVBl 2014, 249), in der derzeit gültigen Fassung.



Sollten bei Durchführung der Maßnahme trotz ordnungsgemäßer Kampfmittelfreigabe Kampfmittel 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 zuständige Polizeidienststelle und das Ordnungsamt zu benachrichtigen. Der gefährdete Bereich ist unverzüglich zu verlassen und gegen unbefugten Zutritt zu sichern.

1.3.11 Denkmalschutz

Bei Umsetzung der Baumaßnahme sind die Demontage und der Wiederaufbau des unter Denkmalschutz stehenden Geländers im westlichen Bereich entsprechend Maßnahmenblatt 05_V vorzunehmen.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken, auffällige Bodenverfärbungen, Steinkonzentrationen) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (DSchG ND) meldepflichtig und müssen unverzüglich der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (LHH) oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege, Referat Archäologie, Scharnhorststraße 1, 30175 Hannover gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer.

Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 DSchG ND bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Bei Auffinden von Denkmalsubstanz ist das weitere Vorgehen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde (LHH) abzustimmen.

1.3.12 Belange der Leitungsträger

Gascade Gastransport GmbH

Sofern bei Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ein Bedarf an externen Flächen entstehen sollte, der über die in diesem Planfeststellungsbeschluss unter der Ziffer 2.2.2.5 getroffenen Regelungen hinausgeht, sind diese im Rahmen der Durchführung eines in diesem Fall erforderlichen Planänderungsverfahrens vorzulegen.

Enercity Netz GmbH

Die Fernmeldekabel-Umlegungsarbeiten sind gemäß den Absprachen aus den Koordinierungsgesprächen mit der TransTec! durchzuführen. Bei Rückfragen ist Herr Heiko Dollak, Tel.: +49(511)430-4023, E-Mail: heiko.dollak@enercity-netz.de, zu kontaktieren.



Durch die Vorhabenträgerin ist das Merkblatt der Enercity Netz GmbH für Baufachleute anzufordern. Die Hinweise aus dem Merkblatt für Baufachleute sind bei Durchführung der Baumaßnahme zu beachten.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013, insbesondere Abschnitt 6, zu beachten.

1.3.13 Baumaschinen / Baulärm

Die verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV⁴). Die Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm⁵) sind einzuhalten.

1.4 Zusagen

Sämtliche schriftliche Zusagen der Vorhabenträgerin sind einzuhalten. Davon erfasst sind auch Zusagen gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

1.5 Vorbehaltene Entscheidungen

1.5.1 Allgemeiner Vorbehalt

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

1.5.2 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 oder Fahrbahnmarkierungen).

⁴ 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung.

⁵ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm) vom 19. August 1970 (nach Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes und § 3 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09. September 1965 (BGBl. I S. 1214), in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung.



1.6 Kostenentscheidung

Die Kosten der Planfeststellung hat die Antragstellerin zu tragen.



2 Begründung

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord. Die Stadtbahnhaltestelle befindet sich im Stadtteil Nordstadt, unmittelbar nördlich des S-Bahnhofes Hannover Nordstadt und der Straßenbrücke auf dem Engelbosteler Damm. Im Norden grenzt sie an die Eisenbahnbrücke Schulenburg Landstraße und den Stadtteil Hainholz an. Die vorliegende Planung sieht eine Verschiebung der Haltestelle um ca. 30 m nach Norden vor.

Geplant ist die Errichtung eines ca. 70 m langen und 3,99 m bis 4,20 m breiten Mittelhochbahnsteigs für die Nutzung von 3-Wagen-Zügen. Die Erschließung erfolgt am südlichen Bahnsteigende über eine barrierefreie Rampe und am nördlichen Bahnsteigende über eine Treppenanlage. Ein entsprechendes visuelles und taktil kontrastreiches Leitsystem wird berücksichtigt.

Die Seitenräume bestehen auf beiden Seiten jeweils aus einem separaten jeweils 2,5 m breiten Rad- und Gehweg. Zudem sind auf beiden Seiten im Bereich des Hochbahnsteiges 2,0 m breite Grünstreifen mit Baumbepflanzungen vorgesehen.

Zwischen Knotenpunkt Schulenburg Landstraße/Fenskestraße und dem Hochbahnsteig Bahnhof Nordstadt werden die Stadtbahnen auf besonderen Bahnkörpern in beiden Richtungen fahren und folglich vom MIV getrennt sein. Stadteinwärts wird der besondere Bahnkörper am Beginn des Hochbahnsteiges enden, und der MIV und Stadtbahn werden sich eine gemeinsame Verkehrsfläche teilen. Durch die nördliche Fußgängerquerung kann der MIV angehalten werden, sodass die Stadtbahnen ungehindert einfahren können werden. Der Grünstreifen wird stadteinwärts zwischen dem Radweg und Gehweg angeordnet, sodass Rettungsfahrzeuge über den Radweg überholen können. Eine Bordsteinabsenkung zum Auffahren wird hierfür berücksichtigt. In der stadtauswärtigen Richtung wird der MIV auf einer separaten Fahrbahn am Hochbahnsteig vorbeifahren können. Die Bushaltestelle wird in einer überbreiten Fahrbahn liegen, sodass zum einen einfahrende Bahnen haltende Busse und zu anderen MIV und Rettungskräfte haltende Bahnen überholen können.

Der Grünstreifen wird beidseitig zwischen Fahrbahn und Radweg angeordnet. Westlich des Hochbahnsteiges und folglich auf der stadteinwärtigen Seite sind zwischen dem Radweg und dem Gehweg 24 Fahrradbügel vorgesehen, die durch Baumpflanzungen getrennt werden.

Die Haltestelle des Stadtbusses stadtauswärts wird rund 30 m nach Norden verschoben und liegt somit direkt am südlichen Zugang des Hochbahnsteiges. Stadteinwärts wird die Bushaltestelle



ca. 120 m südlicher und damit südlich der Straßenbrücke liegen. Beide Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Die stadteinwärtige Bushaltestelle Fenskestraße wird an ähnlicher Lage neu errichtet.

Aufgrund der geplanten Erneuerung der Eisenbahnbrücke Schulenburger Landstraße im Jahr 2028, über die der Fern- und Regionalverkehr der Deutschen Bahn (DB) geführt wird, wird das hier gegenständliche Vorhaben in zwei Abschnitte eingeteilt. Im hier beantragten Abschnitt wird die Realisierung und Inbetriebnahme des Mittelhochbahnsteiges sowie die Herstellung des Endzustandes der Seitenräume südlich der Petersstraße vorgesehen. Nördlich des Hochbahnsteiges können die Fahrbahnen und Seitenräume erst nach Fertigstellung der DB-Baumaßnahme erfolgen, was dann erst im Zuge des DB-Verfahrens von der Infra und der DB gemeinsam in einem zweiten Abschnitt vorgesehen ist. Im hier beantragten Abschnitt sind provisorische Anschlüsse erforderlich. Diese betreffen den provisorischen Gleisanschluss sowie die provisorische Herstellung der Seitenräume; der provisorische Gleisanschluss ist im Ausbauquerschnitt 3 (Planunterlage 6) abgebildet.

2.1.2 Verfahrensablauf

Gemäß §§ 28 ff. PBefG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 21.01.2025 den Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) gestellt.

Die Planfeststellungsbehörde führte die allgemeine Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden: UVP-Vorprüfung) durch und stellte fest, dass erhebliche Umweltauswirkungen infolge des Vorhabens nicht zu erwarten sind. Für das Änderungsvorhaben i.S.d. § 9 UVPG wurde daher am 18.12.2024 festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 Abs. 1 UVPG), siehe auch Kapitel 2.1.3. Die Begründung zum Ergebnis der UVP-Vorprüfung kann im niedersächsischen UVP-Portal (<https://uvp.niedersachsen.de/portal/>) und dort unter der Bezeichnung „Haltestelle Bahnhof Nordstadt, Stadtbahnstrecke C“ eingesehen werden, wo sie seit dem 23.01.2025 veröffentlicht ist.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte in der Zeit vom 12.02.2025 bis 11.03.2025 gemäß § 73 Abs. 3 VwVfG i.V.m. § 27b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 VwVfG auf der Internetseiten der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Landeshauptstadt Hannover. Als zusätzliches Informationsangebot konnten die Planunterlagen auch bei der Landeshauptstadt Hannover in dem oben genannten Zeitraum eingesehen werden. Auf die Auslegung im Internet und die Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, wurde von der Landeshauptstadt Hannover mit Datum vom 05.02.2025 bis 11.03.2025 in dem Internet Service Portale der Landeshauptstadt Hannover hingewiesen. Zudem war die Bekanntmachung auf der Internetseite der Landeshauptstadt Hannover unter „Amtliche Bekanntmachungen“ vom 05.02.2025 bis 11.03.2025 einsehbar.



Planfeststellungsbeschluss vom 08.12.2025: Haltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord in der Stadt Hannover

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde beteiligte die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 10.02.2025. Insgesamt wurden 18 Stellungnahmen zum Vorhaben abgegeben.

Folgende Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange
1	Amt für regionale Landesentwicklung Leine Weser
2	Avacon Netz GmbH
3	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
4	DB Energie GmbH
5	DB InfraGO AG
6	Deutsche Telekom Technik GmbH, PTI 21
7	Eisenbahn-Bundesamt
8	Großraumverkehr Hannover GmbH
9	Enercity Netz GmbH
10	EWE NETZ GmbH
11	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
12	Gascade Gastransport GmbH
13	Handwerkskammer Hannover
14	Industrie- und Handelskammer
15	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)



16	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Kampfmittelbeseitigung
17	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – RD Hameln-Hannover
18	Nds. Landesamt für Denkmalpflege (NLD)
19	Landeshauptstadt Hannover
20	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
21	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)
22	Neptune Energy Deutschland GmbH
23	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – rGB Hanover
24	Open Gird Europe GmbH
25	PLEdoc GmbH
26	Polizeiinspektion Hannover
27	Regiobus Hannover
28	Region Hannover
29	SoVD-Landschaftsverband Niedersachsen
30	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover
31	Stadtentwässerung Hannover
32	Nowega GmbH
33	Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG



Planfeststellungsbeschluss vom 08.12.2025: Haltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord in der Stadt Hannover

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde

34	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
35	Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover
36	Vodafone Deutschland GmbH

Die folgenden Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben:

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom
1	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung – Regionaldirektion Hameln – Hannover	11.02.2025
2	Avacon Netz GmbH	12.02.2025
3	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH	12.02.2025
4	PLEdoc GmbH	12.02.2025
5	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	14.02.2025
6	Neptune Energy Deutschland GmbH	17.02.2025
7	Vodafone Deutschland GmbH	19.02.2025
8	EWE Netz GmbH	20.02.2025
9	Gascade Gastransport GmbH	03.03.2025
10	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH	04.03.2025
11	Nds. Landesamt für Denkmalpflege	05.03.2025
12	Enercity Netz GmbH	20.03.2025
13	LBEG	20.03.2025



Planfeststellungsbeschluss vom 08.12.2025: Haltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord in der Stadt Hannover

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Planfeststellungsbehörde

14	Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	25.03.2025
15	Region Hannover	25.03.2025
16	DB AG – DB Immobilien	01.04.2025
17	Deutsche Telekom Technik GmbH	01.04.2025
18	Landeshauptstadt Hannover	07.04.2025

Folgende Träger öffentlicher Belange haben für die Abgabe der Stellungnahme bei der Planfeststellungsbehörde eine Fristverlängerung beantragt und erhalten:

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Fristverlängerung bis
1	Landeshauptstadt Hannover	08.04.2025
2	Deutsche Bahn AG	01.04.2025

Der Vorhabenträgerin wurden die im Rahmen der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen wöchentlich mitgeteilt. Die letzte Übersendung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgte am 07.04.2025. Die Vorhabenträgerin reichte die Gegenäußerungen auf die Stellungnahmen mit den E-Mails vom 10.10.2025 und 14.10.2025 ein.

Aufgrund der in der Auslegung vorgetragenen Äußerungen hat sich die ursprüngliche Planung geändert bzw. ist ergänzt und aktualisiert worden. Die Vorhabenträgerin reichte deswegen am 10.10.2025 folgende überarbeitete Unterlagen ein:

Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr./ Seiten	Maßstab
Lageplan Bauabschnitt 1 vom 08.10.2025	1	1:500
12.1 Landschaftspflegerischer Beitrag vom 09.10.2025	93 Seiten	

Von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit wurde abgesehen, da sich aus den Änderungen keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen ergeben. Die Unterlagen bestätigen die Annahmen aus den Antragsunterlagen bzw. konkretisieren diese unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren.



Gemäß § 29 Abs. 1a Nr. 1 Satz 1 PBefG i.V.m. §§ 73 Abs. 6, 67 Abs. 2 Nr. 1 und 4 VwVfG ist der Anhörungsbehörde das Ermessen eingeräumt, auf die Durchführung eines Erörterungstermines zu verzichten. Danach kann die Planfeststellungsbehörde – nach pflichtgemäßem Ermessen – auf den Erörterungstermin verzichten. Der Verzicht auf den Erörterungstermin ist ermessensfehlerfrei, wenn hinsichtlich der einzelnen Einwendungen kein Erörterungsbedarf besteht. Dies ist der Fall, wenn absehbar ist, dass durch die Befassung mit den Einwendungen im Wege der Erörterung keine der Funktionen des Erörterungstermins erfüllt werden kann. So liegt es hier, da durch das Vorhaben keine privaten Belange betroffen sind. Es wurden keine Einwendungen eingereicht. Es war darüber hinaus nicht zu erwarten, dass die Planfeststellungsbehörde mit der Durchführung eines Erörterungstermins weitere Informationen hinzugewinnen würde, einen neuen Blickwinkel auf den Sachverhalt erhalten und die betroffenen Belange besser einschätzen sowie gewichten können würde. Darüber hinaus werden vorhabenbedingt – soweit ersichtlich – keine Konflikte ausgelöst, die einer gemeinsamen Erörterung bedurft hätten.

Mit Schreiben vom 15.10.2025 verzichtete die Anhörungsbehörde auf die Durchführung eines Erörterungstermines. Dieses Schreiben erhielten alle Träger öffentlicher Belange, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme abgegeben haben (s.o.). Der Landeshauptstadt Hannover sowie der Region Hannover wurde mit dem Schreiben auf Verzicht eines Erörterungstermines auch der überarbeitete Naturschutzfachliche Beitrag zur Verfügung gestellt. Zudem erhielt die Üstra den überarbeiteten Lageplan. Bis einschließlich 29.10.2025 hatten die Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, sich zu dem Erörterungsverzicht und zu den überarbeiteten Unterlagen zu äußern. Die Landeshauptstadt Hannover stimmte mit Schreiben vom 29.10.2025 dem Erörterungsverzicht zu. Auch die Region Hannover stimmte mit Schreiben vom 30.10.2025 und 24.11.2025 dem Verzicht zu. Weitere Äußerungen erfolgten nicht.

Die Vorhabenträgerin überarbeitete formelle Fehler im Landschaftspflegerischen Begleitplan und Erläuterungsbericht und reichte diese am 04.12.2025 und 05.12.2025 ein. Da es sich hierbei lediglich um formelle Korrekturen handelte und gerade kein Fall des § 73 Abs. 8 VwVfG vorliegt, wurde von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen.

2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das geplante Bauvorhaben war gemäß §§ 5 Abs. 1, 9 Abs. 3 i.V.m. Nr. 14.11 der Anlage 1, 9 Abs. 4 i.V.m. 7 Abs. 1 UVPg eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPg bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären (§ 7 Abs. 1 Satz 3 UVPg).

Die Vorhabenträgerin hat mit dem Antrag geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und des Standorts sowie zu den möglichen (erheblichen) Umweltauswirkungen des Vorhabens



übermittelt und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter schlüssig dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach überschlägiger Prüfung festgestellt, dass für das beantragte Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Art und Umfang sämtlicher Auswirkungen in dem betroffenen Gebiet lassen die Feststellung zu, dass durch Anlage, Bau und Betrieb des Vorhabens erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die UVP-Schutzgüter nicht zu erwarten sind.

Die Feststellung des Ergebnisses der Vorprüfung des Einzelfalles wurde am 18.12.2024 getroffen und mit Angabe der wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Abs. 2 UVPG am 23.01.2025 auf dem niedersächsischen UVP-Portal auf der Internetseite <https://www.uvp-verbund.de/startseite> (Verfahrenstyp: Negative Vorprüfungen) bekanntgegeben.

Mit der vorliegenden Planung wird ein ca. 70 m langer und 3,99 m bis 4,20 m breiter barrierefreier Mittelhochbahnsteig nebst Gleis- und Straßenbaumaßnahmen mit den zugehörigen betriebstechnischen Anlagen und der Leitungsverlegung errichtet. Der provisorische Gleisanschluss und die provisorische Herstellung der Seitenräume im Norden sind ebenfalls Teil der vorliegenden Planung, damit die gesamte Gleisanlage des ersten Bauabschnitts (vgl. Unterlage 7, 4975_A01_VA4LA1) auch ohne Bau des zweiten Bauabschnitts (vgl. Unterlage 7, 4975_A02_VA4LA1) mit der DB funktioniert. Aufgrund der gewählten Lage des Hochbahnsteigs fallen die Eingriffe in die bestehenden Verkehrs- und Grünanlagen so gering wie möglich aus. Die Landschaft ist durch Bebauung geprägt und weist keine Bedeutung zur Erholung auf. Es gibt im Vorhabengebiet keine wertvollen Bereiche für Flora und Fauna. Im Untersuchungsgebiet liegen keine Wassergebiete vor, sodass keine Beeinträchtigung von Wasser möglich ist.

Durch das Vorhaben werden 174,92 qm in Böschungsbereichen neu versiegelt, denen eine geringe Wertigkeit zugeordnet wird. Der Verlust dieser Fläche soll durch eine Ersatzgeldzahlung kompensiert werden, wenn nicht durch Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen mehr Fläche entsiegelt als neu versiegelt wird und somit ein Ausgleich innerhalb der Landeshauptstadt möglich ist.

Aufgrund der Planung der Vorhabenträgerin in der Planunterlage vom 23.01.2025 war vorgesehen, dass für den Verlust von 41 Bäumen insgesamt 93 Neupflanzungen von Bäumen vorzunehmen sind. 11 Neupflanzungen von Bäumen sollten auf jeden Fall vorgenommen werden. Falls es nicht möglich sein sollte, dass die übrigen 82 Baumpflanzungen im Rahmen der Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen innerhalb der Landeshauptstadt Hannover erfolgen, sollten diese durch eine Ersatzzahlung ausgeglichen werden.



Mögliche Eingriffe in die Fauna werden vermieden. Individuenverluste von brütenden Vögeln oder von Jungtieren können durch Rodungen der Gehölze außerhalb der Brutzeit mit höchster Wahrscheinlichkeit vermieden werden, und es finden Baumhöhlenkontrollen statt.

Im Rahmen der Baumaßnahme sind Lärmimmissionen zu erwarten. Diese werden durch geräuscharme Baumaschinen sowie durch eine Beschränkung der Bauarbeiten während der Nachtzeit auf ein notwendiges Mindestmaß verringert.

Im Zusammenwirken mit dem Projekt der Deutschen Bahn zum Ersatzneubau der Eisenbahnbrücke Schulenburger Landstraße ergeben sich ebenso wenig Auswirkungen auf Schutzgüter wie im Zusammenwirken mit den geplanten Projekten der Straßenbrücke des Engelbosteler Damms und des Gleichrichterwerks in der östlich angrenzenden Petersstraße.

Das Vorhaben bleibt damit hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ohne erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären.

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin die Planung optimiert und am 10.10.2025 einen aktualisierten Naturschutzfachlichen Beitrag übersendet. Diesem ist zu entnehmen, dass nun 455,1 qm statt 174,92 qm neue Fläche versiegelt werden. Die 455,1 qm können jedoch vollständig auf Ausgleichsflächen aus dem Kontingent weiterer Projekte der Vorhabenträgerin kompensiert werden. Folglich ist von keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Bei der optimierten Planung wurde zudem festgestellt, dass anstelle von 41 Bäumen nun 55 Bäume gefällt werden müssen. Die 55 zu fällenden Bäume müssen durch 125 Neupflanzungen kompensiert werden. 9 Bäume können direkt im Vorhabenbereich gepflanzt werden, sodass noch 116 Baumfällungen ausgeglichen werden müssen. Ein Ausgleich der 116 Bäume innerhalb der Landeshauptstadt ist nicht möglich, sodass für diese Bäume ein Ersatzgeld zu zahlen ist.

Weitere Änderungen ergeben sich durch die optimierte Planung nicht, sodass das Vorhaben damit hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ohne erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, bleibt.



2.2 Rechtliche Erwägungen

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Zuständigkeit

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 28 PBefG ist nach §§ 11 Abs. 1, 29 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit § 16 Abs. 2 Nr. 2 ZustVO-Verkehr die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständig.

Intern obliegt diese Aufgabe derzeit dem Dezernat 41 des Zentralen Geschäftsbereichs 4 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der entsprechende Plan vorher festgestellt worden ist. Dies setzt ein Verfahren nach §§ 28 ff. PBefG voraus.

Bei dem barrierefreien Bau der Haltestelle Bahnhof Nordstadt als Hochbahnsteig handelt es sich um den Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen.

2.2.1.3 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 (Ziffer 2.1.2).

2.2.1.4 Nebenbestimmungen

Die unter Ziffer 1.3 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.

2.2.2 Materiell-rechtliche Würdigung

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord wird zugelassen, da das Vorhaben 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 Gestattungswirkung, § 28 Abs. 1 S. 3 PBefG, § 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 1. 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 Abs. 1 S. 3 PBefG, § 75 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 VwVfG).

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben, eine Stadtbahnhaltestelle barrierefrei auszubauen, ist, gemessen an den Zielen des zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes „vernünftigerweise geboten“. Nach § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen.

In Anwendung des § 8 Abs. 3, 3a PBefG ist auch der den Rahmen der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildende Nahverkehrsplan 2021 zu berücksichtigen. Schließlich ist gemäß § 8 Abs. 3 S. 1 PBefG dem Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie dem Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung Rechnung zu tragen (vgl. OVG Lüneburg, Urt. v. 04.12.2014, Az.: 7 KS 30/12, Rn. 28).

Gemäß dem Nahverkehrsplan 2021 sieht der Ausbaustandard von Stadtbahnstrecken vor, dass alle neuen und auszubauenden Haltestellen barrierefrei zu errichten sind. Dies gilt sowohl für den Bahnsteig als auch für die Erreichbarkeit der Bahnsteige aus dem angrenzenden öffentlichen Straßenraum und für den Einstieg in die Fahrzeuge. Langfristiges Ziel ist die barrierefreie Gestaltung aller Stadtbahnhaltestellen. Bezüglich der Zugänge sieht der Nahverkehrsplan 2021 vor, dass alle Haltestellen grundsätzlich mit mindestens zwei Zugängen ausgestattet werden, die beide barrierefrei als Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 % und Zwischenpodesten oder mit Aufzügen ausgeführt werden sollen, soweit die örtlichen Bedingungen dies mit einem nicht unverhältnismäßig hohen Aufwand zulassen. Nur in Ausnahmefällen kann einer der Zugänge ausschließlich als Treppe errichtet werden.

Der Hochbahnsteig in der hier planfestgestellten Form wird diesen Maßstäben gerecht. Im Bereich des Hochbahnsteigs können alle Menschen sicher und bequem ein- und aussteigen. Der Einstieg in die Stadtbahn ist barrierefrei gegeben. Die Erreichbarkeit des Bahnsteigs ist nur vom



südlichen Ende aus barrierefrei gegeben; am nördlichen Ende des Hochbahnsteigs schließt eine Treppe an, welche erst im Zuge des DB-Verfahrens von der Infra und der DB gemeinsam in einem zweiten Abschnitt errichtet wird. Das südliche Ende des Bahnsteigs stellt allerdings den Hauptzugang des Bahnsteigs dar, denn nur dort befindet sich der direkte Überweg zum S-Bahnhof. Auch die Bushaltestellen sowohl in Richtung stadteinwärts als auch in Richtung stadtauswärts können nur über das südliche Ende des Bahnsteigs erreicht werden. In Anbetracht dieses Umstands liegt hier ein Ausnahmefall vor, in dem ein barrierefreier Zugang mit Rampe und Ruhepodest ausreicht und in dem der andere Zugang ausschließlich als Treppe errichtet werden kann.

2.2.2.2 Belange der Straßenbahn

Straßenbahnrechtliche Grundlage für die barrierefreie Baumaßnahme ist § 8 Abs. 5 des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG)⁶. Danach sind sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.

Die Anforderungen an den Bau und Betrieb von Straßenbahnanlagen sind in der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) konkretisiert. Danach müssen die Betriebsanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 2 Abs. 1 S. 1 BOStrab). Diese Anforderungen gelten nach § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BOStrab als erfüllt, wenn Betriebsanlagen und Fahrzeuge 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 Abs. 2 BOStrab).

Die Einhaltung der technischen Regelwerke ist durch die Vorhabenträgerin sicherzustellen. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.9.

2.2.2.3 Variantenprüfung

Der beabsichtigte Bau des Mittelhochbahnsteigs Bahnhof Nordstadt ist im Hinblick auf die Ausgestaltung nicht zu beanstanden. Es wurden insgesamt zwölf Varianten mit zwei Untervarianten zur Realisierung des Vorhabens untersucht. Die Planfeststellungsbehörde konnte hier die sogenannte Null-Variante außer Betracht lassen. Bei der Null-Variante verbliebe der Zustand so, wie

⁶ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) in der Fassung vom 24.04.2002 (BGBl I 2002, 1467, 1468), in der derzeit gültigen Fassung.



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 Abs. 3 S. 3 PBefG, also der Erreichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, nicht genügen. Somit kann eine nähere Auseinandersetzung mit der sogenannten Nullvariante entfallen.

2.2.2.3.1 Untersuchung alternativer Lösungen

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung wurden die zwölf Varianten mit zwei Untervarianten untersucht. Dabei wurden aufgrund des Raumbedarfs von Varianten mit Seitenhochbahnsteigen nur Varianten mit Mittelhochbahnsteigen untersucht. Die Machbarkeitsuntersuchung beruhte auf der Vorgabe, dass der Mittelhochbahnsteig mit einer Länge von 70 m unmittelbar nördlich der Straßenbrücke geplant werden sollte. Die Verlegung der Haltestelle auf die Straßenbrücke wurde ausgeschlossen: Es liegt ein fest verbauter, nicht absenkbarer Bord mit einer Höhe von 20 cm auf der Brücke vor; dies steht einem barrierefreien Überweg entgegen. Die neue Haltestelle sollte nicht auf oder südlich der Straßenbrücke liegen, da sie die Realisierung der von der Stadt geplanten Weidendammtrasse behindern könnte. Die untersuchten Varianten weisen Unterschiede hinsichtlich der Lage der Haltestelle, hinsichtlich der Seitenraumgestaltung, hinsichtlich der Führung des MIV und des Radverkehrs hinsichtlich der Fällung und Neupflanzung von Straßenbäumen auf.

2.2.2.3.1.1 Variante 1

Die Variante 1 sah eine direkte Anbindung an die S-Bahn vor. Für die Positionierung des Bahnsteigs war geplant, dass die Gleise durch Verschwenkungen, die sich teilweise auf der Straßenbrücke und außerhalb der mittleren Brückenträger befinden würden, aufgeweitet würden. Der MIV und der Busverkehr würden auf dem Bahnkörper geführt. Ein Überholen einer haltenden Stadtbahn von Rettungsfahrzeugen im Haltestellenbereich wäre nicht möglich. Die Straßenborde verblieben in gleicher Lage.

2.2.2.3.1.2 Variante 2

Bei der Variante 2 war die Hochbahnsteigposition genauso geplant wie bei Variante 1. Anstelle einer Verschwenkung des stadtauswärtigen Gleises auf der Brücke würde die Trassierung schon ca. 200 m südlich der Straßenbrücke anfangen, wodurch der Gleisabstand frühzeitig vergrößert wäre. Das stadtauswärtige Gleis wäre somit auf der gesamten Länge der Straßenbrücken außerhalb der mittleren Brückenträger verlegt, sodass auf einer Länge von ca. 130 m Parkstände entfielen.



2.2.2.3.1.3 Variante 3

Mit einer Verschiebung von Hochbahnsteig, Zugängen und Bushaltestellen um ca. 9 m nach Norden sah Variante 3 eine leicht veränderte Trassierung vor. Die Straßenborde blieben in ihrer Bestandslage erhalten. Die Bushaltestellen lägen weiterhin an ähnlicher Stelle bei dem Hochbahnsteigzugang mit Rampe. Die stadtauswärtige Bushaltestelle läge durch die Verschiebung nun vollständig außerhalb der Brücke.

2.2.2.3.1.4 Variante 4

Die Variante 4 stellte eine Anpassung von Variante 3 dahingehend dar, dass die Bushaltestellen mit einer größeren Breite geplant würden, um ausreichend Platz für breitere Witterungsschutzdächer zu gewährleisten. Außerdem befände sich die stadtauswärtige Bushaltestelle aus Platzgründen hinter der Überquerungsanlage für Fußgänger. Die getrennten Geh- und Radwege müssten wegen des Einsatzes von breiteren Witterungsschutzdächern entsprechend angepasst werden.

2.2.2.3.1.5 Variante 5

Die Bahnsteigposition ist in der Variante 5 um wenige Meter weiter nach Norden verschoben als in der Variante 3. Die Variante 5 beinhaltet eine Aufweitung der Fahrbahn, um das Überholen einer haltenden Stadtbahn beidseitig durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Als Resultat der Fahrbahnaufweitung kommt es zu einer Verbreiterung des gesamten Straßenraums: Die Grünstreifen mit Bäumen wären mit 2,0 m Breite geplant, der Radweg würde 1,6 m Breite einnehmen und der Gehweg 2,0 m. Die Verbreiterung des Straßenraums würde eine Verbreiterung des Dammes oder Winkelstützwände notwendig machen. Zudem müssten sämtliche Bestandsbäume gefällt werden, welche durch den Grünstreifen teilweise ersetzt werden können. Die Bushaltestelle in Richtung Haltenhoffstraße würde auf die südliche Seite der Straßenbrücke unmittelbar nördlich der Einmündung Engelbosteler Damm/Auf dem Loh verlegt.

2.2.2.3.1.6 Variante 6

Als Weiterführung von Variante 5 ist in der Variante 6 der Umbau der DB-Brücke berücksichtigt, wodurch sich die Ausbaulänge um ca. 110 m bis zum Knotenpunkt Fenskestraße verlängern würde. Es würde ein Sicherheitsstreifen für Mittelstützen freigehalten, wodurch das stadteinwärtige abmarkierte Stadtbahngleis mit dem im Bestand separaten MIV-Fahrstreifen zusammengelegt werden müsste. Die stadteinwärtige Bushaltestelle Fenskestraße würde verschoben, damit ein Bus nicht im Stadtbahngleisbereich halten würde.

2.2.2.3.1.7 Variante 7

Der Umbau der DB-Brücke ist ebenfalls als Weiterführung von Variante 5 in Variante 7 berücksichtigt, wodurch sich die Ausbaulänge um ca. 90 m bis zum Knotenpunkt Fenskestraße verlängern würde. Hierbei würden keine Mittelstützen benötigt. Eine Planung von separaten Fahrstreifen auf beiden Seiten wäre nicht möglich, weswegen die Gleise – wie im Bestand – unter der



Brücke asymmetrisch liegen würden, um auf einer Seite einen separaten Fahrstreifen zu gewährleisten. Die durch das Entfernen der Seitenstützen freiwerdende Fläche des Seitenraums würde dem Rad- und Gehweg mehr Breite zur Verfügung stellen.

2.2.2.3.1.8 Variante 8a

Die Planung der Variante 8a beinhaltet den Bau eines Mittelhochbahnsteiges unter Berücksichtigung der geplanten Velo-Route. Es wurde zudem untersucht, wie möglichst viele Bestandsbäume zu erhalten wären. Für den DB-Brückenneubau würde die bestehende Breite ohne Stützen veranschlagt. Um unter der DB-Brücke den Seitenraum mit einer Breite von mindestens 5,0 m (Sicherheitsstreifen 0,5 m, Radweg 2,5 m und Gehweg 2,0 m) zu realisieren, wären keine zusätzlichen Fahrstreifen möglich, sodass Stadtbahn und MIV sich unter der DB-Brücke eine gemeinsame Verkehrsfläche teilen müssten. Damit die geplanten Fahrbahnrande innerhalb des Platzbedarfs der vorhandenen Bestandsbäume verbleiben könnten, wären keine zusätzlichen Fahrstreifen für den MIV möglich, was zur Folge hätte, dass haltende Stadtbahnen nicht überholt werden könnten. Im Bereich der Bushaltestelle Fenskestraße würde der stadteinwärtige Radweg durch einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn, welcher im Bereich der Bushaltestelle unterbrochen ist, führen.

2.2.2.3.1.9 Variante 8b

Die Planung der Variante 8b entspricht der Planung der Variante 8a. Allerdings würde bei Variante 8b stadteinwärtig ein Neubau der Bushaltestelle erfolgen, sodass der Radweg im Seitenraum ohne Unterbrechung geführt werden könnte.

2.2.2.3.1.10 Variante 9a

Die Variante 9a baut auf den Varianten 8a und 8b auf und entspricht der Planung der Variante 8a. Im Bereich des Hochbahnsteigs wurde allerdings ein separater MIV-Fahrstreifen untersucht. Die Fahrstreifen neben dem Hochbahnsteig wären rund 3 m breit und würden stadtauswärts die Bushaltestelle am Fahrbahnrand beinhalten. In den restlichen Seitenräumen wäre ein Grünstreifen von 2,0 m mit Baumneupflanzungen vorgesehen. Dahinter lägen 2,5 m breite Radwege und 2,0 m breite Gehwege, sodass sich der Gesamtstraßenquerschnitt deutlich in den vorhandenen Böschungsbereich hinein verbreitern würde.

2.2.2.3.1.11 Variante 9b

Die Planung der Variante 9b entspricht der Planung der Variante 9a. Stadteinwärtig würde allerdings ein Neubau der Bushaltestelle erfolgen, sodass der Radweg im Seitenraum ohne Unterbrechung geführt werden könnte.



2.2.2.3.1.12 Variante 10

Die Variante 10 sieht einen Abstand der Widerlagerwände von ca. 30,5 m vor. Gleichzeitig würde eine Unterkantenabsenkung des Brückenüberbaus um ca. 10 cm erfolgen. Unter der Eisenbahnüberführung wären ein besonderer Bahnkörper in beiden Richtungen sowie jeweils ein MIV-Fahstreifen je Richtung vorgesehen. Das Überholen einer haltenden Stadtbahn wäre für Rettungsfahrzeuge stadtauswärts über eine eigene MIV-Fahrbahn bzw. eine überbreite Mischverkehrsfläche und stadteinwärts über den Radweg möglich. In den Seitenräumen wären der Radweg mit einer Breite von 2,5 m und der Gehweg mit einer Breite von 2,0 m geplant. Durch den Umbau der Seitenräume würden Bestandsbäume ohne Neupflanzungen entfallen.

Die Bushaltestelle am Bahnhof Nordstadt läge stadtauswärts hinter der Querung in der Nähe der Zugangsrampe. Die stadteinwärtige Haltestelle läge nach Süden verschoben an der Einmündung Auf der Loh. Die Bushaltestelle Fenskestraße würde stadteinwärts in ähnlicher Lage ersetzt. Durch den besonderen Bahnkörper könnte die Stadtbahn haltende Busse überholen.

2.2.2.3.1.13 Variante 11

Die Variante 11 ist ähnlich wie Variante 10 geplant, sieht allerdings 20 Baumneupflanzungen südlich der Brücke und eine leichte Verschiebung der Gleislage im Knotenpunktbereich zugunsten des westlichen Seitenraums vor. Der Grünstreifen würde direkt an die Fahrbahn angrenzen. Außerdem würden im Südwesten der Geh- und der Radweg in der Anordnung miteinander getauscht. Unter der DB-Brücke ergäbe sich wie in Variante 10 ein besonderer Bahnkörper; die Seitenräume würden durch die Sicherheitsstreifen, welche außerhalb der Brücke als Grünstreifen fortgeführt wären, breiter ausfallen, sodass die Fläche zwischen den Widerlagern vollständig verwendet würde.

2.2.2.3.1.14 Variante 12 (Vorzugsvariante)

Die Variante 12 berücksichtigt die Ende Juli 2022 konkretisierte Neuplanung des Neubaus der DB-Eisenbahnüberführung sowie die Velo-Route. Die Gesamtausbaulänge erstreckt sich über rund 300 m. Durch die Verschiebung der Haltestelle um rund 30 m nach Norden betragen die Abstände zur Haltestelle Fenskestraße rund 250 m und zur Haltestelle An der Strangriede rund 460 m. Die Gleislage ist so gewählt, dass die Haltestelle möglichst nahe zur S-Bahnhaltestelle liegt. Gleichzeitig wird die Gleislage an der Einmündung Petersstraße nicht wesentlich in Richtung Osten verschoben, um die aktuell schon zu hohe Längsneigung im Gehweg nicht noch weiter zu erhöhen. Im Knotenpunktbereich Schulenburger Landstraße/Fenskestraße sind die Gleise in Richtung Osten verschoben, um den Seitenraum für einen getrennten Geh- und Radweg zu verbreitern.

Zwischen Knotenpunkt Schulenburger Landstraße/Fenskestraße und dem Hochbahnsteig Bahnhof Nordstadt fahren die Stadtbahnen auf besonderem Bahnkörper in beiden Richtungen. Der MIV wird jeweils auf einem 3,5 m breiten Fahrstreifen daneben geführt. Stadteinwärts endet der



besondere Bahnkörper am Beginn des Hochbahnsteigs, danach teilen sich MIV und Stadtbahn eine gemeinsame Verkehrsfläche. Stadteinwärts liegt die Bushaltestelle rund 120 m nach Süden versetzt und damit südlich der Straßenbrücke, sodass die haltenden Busse den Stadtbahnbetrieb nicht behindern können. Stadtauswärts beginnt der besondere Bahnkörper in der Hochbahnsteigmitte auf Höhe der Einmündung Petersstraße; davor liegt die Bushaltestelle in einer überbreiten Fahrbahn, sodass zum einen einfahrende Bahnen haltende Busse und zum anderen MIV und Rettungskräfte haltende Bahnen überholen können.

Es entfallen Bestandsbäume unterschiedlicher Größe, und zwar vor allem auf den bestehenden Böschungsf lächen. Die Seitenräume bestehen auf beiden Seiten aus einem 2,5 m breiten Radweg der Velo-Route und einem 2,5 m breiten Gehweg. Im Bereich des Hochbahnsteigs sind 2,0 m breite Grünstreifen mit Baumneupflanzungen auf beiden Seiten vorgesehen.

2.2.2.3.2 Variantenvergleich

Die Realisierbarkeit der Varianten 1 und 2 wurde ausgeschlossen, weil die Straßenbrücke eine Lage der Gleise neben den mittleren Brückenträgern statisch nicht aufnehmen kann. Ebenfalls wurde Variante 3 ausgeschlossen, weil auch die dabei vorgesehene Verschwenkung der Gleise auf der Straßenbrücke aus statischen Gründen nicht möglich ist. Überdies würde in Variante 3 ein haltender Bus den Stadtbahnbetrieb beeinträchtigen; aus demselben Grund wurde auch die Variante 4 ausgeschieden.

Die Variante 5 wurde wegen der Nichtberücksichtigung des Umbaus der DB-Brücke ausgeschieden. Die in Variante 6 vorgesehenen Mittelstützen für die DB-Brücke erklärte die DB für nicht notwendig, weswegen eine Umsetzung der Variante 6 ausgeschlossen wurde. Die Variante 7, welche als Weiterführung von Variante 5 entwickelt wurde, bedeutete doch keine Verbesserung gegenüber dieser, weil in ihr die Anforderungen der Veloroute bezüglich breiterer Radwege nicht verwirklicht würden. Daher wurde die Variante 7 ausgeschlossen.

Mit den Varianten 8a und 8b würde die Veloroute berücksichtigt; diese Varianten haben aber den Nachteil, dass das Überholen der Stadtbahnen in stadtauswärtiger Richtung – die einen Hauptrettungsweg bedeutet – nicht möglich ist. Die Varianten 8a und 8b wurden daher ausgeschieden. In den Varianten 9a und 9b ist das erste Vorplanungsergebnis des Brückenneubaus der DB, welches eine Vergrößerung des Abstands der neuen Widerlagerwände auf 30,5 m zur Folge hat, noch nicht berücksichtigt, denn dieses Ergebnis wurde erst nach der Planung der Varianten 9a und 9b von der DB mitgeteilt. Aufgrund dessen wurden die Varianten 9a und 9b ausgeschlossen.

Mit der Variante 10 wurde das erste Vorplanungsergebnis des Brückenneubaus der DB berücksichtigt, und für den Hauptrettungsweg in stadtauswärtiger Richtung wurden in dieser Variante erstmalig die Seitenräume verbreitert. Jedoch wurden in dieser Variante für das Entfallen der Bestandsbäume gar keine Ersatzpflanzungen vorgesehen, weswegen sie schließlich ausge-



schieden und stattdessen die Variante 11 geplant wurde. Diese Variante beinhaltete Ersatzpflanzungen für die entfallenden Bestandsbäume. Bei der Konkretisierung der Vorplanung der DB-Brücke stellte sich allerdings Ende Juli 2022 heraus, dass der zuletzt übermittelte Abstand von 30,5 m aus technischer Sicht auf ca. 26,5 m zu reduzieren war. Deshalb wurde die Variante 11 ausgeschieden und vielmehr die Variante 12 erarbeitet.

All diese Ausschlussgründe sprechen gegen eine Realisierung der Varianten 1 bis 11. Darüber hinaus sprechen die nachfolgend angestellten Erwägungen für die Umsetzung der Variante 12 als Vorzugsvariante.

Auf der Strecke C-Nord ist der Bahnhof Nordstadt die letzte Haltestelle, die mit einem Mittelhochbahnsteig barrierefrei ausgebaut wird. Im Vergleich zum Status quo wird auch an dieser Haltestelle eine Barrierefreiheit erreicht, sodass das Ziel des Nahverkehrsplans 2021 der Barrierefreiheit auf der gesamten Strecke C-Nord verwirklicht werden kann.

Die Lage der Haltestelle in Variante 12 weist zwar längere Laufwege zur S-Bahn auf als manche der zuvor geplanten Varianten – so insbesondere die Varianten 1 bis 4 – aber diese sind wegen der Randbedingung der Gleislage auf der Straßenbrücke nicht umsetzbar. Die veränderte Umsteigebeziehung zwischen Stadtbahn und Stadtbus führt dazu, dass gegenüber der Umsteigebeziehung, die dadurch gekennzeichnet ist, dass im Bestand in gleicher Richtung an selber Stelle Bahn und Bus abfahren, bei der Vorzugsvariante Laufwege von rund 70 m in stadtauswärtiger Richtung sowie von rund 180 m in stadteinwärtiger Richtung entstehen. Die Umsteigebeziehung zwischen Stadtbahn und Stadtbus betrifft aber nur einen kleinen Teil der Fahrgäste. Die Hauptumsteigebeziehung an der Haltestelle betrifft den Umstieg von der Stadtbahn in die S-Bahn und umgekehrt.

Ferner verbessert sich die Verkehrslage insofern, dass zumindest in Fahrtrichtung stadtauswärts das Überholen einer haltenden Stadtbahn für den MIV ermöglicht wird, da die Fahrbahn eine überbreite Mischverkehrsfläche vorsieht. Das Überholen einer haltenden Stadtbahn in stadteinwärtiger Richtung ist immerhin über den Radweg möglich. Diese Möglichkeit besteht zwar im Bestand grundsätzlich auch, allerdings nur in stadtauswärtiger Richtung, sodass eine Fahrt in stadteinwärtige Richtung im Bestand zwangsläufig eine Fahrt gegen die Fahrtrichtung darstellt.

Für die Vorzugsvariante spricht außerdem, dass durch die Verbreiterung der lichten Weite der DB-Brücke die Stadtbahnen in beiden Richtungen auf besonderem Bahnkörper geführt werden können. Dies ist im Bestand nicht der Fall. Von den Planungsvarianten trifft dies auch nur auf die Varianten 10 und 11 zu, deren Realisierbarkeit allerdings aus den oben genannten Gründen ausgeschlossen wurde.



Ferner entfallen in Variante 12 zwar durch die stadteinwärtige Bushaltestelle sechs Stellplätze für das Parken auf der Fahrbahn am Straßenrand; allerdings entstehen unmittelbar nördlich der Straßenbrücke durch das Auflassen der bestehenden Fußgängerüberquerung und das Verschieben der Haltestelle rund acht neue Parkmöglichkeiten am Straßenrand.

Die für die Realisierung der Variante 12 zu fällenden 125 Bestandsbäume, welche nur mit 9 Baumneupflanzungen teilweise ersetzt werden, stellen einen Nachteil dar. Ein weiterer Nachteil besteht in der Flächenversiegelung durch die Verbreiterung des Straßenraums. Allerdings sind diese Maßnahmen zugleich nicht vermeidbar, wenn das Vorhaben des barrierefreien Ausbaus der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord nicht verhindert werden soll.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist die Wahl der Vorzugsvariante nicht zu beanstanden. Sie wird vielmehr auch von der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig erachtet.

2.2.2.4 Immissionen

2.2.2.4.1 Lärm

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG⁷ ist u. a. bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Straßenbahnen, wozu der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt gehört, sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV⁸ vorzunehmen.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Straßenbahnen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

⁷ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz), in der Fassung vom 17.05.2013 (BGBl. I 2013, 1274; 2021, 123), in der derzeit gültigen Fassung.

⁸ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334), in der zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung.



Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	
57 dB/A (Tag)	47 dB/A (Nacht)
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	
59 dB/A (Tag)	49 dB/A (Nacht)
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	
64 dB/A (Tag)	54 dB/A (Nacht)
Gewerbegebiete	
69 dB/A (Tag)	59 dB/A (Nacht)

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms durch einen erheblichen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A) ansteigt. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Sofern die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt wird, ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die maßgeblichen Gebietszuordnungen für die jeweilige Nutzungsart sind den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen der Landeshauptstadt Hannover entnommen und im Lageplan zum schalltechnischen Gutachten (Anlage 11.1) dargestellt. Im Bereich nördlich der Petersstraße ist ein Mischgebiet ausgewiesen, südlich davon befindet sich ein Gewerbegebiet. Im südlichen Bereich der Straße Auf dem Loh ist ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Nördlich der Haltestelle



befinden sich im Bereich der Schulenburger Landstraße ein Mischgebiet und im Gebiet der Straße Am Hopfengarten sowie der Treitschkestraße jeweils ein Allgemeines Wohngebiet.

Nach § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der 16. BImSchV nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 - RLS“⁹ und bei Schienenwegen nach Anlage 2 der 16. BImSchV nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03“¹⁰ zu erfolgen.

Durch die Baumaßnahme errechnen sich nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03 in den Bereichen der Schulenburger Landstraße, der Treitschkestraße und der Straße Am Hopfengarten Pegelerhöhungen von max. 1,2 dB(A) sowohl für den Tageszeitraum als auch für den Nachtzeitraum für die dort gelegenen Gebäude. In der Petersstraße ergeben sich Abweichungen um zwischen -0,5 dB(A) und +0,7 dB(A) für den Tageszeitraum und zwischen -0,6 und +0,8 für den Nachtzeitraum. Für den Bereich der Straße Auf dem Loh sind Pegelerhöhungen um maximal bis zu 0,8 dB(A) tags und 0,9 dB(A) nachts errechnet worden.

Eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV liegt hiernach nicht vor, sodass keine Ansprüche auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV bestehen.

Neben der Betrachtung des Lärmschutzes der einzelnen Verkehrswege nach den Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV hat die Planfeststellungsbehörde wegen der hohen (Vor-) Belastungen eine Betrachtung der Auswirkungen der maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege (Schulenburger Landstraße, Am Hopfengarten, Treitschkestraße, Petersstraße, Auf dem Loh und Schienenverkehr der Stadtbahn) zusammen für geboten erachtet (sog. Summenpegel).

Die Planfeststellungsbehörde erkennt somit nicht, dass sich eine tatsächliche Betroffenheit der Bewohner aus einer Gemengelage der genannten Immissionen ergeben kann, die deshalb auch in ihrer Gesamtheit betrachtet werden muss, um sie im Rahmen dieses Verfahrens angemessen berücksichtigen zu können.

Eine solche Betrachtung kommt insbesondere immer dann in Betracht, wenn eine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist.¹¹ Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 3 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schüt-

⁹ VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698

¹⁰ Fundstelle: BGBl. I 2014 S. 2271 – 2313

¹¹ vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03.



zen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt.¹² Der Ordnungsgeber besitzt hier einen weiten Gestaltungsspielraum. Demzufolge ist nicht davon auszugehen, dass der Ordnungsgeber die Grenzwerte in gleicher Höhe festgesetzt hätte, wenn er zugrunde gelegt hätte, dass bei der verbundenen Planfeststellung mehrerer Verkehrswege Gesamtbeurteilungspegel zu berechnen sind.

Vorliegend ist bei der Summenpegelberechnung als Ergebnis festzuhalten, dass sich Pegelerhöhungen von maximal bis zu 0,6 dB(A) tags und nachts errechneten; an drei Gebäuden in der Petersstraße errechneten sich Pegelminderungen von bis zu -0,2 dB(A). Die Immissionssituation stellt sich insgesamt rechnerisch als nur geringfügig verändert dar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergeben sich daher keine Schutzmaßnahmen aus der Gesamtlärbetrachtung als solcher.

2.2.2.4.2 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.¹³ Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist.¹⁴ Es muss sich um Nachteile handeln, die den Betroffenen auch unter Berücksichtigung einer etwaigen Vorbelastung des Gebiets billigerweise nicht mehr zumutbar sind.¹⁵ 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.¹⁶

¹² vgl. BVerwG, Urt. v. 26.02.2003 – 9 A 1/02.

¹³ BVerwG, Beschluss vom 10. Oktober 1995 – 11 B 100/95 –, Rn. 28, juris.

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

¹⁵ BVerwGE 51, 29; 57, 304; 58, 161; 59, 261; 77, 287; 77, 297; 87, 342.

¹⁶ Vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14/09 –, Rn. 28, juris.



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 25% rechtlich nicht zu beanstanden. Diese Erhöhung rechtfertigt sich daraus, dass eine Zusatzbelastung von 25% nach dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis die Wahrnehmungsschwelle für Unterschiede der Beurteilungsschwingstärke darstellt.¹⁷ 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.

Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch Erschütterungen durch die Stadtbahn und angesichts der 25 %-Schwelle hat das mit der Durchführung der Schalltechnischen Untersuchung beauftragte akkreditierte Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann als Ergebnis für die erschütterungstechnische Untersuchung konstatiert, dass sich aus den geplanten Maßnahmen in keinem Fall eine als wesentlich zu bewertende Erhöhung der Erschütterungsimmissionen ergibt.

2.2.2.5 Belange der Umwelt

2.2.2.5.1 Naturschutzfachliche Betrachtung

2.2.2.5.1.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG))¹⁸. 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 (vergleiche § 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Verursacherpflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde ihren Beurteilungsspielraum¹⁹ sachgerecht anhand anerkannter Bewertungsmaßstäbe ausgefüllt.

Der rechtlichen Betrachtung der Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist die sich aus der am 10.10.2025 eingereichten Deckblattunterlage veränderte Planung zugrunde gelegt, denn die ursprüngliche Planung, die mit den Gesamtunterlagen am 23.01.2025 eingereicht

¹⁷ Vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017 – 3 A 1/16 –, Rn. 106, juris.

¹⁸ Niedersächsisches Naturschutzgesetz in der Fassung vom 19.02.2010 (Nds. GVBl 2010, 104), in der derzeit gültigen Fassung.

¹⁹ BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 40/07, juris Rn. 28.



wurde, hat infolge der Ergänzung und Aktualisierung insbesondere bezüglich des Ausmaßes der Eingriffe sowie der Kompensationsmaßnahmen Änderungen erfahren.

2.2.2.5.1.2 Eingriff

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Bahnhof Nordstadt auf der Stadtbahnstrecke C-Nord stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Eingriffe in Natur und Landschaft 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 Abs. 1 BNatSchG).

Bei der Maßnahme kommt es zur Fällung von 55 Bäumen im Straßen- und Böschungsbereich. Damit können auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten einzelner Individuen der Artengruppe Vögel verloren gehen.

Zudem werden durch die Erweiterung des Straßenbereichs und den Einbau von Stützwänden Flächen dauerhaft überbaut und dadurch versiegelt. Von der Versiegelung ist eine Fläche von 174,92 m² betroffen.

Durch die Fällung der 55 Bäume und den starken Rückschnitt bei weiteren Bäumen wird außerdem das Landschaftsbild beeinträchtigt.

Weitere Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter liegen nicht vor.

2.2.2.5.1.3 Vermeidungsgebot

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt folglich nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung damit einhergehender Beeinträchtigungen neben der Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort.

Mit einer Umweltbaubegleitung soll dafür gesorgt werden, dass mögliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die Baumaßnahme erkannt und soweit möglich vermieden werden, wobei insbesondere die gesetzliche Regelung des Rückschnittverbots aus § 39 Abs. 5 BNatSchG überwacht wird (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 3.2 und Maßnahmenblatt 01_V). Die Umweltbaubegleitung sorgt auch für die Einhaltung der gesetzlichen und planfestgestellten Maßnahmen und Vorkehrungen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote.



Alle zu fällenden Bäume sind vorab durch geeignetes Fachpersonal auf Baumhöhlen und Besatz zu kontrollieren. Der Zeitpunkt der Kontrolle soll unmittelbar vor der Fällung liegen, um das Auslösen von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG auszuschließen (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 3.2 und Maßnahmenblatt 02_V).

Zum Schutz der Bäume sind Baumschutzmaßnahmen nach den gesetzlichen Vorgaben zu ergreifen. Dabei muss die DIN 18920 „Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen“ eingehalten werden. Zusätzlich sind die Regularien der 2023 erschienen „Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen“ (R SBB), die die allseits bekannte RAS-LP 4 aus dem Jahr 1999 ersetzt, zu beachten (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.3.1.2 sowie Unterlage 12.1, Kapitel 3.2 und Maßnahmenblatt 03_V).

Um Störungen und Gefährdungen von Vögeln und Fledermäusen zu vermeiden, sind die Fällungen und Rodungen von Bäumen in Anwendung des Rückschnittverbots aus § 39 Abs. 5 BNatSchG außerhalb des Zeitraums vom 01.03. bis zum 30.09. vorzunehmen (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.3.1.3, Unterlage 12.1, Kapitel 3.2 und Maßnahmenblatt 04_V).

Das Vermeidungsgebot im Sinne von §§ 13 S. 1, 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG wird durch die vorgesehenen Maßnahmen erfüllt. Darüberhinausgehende Vermeidungsmaßnahmen sind nicht angezeigt.

2.2.2.5.1.4 Ausgleich und Ersatz

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

Die nach Durchführung der festgesetzten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen verbliebenen unvermeidbaren Eingriffe werden durch die Kompensationsmaßnahmen der Planung so bewältigt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild mehr zurückbleiben.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG). Der erforderliche Ausgleich ist gleichsam erreicht, wenn alle erheblichen Beeinträchtigungen mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden können. Sie stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigung. Dafür müssen sie nicht zwangsläufig an Ort und Stelle des Eingriffs ausgeführt werden, aber in demselben Naturraum, der von dem Eingriff in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist fast immer ein größeres Gebiet als die überbaute oder unmittelbar veränderte Grundfläche.



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 Absatz 2 Satz 3 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach Absatz 5 zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten (§ 15 Abs. 6 S. 1, 2 BNatSchG).

Die nach Durchführung der festgesetzten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen verbliebenen unvermeidbaren Eingriffe werden durch Kompensationsmaßnahmen der Planung so weit wie möglich bewältigt. Für die Fällung der 55 Bäume ist ein Ausgleich erforderlich. Dieser bemisst sich nach der vorgenommenen Bilanzierung so, dass für zwei Bäume ein Ausgleich im Verhältnis 1:1, für 36 Bäume ein Ausgleich im Verhältnis 1:2 sowie für 17 Bäume ein Ausgleich im Verhältnis 1:3 zu leisten ist. Dabei ergibt sich in Summe ein Ausgleich durch Pflanzungen von 125 Bäumen. Entsprechend der finalen Planung der Vorhabenträgerin sind 9 Bäume im Vorhabengebiet neu zu pflanzen. Insoweit werden die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet. Für die verbleibenden 116 Bäume, für die keine Realkompensation möglich ist, wird der Eingriff zwar nicht kompensiert, doch wird hierfür ein Ersatzgeld festgesetzt (s. Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.1.1 sowie Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.5.1.6).

Durch das Vorhaben wird mehr Fläche versiegelt als entsiegelt. Aus der Kompensationsbilanzierung folgt, dass für die Versiegelung von 174,92 m² die Notwendigkeit eines Ausgleichs einer Fläche von 455,1 m² besteht (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 4). Dieser Kompensationsbedarf kann vollständig umgesetzt werden, denn die Vorhabenträgerin verfügt über ein Kontingent an Ausgleichsflächen aus weiteren Projekten. Im Bereich der Haltestelle Glocksee kann ein Kontingent von 50 m² für den Ausgleich der Versiegelung an der Haltestelle Bahnhof Nordstadt beansprucht werden. Gleiches gilt für die Bereiche der Haltestelle Wiesenau mit einer Ausgleichsfläche von 303 m² und der Haltestelle Ungerstraße mit einer Ausgleichsfläche von 102,1 m². Der Eingriff durch die Versiegelung wird somit vollständig ausgeglichen.

Die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch die Fällung der 55 Bäume und den starken Rückschnitt bei weiteren Bäumen wird ebenfalls vollständig ausgeglichen. Es ist vorgesehen, dass die Böschungsbereiche mit Sträuchern bepflanzt werden. Auch werden im unmittelbaren Eingriffsbereich zumindest 9 Bäume nachgepflanzt. Es ist zu erwarten, dass sich dadurch im Laufe



der Zeit wieder ein ähnliches Landschaftsbild wie vor der Umsetzung des Vorhabens entwickeln wird.

2.2.2.5.1.5 Naturschutzfachliche Abwägung

Mit den unter den Ziffern 2.2.2.5.1.3 und 2.2.2.5.1.4 benannten Maßnahmen wird eine qualitativ und quantitativ ausreichende Kompensation der Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes erbracht. Eine Ausnahme stellen hierbei die 116 nicht realkompensierten Bäume dar. Weil eine Kompensation dieser Bäume weder über das 1000-Bäume-Programm der Landeshauptstadt Hannover noch über ein Kontingent bereits gepflanzter Bäume der Vorhabenträgerin möglich ist, wurde hierfür ein Ersatzgeld berechnet (s. Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.1.1 sowie Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.5.1.6).

Die fehlende vollständige Kompensation des Eingriffs führt indes nicht dazu, dass das Vorhaben nicht planfestgestellt werden könnte. Vielmehr sind in diesem Fall gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG die für das Vorhaben sprechenden Belange mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege abzuwägen. Die Planfeststellungsbehörde haben bei dieser Abwägungsentscheidung die nachfolgend dargestellten Erwägungen geleitet.

Ausgehend von dem überwiegenden Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie des Landschaftsbildes beschränkt sich die gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG vorzunehmende naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung auf die verbleibende Beeinträchtigung des Naturguts Pflanzen, die sich aus der Fällung der 116 Bäume ergibt, für die keine Realkompensation möglich ist. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Die Planfeststellungsbehörde misst vorliegend dem öffentlich-rechtlichen Belang der Errichtung des Mittelhochbahnsteigs für die Nutzung von 3-Wagen-Zügen eine übergeordnete Bedeutung zu. Das Interesse an der Errichtung der Haltestelle mit einem Mittelhochbahnsteig mit den betrieblichen Erfordernissen des öffentlichen barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnsystems nach dem Nahverkehrsplan 2021 der Region Hannover überwiegt das Interesse an der Integrität von Natur und Landschaft in Form der verbleibenden Beeinträchtigung des Naturguts Pflanzen, die sich aus der Fällung der 116 Bäume ergibt, für die keine Realkompensation möglich ist. Der Bau des Hochbahnsteigs dient dem Wohl der Allgemeinheit. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die weder vermeidbar noch ausgleichsfähig sind, wiegen regelmäßig schwer; um sie zu überwinden, genügen nur solche Belange, die ihrerseits gewichtig sind (BVerwG, Beschl. v.



22.05.1996 – 4 B 30/95). Der Belang der Errichtung des Mittelhochbahnsteigs für die Nutzung von 3-Wagen-Zügen zur Erreichung des Ausbaustandards des Nahverkehrsplans 2021, was dem Wohl der Allgemeinheit dient, ist hier gewichtiger als der Belang der Beeinträchtigung des Naturguts Pflanzen.

2.2.2.5.1.6 Ersatzgeld

Wird der Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen und durchgeführt, obwohl die mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist vollständig auszugleichen oder zu ersetzen sind, so hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 6 Satz 1 BNatSchG für die verbleibenden Beeinträchtigungen Ersatz in Form von Geld zu leisten. Gemäß § 15 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG bemisst sich die Ersatzgeldzahlung hierbei nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie der Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Sind die Kosten nicht feststellbar, bemisst sich die Ersatzzahlung nach Dauer und Schwere des Eingriffs unter Berücksichtigung der dem Verursacher daraus erwachsenden Vorteile, § 15 Abs. 6 S. 3 BNatSchG. In diesem Fall bemisst sich gemäß 6 Abs. 1 S. 1 NNatSchG die Höhe einer Ersatzzahlung nach der Dauer und Schwere des Eingriffs; sie beträgt höchstens 7 Prozent der Kosten für die Planung und Ausführung des Vorhabens einschließlich der Beschaffungskosten für Grundstücke. Auf die Zugrundelegung der in dieser Regelung gewählten Bemessungskriterien in einem Zulassungsbescheid verweist auch die Rechtsprechung des OVG Lüneburg: Weil die tatsächlichen Kosten präzise erst im Nachhinein festgestellt werden könnten, ist die prognostische Ermittlung der Investitionskosten nach § 6 Abs. 1 S. 1 NNatSchG hinzunehmen.²⁰ Diese Art der Bemessung kommt nicht bloß zum Tragen, wenn die Kosten für eine mögliche Naturalkompensation nicht zu ermitteln sind, sondern auch dann, wenn es keine Möglichkeit gibt, die in Rede stehende Beeinträchtigung zu kompensieren.²¹

Hier ist es der Vorhabenträgerin nicht möglich, 116 von 125 zu fällenden Bäumen durch Ersatzpflanzungen auszugleichen. Die Planfeststellungsbehörde könnte gem. § 15 Abs. 5 S. 3 BNatSchG i.V.m. § 6 Abs. 1 S. 1 NNatSchG die Höhe des Ersatzgelds anhand dieser Gesamtinvestitionskosten berechnen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sich bereits die Untere Naturschutzbehörde der Region Hannover mit der konkreten Bezifferung des Ersatzgelds auseinandergesetzt hat.

²⁰ OVG Lüneburg, Urt. v. 10.01.2017 – 4 LC 197/15.

²¹ Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, BNatSchG, § 15, 107. EL Mai 2025, Rn. 50.



Ursprünglich hatte die Vorhabenträgerin in der Fassung der Planunterlagen vom 21.01.2025 für die zu diesem Zeitpunkt noch beabsichtigte Fällung von 125 Bäumen eine Kostenaufstellung in Unterlage 12.1 auf S. 26 aufgeführt, aus der die Kosten für den Ankauf von Pflanzen und Flächen sowie deren Fertigstellungs- und Entwicklungspflege hervorgingen.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ergaben sich dann jedoch Differenzen über die Höhe des Ersatzgelds mit der Unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover sowie mit der Landeshauptstadt Hannover. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde fehlten in der Kostenaufstellung in der Unterlage 12 in der Fassung der Planunterlagen vom 21.01.2025 noch die Planungskosten und waren die Ankaufkosten für die Bäume nicht schlüssig.

Vor der Einreichung der Planunterlagen in der Fassung vom 10.10.2025 stimmte sich die Vorhabenträgerin mit der Unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover und auch mit der Landeshauptstadt Hannover erneut ab. Infolgedessen korrigierte sie die Anzahl der zu fällenden Bäume, für die keine Realkompensation möglich ist, von 125 auf 116 herunter. Als Höhe des Ersatzgelds gab die Vorhabenträgerin in dieser Fassung der Planunterlagen einen Betrag von 73.080,00 € an, welcher allerdings noch nicht die finalen Kosten der Unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover darstelle, die sich höher belaufen würden.

In ihrer Äußerung auf den seitens der Planfeststellungsbehörde beabsichtigten Erörterungsverzicht vom 30.10.2025 hat die Untere Naturschutzbehörde der Region Hannover vorgeschlagen, die Höhe des Ersatzgeldes auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Stand vom 10.10.25 auf S. 28 errechneten 90.878,14 € mit Zahlungsfrist 31.12.2026 festzusetzen. Hierbei handelte es sich allerdings um einen Fehler, den die Vorhabenträgerin mit dem überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 04.12.2025 korrigierte (vgl. Ziffer 2.1.2). Die Region Hannover hat mit Schreiben vom 24.11.2025 abschließend ein Ersatzgeld in Höhe von 73.080,00 € festgesetzt. Aus den Ausführungen in Unterlage 12.1 in dieser Fassung der Planunterlagen (Fassung vom 10.10.2025) ergibt sich zwar nicht, wie sich diese Summe im Einzelnen aufschlüsselt. Mangels anderer Deutungsvarianten ist allerdings davon auszugehen, dass in den 73.080,00 € nunmehr sämtliche für die Ersatzgeldhöhe zu berücksichtigenden Kosten einbezogen sind.

Die Planfeststellungsbehörde setzt daher das Ersatzgeld in Höhe von 73.080,00 € fest (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.1.1). Dieses ist gem. § 15 Abs. 5 S. 5 BNatSchG vor Durchführung des Eingriffs zu leisten.

2.2.2.5.1.7 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter Nr. 1.3.1.4 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung der nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 S. 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.



2.2.2.5.1.8 Benehmensherstellung

Gemäß § 17 Abs. 1 S. 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Region Hannover als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Region Hannover hat in ihrer Stellungnahme vom 25.03.2025 erklärt, dass das Benehmen zu den naturschutzfachlichen Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren noch nicht hergestellt werden könne; die Stellungnahme sei vorläufig bis zur Vorlage überarbeiteter Unterlagen.

Die Vorhabenträgerin hat die Planunterlagen, insbesondere die naturschutzfachlichen Unterlagen, im Lauf des Verfahrens überarbeitet; am 10.10.2025 hat sie die überarbeiteten und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Unterlagen eingereicht. Die untere Naturschutzbehörde hat mit ihrer Äußerung auf den seitens der Planfeststellungsbehörde beabsichtigten Erörterungsverzicht vom 30.10.2025 erklärt, dass keine Bedenken gegen die Genehmigung des beantragten Vorhabens bestehen.

2.2.2.6 Artenschutz (Tiere und Pflanzen)

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. Es liegt kein Verstoß gegen den besonderen Artenschutz gem. § 44 BNatSchG vor.

Nach § 44 Abs. 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. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 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. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 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.

Durch die Umweltbaubegleitung wird für die Einhaltung der gesetzlichen und planfestgestellten Maßnahmen und Vorkehrungen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote gesorgt. Mit der Kontrolle aller zu fällenden Bäume auf Baumhöhlen und Besatz, die durch geeignetes Fachpersonal unmittelbar vor der Fällung erfolgen soll, werden der Verlust von Lebensstätten sowie artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG vermieden. Die Verbotstatbestände der §§ 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG werden daher nicht erfüllt.



Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist nicht tangiert, da gefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie beziehungsweise § 7 Abs. 2 Nr. 13 und Nr. 14 BNatSchG im Plangebiet nicht vorkommen.

2.2.2.7 Abfall

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der Abfallwirtschaft ist gegeben. Aus § 15 Abs. 1 S. 1 KrWG folgt die Verpflichtung des Erzeugers oder Besitzers, Abfälle zu beseitigen. Durch die Behandlung von Abfällen sind deren Menge und Schädlichkeit zu vermindern, § 15 Abs. 1 S. 2 KrWG. Energie oder Abfälle, die bei der Beseitigung anfallen, sind hochwertig zu nutzen, § 15 Abs. 1 S. 3 KrWG. Abfälle sind so zu entsorgen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird, § 15 Abs. 2 KrWG. Diesen Anforderungen wird das Vorhaben unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter 1.3.4 gerecht. Beeinträchtigungen nach § 15 Abs. 2 KrWG können so vermieden werden.

2.2.2.8 Bodenschutz

Gem. § 4 Abs. 1 BBodSchG hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Zur Erfüllung der sich aus §§ 4 und 7 und den auf Grund von § 5 Satz 1, §§ 6 und 8 BBodSchG erlassenen Rechtsverordnungen ergebenden Pflichten kann die zuständige Behörde gem. § 10 Abs. 1 S. 1 BBodSchG die notwendigen Maßnahmen treffen.

Der Einhaltung dieser rechtlichen Maßstäbe wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.3.5 Rechnung getragen.

2.2.2.9 Wasser

Im Wirkungsbereich des Vorhabens liegen keine Oberflächengewässer, und es grenzen auch keine Oberflächengewässer unmittelbar daran an. Das Vorhabengebiet befindet sich ebenfalls nicht in einem Trinkwasserschutzgebiet oder eines Trinkwassergewinnungsgebiets und grenzt auch nicht unmittelbar daran an. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Ein Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu erwarten.

Bei einer gezielten Versickerung ist eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen. Im Fall einer Grundwasserabsenkung von mehr als 5.000 m³ ist durch die Vorhabenträgerin rechtzeitig ein Antrag bei der Unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Hannover zu stellen (vgl. Ziffer 1.3.6).

2.2.2.10 Kampfmittelbeseitigung

Im zweiten Weltkrieg war das heutige Gebiet des Landes Niedersachsen vollständig durch Kampfhandlungen betroffen. Daher sollte vor geplanten Bodeneingriffen grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich von Kampfmitteln durchgeführt werden. Zuständig hierfür ist der



Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN, angegliedert an die Regionaldirektion Hameln-Hannover für das gesamte Land Niedersachsen.

2.2.2.11 Denkmalschutz

Gem. § 6 Abs. 1 DSchG NI sind Kulturdenkmale in Stand zu halten, zu pflegen, vor Gefährdung zu schützen und, wenn nötig, instand zu setzen. Verpflichtet sind der Eigentümer oder Erbbauberechtigte und der Nießbraucher; neben ihnen ist verpflichtet, wer die tatsächliche Gewalt über das Kulturdenkmal ausübt. Die Verpflichteten oder die von ihnen Beauftragten haben die erforderlichen Arbeiten fachgerecht durchzuführen.

Im westlichen Vorhabenbereich befindet sich ein denkmalgeschütztes Gelände, das vor Beginn der Baumaßnahmen demontiert und nach Beendigung aller Baumaßnahmen wiederaufgebaut werden muss. Durch die Demontage und den Wiederaufbau soll das denkmalgeschützte Gelände vor Gefährdung durch die Baumaßnahmen geschützt werden.

Das beabsichtigte Vorgehen für die Demontage und den Wiederaufbau des denkmalgeschützten Geländers ergibt sich aus den Planunterlagen. Dabei ist das hierzu erstellte Maßnahmenblatt mit Einreichung der Deckblattunterlage vom 10.10.2025 abgeändert worden.

Entsprechend des im Maßnahmenblatt 05_V aus der Deckblattunterlage vom 10.10.2025 beschriebenen Vorgehens soll so verfahren werden, dass die Vorhabenträgerin die Beweissicherung vornimmt, bevor eine vorsichtige Demontage durch eine Fachfirma durchgeführt wird. Der Abtransport, die Einlagerung und eine eventuelle Aufarbeitung vor dem Wiederaufbau des Geländers sollen durch die Landeshauptstadt Hannover vorgenommen werden. Der Wiederaufbau soll wiederum durch eine Fachfirma durchgeführt werden. Abschließend wird die Vorhabenträgerin einen Abgleich des Geländers mit der Beweissicherung durchführen. Die Kostentragung für das Versetzen des Geländers übernimmt die Vorhabenträgerin; für die Aufarbeitung kommt die Landeshauptstadt Hannover auf.

Mit der Durchführung der Demontage und dem Wiederaufbau des denkmalgeschützten Geländers entsprechend des Maßnahmenblatts 05_V wird das Kulturdenkmal ordnungsgemäß vor Gefährdung geschützt und werden die erforderlichen Arbeiten fachgerecht durchgeführt. Der denkmalschutzrechtlichen Erhaltungspflicht aus § 6 Abs. 1 DSchG NI wird hiermit genügt.

Die Kostentragung für die Instandsetzung ergibt sich nicht aus dem DSchG NI, sondern stellt eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen den Beteiligten dar. Diese bleibt von der Planfeststellung unberührt.

2.2.2.12 Eigentum

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt ausschließlich die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende (privatrechtliche) Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens.



Werden Grundstücke durch das Vorhaben in Anspruch genommen, bedarf es hierzu im Grundsatz der Zustimmung des Eigentümers. Die Feststellung des Planes ersetzt nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer, die Grundstücke im Sinne des Antrages zu nutzen. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 30 PBefG), mit der die Zulässigkeit der Enteignung für das nachfolgende Enteignungsverfahren verbindlich festgestellt wird. Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall selbst ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG²² vorbehalten.

Für das Vorhaben ist kein Grunderwerb erforderlich.

Für den Bau der Stützwand und die Wiederherstellung der Böschung am Fuß der Stützwand bedarf es einer vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen der LHH sowie der DB. Dabei ist eine Baugenehmigung auf dem DB-Gelände im Vorfeld mit der DB besprochen und beantragt worden. Während der Bauzeit sollen Flächen für die Baustelleneinrichtung sowie für temporäre Aufstellflächen für Mobilkrane oder Be- und Entladungen in Anspruch genommen werden, wobei jedoch keine Flächen privater Dritter herangezogen werden.

2.2.2.13 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.

2.2.2.13.1 LGLN - Kampfmittelbeseitigungsdienst

Das LGLN hat darauf hingewiesen, dass vor geplanten Bodeneingriffen grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung hinsichtlich der Kampfmittelbelastung durchgeführt werden sollte, weil Kampfmittel aus dem zweiten Weltkrieg heute noch im Boden verblieben sein können. Als mögliche Maßnahmen hierzu nannte das LGLN eine historische Erkundung, bei der alliierte Kriegsluftbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden, oder eine Sondierung durch eine gewerbliche Kampfmittelräumfirma. Man solle sich vor Bodeneingriffen bei der Gefahrenabwehrbehörde der Gemeinde nach den vor Ort geltenden Vorgaben erkundigen. Bei konkreten Baumaßnahmen berate der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN zudem über geeignete Vorgehensweisen.

²² Niedersächsisches Enteignungsgesetz in der Fassung vom 06.04.1981 (Nds. GVBl 1981, 83), in der derzeit gültigen Fassung.



Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass eine Luftbildauswertung durchgeführt worden ist (BA-2022-04739), deren Erkenntnisse in die Ausführung einfließen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf. Auf die Nebenbestimmung unter 1.3.10 wird verwiesen.

2.2.2.13.2 Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Die Vodafone GmbH hat darauf hingewiesen, dass im Vorhabengebiet Telekommunikationsanlagen ihres Unternehmens verlaufen würden, und einen Lageplan hierzu übersandt. Sie hat gefordert, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, dass sie nicht überbaut werden und dass vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Für den Fall einer Umverlegung oder Bauelfdfreimachung benötige die Vodafone GmbH einen Vorlauf von mindestens 3 Monaten an TDRA-N.Hannover@vodafone.com, damit die Planung und Bauvorbereitung veranlasst werden und die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden könnten. Die Vodafone GmbH wies außerdem darauf hin, dass sich das von der Vorhabenträgerin angefragte Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass auf dem beiliegenden Bestandsplan keine Leitungen dargestellt seien. Außerdem seien im Planfeststellungsbereich des beantragten Vorhabens laut Ergebnis ihrer Leitungs koordinierung auch keine Leitungen der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH vorhanden. Das von der Vorhabenträgerin mit der Planung beauftragte Ingenieurbüro Transtecbau sei ebenfalls von der DB infraGO mit einer gemeinsamen Leitungs koordinierung (für beide Bauabschnitte bzw. beide Planfeststellungsverfahren) beauftragt.

Die Planfeststellungsbehörde vermag auf dem von der Vodafone GmbH übersandten Lageplan keine Leitungen zu erkennen. Sie erachtet die Erwiderung der Vorhabenträgerin für zutreffend, sodass kein Regelungsbedarf besteht.

2.2.2.13.3 Gascade Gastransport GmbH

Die Gascade Gastransport GmbH hat dargelegt, dass ihre Anlagen nicht von dem Plangebiet betroffen sind. Vorsorglich hat sie für die Planung von Kompensationsmaßnahmen klargestellt, dass solche nicht ihre Anlagen beeinträchtigen dürften und nicht im Schutzstreifen ihrer Anlagen stattfinden dürften. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, seien diese ebenfalls der Gascade Gastransport GmbH mit entsprechenden Planunterlagen zur Stellungnahme vorzulegen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung dargetan, dass eine Kompensation auf externen Flächen nicht geplant sei. Sollte eine entsprechende Kompensation auf externen Flächen geplant werden, werde die Gascade beteiligt.



Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Einhaltung Nebenbestimmung unter 1.3.12. Im Übrigen sieht sie keinen Regelungsbedarf.

2.2.2.13.4 LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

Die LEA hat keine Einwände gegen das beantragte Vorhaben benannt. In ihrer Stellungnahme wurde allerdings der Hinweis gegeben, dass die bauliche Umsetzung gem. § 60 i.V.m. § 62 BOStrab der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) bedürfe.

Die Vorhabenträgerin hat erklärt, dass die Ausführungspläne gem. § 60 i.V.m. § 62 BOStrab der TAB vor Baubeginn vorgelegt würden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Einhaltung der Nebenbestimmung unter 1.3.9; darüber hinaus besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

2.2.2.13.5 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege

Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege hat erklärt, ihm seien aus dem Planbereich und seinem näheren Umfeld gegenwärtig keine archäologischen Kulturdenkmale bekannt. Gegen das Vorhaben bestünden aus bodendenkmalfachlicher Sicht daher keine Bedenken. Veränderungen oder nicht vorliegende Informationen zum o.g. Verfahren könnten zu einer abweichenden Einschätzung führen und bedürften daher einer neuen Stellungnahme. Im Übrigen hat das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege auf die sich aus § 14 Abs. 1, 2 NDSchG ergebenden Pflichten hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass die Hinweise Beachtung finden werden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Einhaltung der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.11. Im Übrigen besteht kein weiterer Regelungsbedarf.

2.2.2.13.6 Enercity Netz GmbH

Die Enercity Netz GmbH hat darauf hingewiesen, dass Leitungstrassen ihres Unternehmens betroffen sind. Sie hat diesbezüglich Lagepläne beigelegt, in denen insbesondere auf das Merkheft der Enercity Netz GmbH für Baufachleute hingewiesen wird, das auf Wunsch zur Verfügung gestellt werden kann. Ferner hat sie in ihrer Stellungnahme dargelegt, dass Fernmeldekabel-Umlegungsarbeiten gemäß den Absprachen aus den Koordinierungsgesprächen mit der TransTec! zu erfolgen hätten.

Die Vorhabenträgerin hat erklärt, dass die Leitungstrassen im Rahmen der Leitungs koordinierung berücksichtigt würden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Einhaltung der Nebenbestimmung unter 1.3.12. Darüber hinaus besteht kein Regelungsbedarf.



2.2.2.13.7 LBEG

Das LBEG hat Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen, die für den Standort über den NIBIS Kartenserver bezogen werden können, gegeben. Ferner hat es angemerkt, dass diese Hinweise aber keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht ersetzen. Für geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts hat das LBEG auf die Zugrundelegung der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen hingewiesen.

In ihrer Erwiderung hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass ein geotechnischer Bericht gemäß den DIN-Vorschriften in jeweils gültiger Fassung erstellt und hierzu der NIBIS-Kartenserver eingesehen wurde.

Ein Regelungsbedarf ist nicht gegeben.

2.2.2.13.8 ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Von der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG sind keine grundsätzlichen Bedenken zur vorgesehenen Variante 12 geäußert worden. Allerdings hat sie verschiedene Hinweise gegeben:

Da die Bushaltestellen in ihren Abmessungen nicht im Detail voll vermaßt seien (Standort des WSD mit Abmessungen und Darstellung der Durchgangsbreite vor dem WSD, sowie die Länge der Haltestelle), sollten diese noch einmal versandt werden. Dabei sollten die Haltestellenlängen von 18 m mit einer Bordansicht von 16 cm sowie eine Durchgangsbreite vor dem Witterungsschutzdach von 1,50 m berücksichtigt werden.

Für die Sicherstellung eines reibungslosen Linienverkehrs während der Baumaßnahme bestehe das Erfordernis einer Berücksichtigung der LSA-Bevorrechtigung der Linie 121 auf dem Umleitungsfahrtweg. Entsprechende Detailabstimmungen seien mit der ÜSTRA durchzuführen.

Weil in der Planunterlage 6 (Ausbauquerschnitt) der Bus ohne Außenspiegel dargestellt sei, hat die ÜSTRA darauf hingewiesen, dass diese ebenfalls bei der Breite zu berücksichtigen sind, wenn nicht erfolgt.

Ferner hat die ÜSTRA auf den Erläuterungsbericht auf Seite 39 Bezug genommen, wo die Darstellung des nördlichen Zugangs zum Hochbahnsteig als Provisorium beschrieben ist. Von der ÜSTRA werde es bevorzugt, den Treppenaufgang für Fahrgäste so lange zu sperren oder wegzulassen, bis auch der Bauabschnitt 2 beendet ist. Beim Halten eines 3-Wagen-Zuges an der Haltestelle müsse der Überstand von 3 m berücksichtigt werden. Dies werde als Gefahrstelle für Fahrgäste angesehen, wenn dieser Aufgang in der Bauphase nutzbar sein sollte.



Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass Bushaltestellen grundsätzlich nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sind, sondern dass für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen die Zuständigkeit der LHH bestehe. Bushaltestellen würden grundsätzlich barrierefrei nach dem Regionsstandard geplant, hier jedoch in 2,80 m Breite.

Bezüglich der LSA-Bevorrechtigung der Buslinie 121 hat sie dargelegt, dass der Umleitungsfahrtweg mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt werde. Die ÜSTRA werde in gewohnter Form an der weiteren Planung beteiligt.

Die Busse seien in ihrem vollen Platzbedarf berücksichtigt. In umgekehrter Blickrichtung mit Frontansicht wären die Spiegel grafisch enthalten.

Zum nördlichen Zugang vom Bahnsteig hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass der Raum beim Brückeneinschub benötigt werde, weswegen der Bahnsteig nach Norden hin abgesperrt werde, bis eine gefahrlose Benutzung möglich ist. Die Treppendarstellung im Lageplan bezieht sich auf den endgültigen (planfestzustellenden) Ausbauzustand des Hochbahnsteiges.

Für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen ist der Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover einschlägig. Dieser bindet die regionszugehörigen Kommunen bei ihrer Planung. Die Zuständigkeit für die Barrierefreiheit der Bushaltestelle liegt daher nach der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bei der Landeshauptstadt Hannover, sodass eine Entscheidung über diesen Einwand der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG nicht getroffen werden kann.

Bezüglich des nördlichen Zugangs hat die Vorhabenträgerin mit Übersendung der Gegenäußerungen am 10.10.2025 einen überarbeiteten Lageplan übersandt, in dem kenntlich gemacht ist, dass die Treppe erst im zweiten Bauabschnitt hergerichtet wird. Angesichts des Umstands, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, dass der Bahnsteig nach Norden hin abgesperrt werde, bis eine gefahrlose Benutzung möglich ist, besteht bezüglich der Treppe kein weiterer Regelungsbedarf.

2.2.2.13.9 Region Hannover

2.2.2.13.9.1 Untere Naturschutzbehörde

Die Untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 25.03.2025 ausgeführt, es falle auf, dass die Baumverluste, die in der Planunterlage vom 23.01.2025 mit 41 zu fällenden Bäumen angegeben waren, im Vergleich zum Bau anderer Hochbahnsteige sehr hoch seien, was stadtklimatisch sehr ungünstig sei. Die UNB hat auf das Eingriffsvermeidungsgebot und die angemessene Berücksichtigung dieses Umstands in der Variantenprüfung hingewiesen. Wenn auch der Vorhabensbereich keine besonders hohe Aufenthaltsqualität aufweise, hielten sich natürlich dennoch Menschen dort beim Warten auf die Stadtbahn oder den Bus sowie auf Fuß- und Radwegen



unterwegs auf. Die UNB hat auf die mikroklimatisch spürbaren Auswirkungen auf das Klima, insbesondere an heißen Tagen, hingewiesen. Auch durch die Neupflanzung einiger junger Bäume könne der Verlust durch die beabsichtigten Baumfällungen längst nicht kompensiert werden.

Klärungsbedürftig sei außerdem die übliche Bauzeitenregelung aus § 39 Abs. 5 BNatSchG, die im Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegt werden müsse. Dies sei wichtig, da es ansonsten möglich sei, zu jeder Zeit in Vegetationsbestände einzugreifen, wenn der Eingriff erst einmal eine Zulassung habe. Die Aussage im Text auf S. 23 zur Überwachung durch die Umweltbaubegleitung bei „abweichendem Baustart“ bestätige diese Notwendigkeit. Es handele sich um eine absolut planbare Maßnahme, die notwendigen Gehölzfällungen könnten während des Winters durchgeführt werden.

Hinsichtlich des Versiegelungsgrads hat die UNB angemerkt, dass die Tabelle auf S. 25 mangels Ersichtlichkeit dessen, welchen Flächen welcher Versiegelungsgrad zugeordnet werde, nicht transparent sei. Es gebe klare Aussagen nach niedersächsischen Regelungen, die mit der infra besprochen worden seien. Nach Einschätzung der UNB gebe es in diesem Planungsgebiet entweder versiegelte oder unversiegelte Flächen, das Vorkommen teilversiegelter Flächen wäre eher überraschend. Die Tabelle sei gemäß den der infra kommunizierten Regelungen zu überarbeiten.

Zu Kapitel 4.2.1 / Maßnahmenblatt 01_A hat die UNB eingewandt, die Verrechnung von Defiziten mit eventuellen, bei zukünftigen Baumaßnahmen zu erzielenden Überschüssen bei Ver- und Entsiegelung sei ungünstig, zumal noch eine abgestimmte Regelung mit dem bei der Region Hannover geführten Kompensationsflächenkataster ausstehe. Für die Zukunft sei eine solche Verrechnung sicher möglich, aber dieses Verfahren sollte in sich abgeschlossen sein und die Eingriffe vollständig kompensieren. Entweder lasse sich während der Überarbeitungsphase der Unterlagen noch klären, wie viele Ersatzbäume noch im Stadtgebiet untergebracht werden müssten, oder die fiktive Ersatzfläche müsse entsprechend vergrößert werden; es wird auf andere Verfahren hingewiesen, in denen bereits Pauschalen von 25 m² pro Baum anerkannt worden seien. Dazu kämen noch die vermutlich höheren Werte aus der Versiegelungsbilanz.

Die UNB hat außerdem beanstandet, dass der in Tabelle 3 aufgezeigte Vorschlag zur Ersatzgeldberechnung ebenfalls noch nicht ganz schlüssig sei. Einerseits würden die Planungskosten fehlen, und andererseits würden sich die ungewöhnlich hohen Kosten für den Ankauf von Bäumen nicht erschließen. Die Region Hannover setze aktuell für die Pflanzung von Einzelbäumen ein Ersatzgeld von 630 € inklusive fiktiver Grundstückskosten an. Woher die exorbitant hohe Zahl in der Unterlage (3.700 € pro Baum) stamme, könne nicht nachvollzogen werden.

Vonseiten der UNB ist außerdem darauf hingewiesen worden, dass die Baumschutzsatzung nicht zur Anwendung komme, wenn die Eingriffsregelung nach BNatSchG abgearbeitet werde. Sie gebe natürlich gute Anhaltspunkte zum Kompensationsverhältnis bei Baumverlusten. Aber wenn man eine fiktive Ersatzmaßnahme plane und rechne, seien die fiktiven Bäume auch nicht wie



Straßenbäume zu behandeln. Ein Belüftungssystem wäre zum Beispiel bei Baumpflanzungen in der Landschaft eher unüblich.

Die Vorhabenträgerin hat aufgrund der in der Auslegung vorgetragenen Äußerungen die ursprüngliche Planung geändert bzw. ergänzt und aktualisiert (vgl. Ziffer 2.1.2). Der Erwidern liegt das Deckblatt vom 10.10.2025 zugrunde, dem wiederum eine Abstimmung mit der UNB und der LHH vorausgegangen ist.

Bezüglich der nunmehr zu fällenden 55 Bäume hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass diese große Anzahl zum großen Teil aus dem Bewuchs resultiere, welcher sich selbst auf der künstlichen Böschung entwickelt hat und durch Sträucher ersetzt werden solle, um ein ähnliches Landschaftsbild zu schaffen (Deckblatt, S. 26f).

Hinsichtlich der Bauzeitenregelung hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass die notwendigen Gehölzfällungen während der Winterperiode 2025/26 durchgeführt würden (Deckblatt, S. 3, 24 und 30).

Wenn eine Teilversiegelung wie eine Vollversiegelung zu behandeln sei, wäre nach Ansicht der Vorhabenträgerin bereits im Bestand die komplette Fläche als Vollversiegelung zu betrachten. Es sei ein Bodengutachten erstellt worden, für welches zur genaueren Erkundung der Baugrundverhältnisse Rammkernsondierungen gemäß DIN EN ISO 22475-02 ausgeführt worden seien. Dabei seien die Rammkernsondierungen RKS 1S bis RKS 4S ausgeführt worden, die so weit wie möglich in unbefestigten Geländebereichen (Böschungen, Pflanzbeet) angesetzt worden seien. Mit den Rammkernsondierungen habe man zunächst Auffüllungen als Dammschüttung angetroffen, die zwischen 4,60 m und 6,35 m tief unter Geländeoberkante hinabreichen würden. Die Sondierungen RKS 1H und RKS 2H seien im Gleis Richtung Innenstadt angesetzt worden. Der Übergang zu den gewachsenen Böden sei in 4,90 m Tiefe festgestellt worden. Der Eingriff durch den Gleisbau erfolge bis maximal 1 m Tiefe, an der Böschung werde Erdreich aufgefüllt. Demnach bestehe sowohl im Bestand als auch in der Planung Vollversiegelung, und es komme zu keiner Ver- oder Entseiegelung.

Die Vorhabenträgerin hat im Deckblatt, S. 31, ausgeführt, dass für die 116 Bäume ein Ersatzgeld zu leisten sei, und dass dieses in der durch die Untere Naturschutzbehörde festgelegten Höhe von 73.080,00 Euro gezahlt werde.

Der Hinweis zur Baumschutzsatzung, der im Deckblatt S. 58 des PDF-Dokuments unter Kartierarbeiten zu finden sei, werde dankend entgegengenommen.



Angesichts der Überarbeitung der naturschutzfachlichen Planunterlagen, die im Deckblattverfahren mit der UNB der Region Hannover sowie der Landeshauptstadt Hannover abgestimmt wurde, haben sich die Einwände der Region Hannover überwiegend erledigt.

Zudem hat sich die Vorhabenträgerin durch ihre ausdrückliche Erklärung dazu verpflichtet, das Ersatzgeld zu zahlen. Ferner hat sie die Einhaltung der Bauzeitenregelung zugesagt.

Bezüglich des Eingriffs in Natur und Landschaft durch die Fällung von 55 Bäumen sowie bezüglich der hierfür erforderlichen Kompensation verweist die Planfeststellungsbehörde im Übrigen auf die Ausführungen unter 2.2.2.5.1 sowie auf die Einhaltung der unter 1.3.1 festgesetzten Nebenbestimmungen.

2.2.2.13.9.2 Untere Abfallbehörde

In der Stellungnahme der unteren Abfallbehörde ist erklärt worden, dass aus abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Umsetzung des Bauvorhabens bestehen, sofern wie in Kap. 8.3 des Erläuterungsbericht verfahren werde. Ferner sind die zuständigen Ansprechpartner bei der Region Hannover benannt worden.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass sie die Hinweise beachten werde.

Die Nebenbestimmung unter 1.3.4 ist einzuhalten. Im Übrigen besteht kein Regelungsbedarf.

2.2.2.13.9.3 Untere Bodenschutzbehörde

Die untere Bodenschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass im Bereich des Baufeldes entlang der Rampe des Engelbosteler Damms zwischen der S-Bahn-Brücke und der Eisenbahnüberführung Fenskestraße / Hopfengarten im Umweltinformationssystem der Region Hannover keine Altlasten, schädliche Bodenveränderungen, etc. verzeichnet seien. Aufgrund der besonderen Lage des Hochbahnsteigs seien keine massiven Verunreinigungen im Untergrund zu erwarten. Aus fachlicher Sicht seien daher die Aussagen zum nachsorgenden Bodenschutz im Erläuterungsbericht unter Kapitel 8.3 ausreichend, zusätzliche Auflagen oder Nebenbestimmungen seien nicht erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat sich bereiterklärt, diese Hinweise und Auflagen zu berücksichtigen.

Die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.5 ist zu beachten. Ein weitergehender Regelungsbedarf besteht nicht.



2.2.2.13.9.4 Untere Wasserbehörde

Die untere Wasserbehörde hat in ihrer Stellungnahme problematisiert, dass laut Angaben in den Planfeststellungsunterlagen das anfallende Niederschlagswasser zum Teil versickere und zum Teil in den öffentlichen Regenwasserkanal eingeleitet werden solle. Wenn es sich hierbei um eine ungezielte flächige Versickerung handele, seien keine wasserrechtlichen Belange betroffen. Bei einer gezielten Versickerung sei eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.

Sie hat ferner ausgeführt, dass im Fall einer erforderlichen Grundwasserabsenkung rechtzeitig mit dem Team Gewässerschutz Ost der Region Hannover Kontakt aufzunehmen sei.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass die komplette Straßenverkehrsanlage zwischen den Stützwänden über Straßeneinläufe entwässert würde und die Rampe bzw. der Bahnsteig (Längsgefälle) ebenfalls indirekt eingeleitet würden. Im Böschungsbereich versickere das Regenwasser direkt, also ungezielt. Die – nicht planfestzustellenden - Provisorien würden flächig in den Seitenraum entwässern.

Falls wider Erwarten eine Grundwasserabsenkung erforderlich sein sollte, würde rechtzeitig der entsprechende Kontakt aufgenommen.

Wenn die Vorhabenträgerin im Fall der Notwendigkeit einer Grundwasserabsenkung mit dem Team Gewässerschutz Ost der Region Hannover Kontakt aufnimmt oder im Fall einer gezielten Versickerung einen Antrag bei der Unteren Wasserbehörde stellt, ist dies ausreichend, um wasserrechtlichen Belangen gerecht zu werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.6.

2.2.2.13.10 DB AG - DB Immobilien

Die DB AG - DB Immobilien hat um die Beachtung von diversen Auflagen, Bedingungen und Hinweisen gebeten:

Die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der planfestgestellten und gewidmeten Bahnstrecke dürften nicht gefährdet oder gestört werden. Die Standsicherheit und Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) seien stets zu gewährleisten.

Die planfestgestellten Flurstücke der DB AG Gemarkung Hainholz, Flur 5, Flurstück 85/26, und Gemarkung Hainholz, Flur 5, Flurstück 85/12 würden teilweise überplant. Das Eisenbahnbundesamt sei daher im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen.



Für eine dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen der DB AG sei ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag abzuschließen. Zur Deckung der mit dem Antrag und dem Abschluss eines Gestattungsvertrages verbundenen Kosten und als Gegenleistung für die Einräumung der Gestattung seien nach den derzeit anzuwendenden Richtlinien vom Antragssteller bzw. Gestattungsnehmer ein Prüféntgelt und ein Gestattungsentgelt zu verlangen. Die vertragliche Regelung sei rechtzeitig vor der Realisierung der Vorhaben abzuschließen. Die Zustimmung der DB AG - DB Immobilien sei erst mit Abschluss des Vertrages gegeben.

Innerhalb der Abstandsfläche seien jederzeit Veränderungen der planfestgestellten Bahnanlage zu ermöglichen bzw. zulässig. Ein Baulasteintrag auf Bahngelände werde jedoch nur bei entsprechender vertraglicher Regelung in Aussicht gestellt. Bei der angrenzenden Fläche handele es sich nicht um eine Verkehrsfläche.

Zudem hat Die DB AG - DB Immobilien auf die Arbeiten für einen Gleisfeldkonzentrator hingewiesen und eine Abbildung zu dessen Planung in ihre Stellungnahme eingefügt. Der Gleisfeldkonzentrator sei Teil des neu zu errichtenden DSTW Hannover. Sie hat erklärt, die Arbeiten dafür sollten ab dem Jahr 2028 beginnen. In Anbetracht des beabsichtigten Abschlusses der Baumaßnahme Haltestelle Bahnhof Nordstadt bis Ende 2027 bestünden keine Berührungspunkte. Für den Fall, dass sich der Zeitplan nach hinten verändern sollte, hat die DB um rechtzeitige Mitteilung und Abstimmung gebeten.

Ferner hat die DB AG - DB Immobilien ausgeführt, Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürften nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Einer Versickerung in Gleisnähe könne nicht zugestimmt werden.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstünden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen könnten. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen seien erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen. In unmittelbarer Nähe der von der DB elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen sei mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliege dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) sei das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen sei durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung mit TÜV-Abnahme sicherzustellen. Die Kosten seien vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssten den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Abstand und Art von Bepflanzungen müssten so gewählt werden, dass diese z.B.



bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen könnten. Diese Abstände seien durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände sei entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgegangen werde könnte, müssten diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behalte sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen. Die DB hat deshalb darum gebeten, entsprechende Neuanpflanzungen in unmittelbarer Nähe der Bahn von vornherein auszuschließen.

Die DB AG - DB Immobilien hat auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn verwiesen. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden könnten und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirkten, könne sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung erklärt, dass Auflagen, Bedingungen und Hinweise beachtet würden.

Sie hat dargelegt, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs durch den hier beantragten ersten Bauabschnitt nicht gefährdet sei, da im Bereich der Brücke (Flurstück 85/12) lediglich provisorische Gleisanpassungen an die neue Gleislage am Hochbahnsteig vorgenommen werden müssten. Für Kabel- und Leitungsanlagen werde durch das von ihr beauftragte Planungsbüro Transteckbau eine gemeinsame Leitungs koordinierung für beide Bauabschnitte durchgeführt. Im Folgenden würde nur auf den im vorliegenden Planfeststellungsverfahren beantragten 1. Bauabschnitt Bezug genommen.

Das Eisenbahnbundesamt sei von der Planfeststellungsbehörde beteiligt worden, habe jedoch nicht reagiert. Der hier nicht beantragte zweite Bauabschnitt mit der veränderten Gradienten (Höhenlage des Gleises) infolge des DB-Brückenneubaus werde vom Eisenbahnbundesamt verfahrensrechtlich durchgeführt. In Abstimmung mit den Planenden befinde sich der Hochbahnsteig für den DB-Brückeneinschub nicht im Bau feld.

Auch eine dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen der DB AG sei erst im späteren Verfahren beim Eisenbahnbundesamt notwendig. Der im Plan GE1 (Unterlage 14) aufgeführte ca. 217 m² große Böschungsbereich müsse lediglich zum Bau der dahinter liegenden Stützwand vorübergehend in Anspruch genommen und angepasst werden. Für eine Bauerlaubnis seien erste Kontakte geknüpft.

Die Vorhabenträgerin hat sich für die Hinweise zum Verfahren und zum Zeitfenster des Gleisfeldkonzentrators bedankt.



Hinsichtlich der Ableitung von Oberflächenwasser hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass diese innerhalb der von der Stützwand begrenzten Straßenverkehrsanlage erfolge. Die Emissionen seien der Vorhabenträgerin bekannt; sie würden entweder nicht störend wirken oder seien tolerabel.

Die Vorhabenträgerin hat erklärt, eine Überschwenkbegrenzung werde wegen Größe und Entfernung der Hubgeräte nicht benötigt. Da keine ortsfesten Kräne eingesetzt würden, sei dies auch nicht möglich. Die geplanten Neuanpflanzungen seien aus dem Lageplan ersichtlich und könnten nicht ins DB-Gleis fallen.

Bezüglich des Schadensersatzhinweises hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie diesen zur Kenntnis genommen habe.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es für unwahrscheinlich, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs auf der planfestgestellten und gewidmeten Bahnstrecke gefährdet werden könnte. Zum einen werden im Brückenbereich nur provisorische Gleisanpassungen vorgenommen, zum anderen stellt etwa die beabsichtigte Leitungs koordinierung eine geeignete Vorkehrung dar, um Schäden zu verhindern.

Eine Beteiligung des Eisenbahnbundesamts ist in diesem Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden (s. Ziffer 2.1.2). Eine Betroffenheit des Eisenbahnbundesamts von diesem Verfahren besteht unterdessen nicht. Vielmehr tangiert der zweite Bauabschnitt, der von der Deutschen Bahn beim Eisenbahnbundesamt beantragt werden soll, den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahnbundesamts. Erst in diesem Verfahren wird sodann auch eine Grundstücksbetroffenheit der DB AG - DB Immobilien eintreten.

Entsprechend der von der DB AG - DB Immobilien anvisierten Bauzeit für den Gleisfeldkonzentrador, nämlich ab 2028, dürfte kein Konflikt mit der Realisierung des Bauvorhabens der Vorhabenträgerin bestehen. Sofern es durch zeitliche Verzögerungen doch einen Konflikt geben sollte, hat die Vorhabenträgerin Abstimmungen mit der DB AG - DB Immobilien vorzunehmen (s. Ziffer 1.3.3).

Hinsichtlich der Versickerung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.6 sowie auf die Ausführungen unter 2.2.2.13.9.4 und weist den Einwand der DB AG - DB Immobilien zurück.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin dazu, dass wegen Größe und Entfernung der Hubgeräte keine Überschwenkbegrenzung erforderlich ist, und dass die geplanten Neuanpflanzungen aus dem Lageplan ersichtlich sind und nicht ins DB-Gleis fallen können, erachtet die Planfeststellungsbehörde für zutreffend.



Einer weiteren Regelung im Planfeststellungsbeschluss bedarf es aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht.

2.2.2.13.11 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat darauf aufmerksam gemacht, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen der Telekom befinden.

Sie hat gefordert, dass Aufwendungen der Telekom bei der Durchführung des geplanten Vorhabens möglichst vermieden werden sollen. Sie hat daher um eine Beteiligung im Zuge der Ausbauplanung gebeten.

Ferner hat sie darauf hingewiesen, dass die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom von den Straßenbaumaßnahmen berührt werden und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssten. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen sei das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013, insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Sie hat darum gebeten, die Festlegung der endgültigen Baumstandorte entsprechend dem Merkblatt mit ihr abzustimmen. Durch die Baumpflanzungen sollten der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht dauerhaft behindert werden.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat einer Überbauung der Telekommunikationslinien nicht zugestimmt, weil dadurch der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinie verhindert würde und ein erhebliches Schadensrisiko für die Telekommunikationslinie bestehe. In allen Verkehrswegen seien geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,5 m für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen. Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit möglich sei. Hierfür müssten insbesondere Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die Bauausführenden müssten 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 Vorhabenträgerin hat erwidert, dass im hier beantragten Verfahren lediglich die Telekommunikationstrasse der Telekom Technik GmbH an der östlichen Böschung, im Bereich des Baumbestandes, und eine aus den Anlagen der Mail der Telekom Technik GmbH ersichtliche südliche Querung betroffen seien. Für das hier nicht beantragte gemeinsame Verfahren mit der DB AG beim EBA werde durch das von uns beauftragte Büro Transtecbau eine gemeinsame Leitungs-



koordinierung durchgeführt. Eine Beteiligung im Zuge der Ausführungsplanung sei damit gewährleistet. Auch Möglichkeiten späterer Baumpflanzungen (Überbauung) seien gewährleistet. Die Hinweise würden also beachtet. Zum Teil seien sie unzutreffend, da bei der Leitungs koordinierung einvernehmliche Lösungen getroffen werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird durch die Vorhabenträgerin eine weitere Beteiligung im Zuge der Ausführungsplanung durch die Leitungs koordinierung geleistet. Eine Überbauung durch spätere Baumpflanzungen ist ebenfalls möglich, wobei die Maßgaben der Deutschen Telekom Technik GmbH durch die Vorhabenträgerin zu beachten sind.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Einhaltung der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.12. Da die Vorhabenträgerin erklärt hat, die Hinweise zu beachten, besteht darüber hinaus kein weiterer Regelungsbedarf.

2.2.2.13.12 Landeshauptstadt Hannover

2.2.2.13.12.1 Soziales und Integration

Die Landeshauptstadt Hannover hat angemerkt, dass weder die Leitsysteme an der Stadtbahnhaltestelle noch die Aufbauten vermerkt seien, weshalb keine Aussage zur korrekten Platzierung getroffen werden könne.

Sie hat darauf hingewiesen, dass die Borde der Bushaltestellen mit dem aktuellen Standard der LHH, nämlich mit 16 cm, zu errichten seien.

Sie erachte es ferner für sinnvoll, vom Ausgang der S-Bahnen einen Leitstreifen zur stadteinwärtigen Bushaltestelle zu verlegen, um deutlich zu machen, dass der Weg dorthin führt. Dies würde auch sehbehinderten Menschen helfen, den Zugang zur S-Bahn von der Bushaltestelle aus sicher zu finden.

Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die Leitsysteme auf dem Hochbahnsteig sowie die Höhe der Busborde den bekannten Standards entsprechen würden (s. NVP 2021, S. 56f).

Sie hat erklärt, den Hinweis auf den Zugang zur S-Bahn würde sie unterstützen. Allerdings sei im stadtbahnrelevanten Teil die hintere Leitlinie durch das denkmalgeschützte Gelände gegeben, und auf der Brücke mit dem Zugang zur S-Bahn sei die LHH für Auffindestreifen zuständig. Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich um eine interne Klärung bei der Landeshauptstadt Hannover gebeten.

Für die Umsetzung der Leitsysteme an der Stadtbahnhaltestelle ist die Vorhabenträgerin zuständig. Im Erläuterungsbericht hat sie auf S. 44 ausgeführt, dass zum barrierefreien Ausbau auch der Einbau von einem visuell und taktil kontrastreich gestalteten Leitsystem für sehbehinderte



und blinde Menschen gehört. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Vorhabenträgerin dies umsetzen wird, und sieht keinen darüberhinausgehenden Regelungsbedarf, insbesondere nicht für den Bereich außerhalb der Planfeststellungsgrenze, der nicht im Zuständigkeitsbereich der Vorhabenträgerin liegt.

2.2.2.13.12.2 Verkehrsanlage und Stadtplanung

Laut Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover wurde die Planung der Verkehrsanlage einschließlich der stadtplanerischen und verkehrstechnischen Belange bereits im Vorfeld ausreichend abgestimmt. Daher hat sie hierzu keine weiteren Anmerkungen abgegeben.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin nichts erwidert.

Die Planfeststellungsbehörde unterstellt die Richtigkeit dieser Angaben und verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.7.

2.2.2.13.12.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Hinsichtlich des Landschaftspflegerischen Begleitplans hat die Landeshauptstadt Hannover Ergänzungen abgegeben. Insbesondere hat sie zu Seite 3 der Unterlage 12.1 angemerkt, dass es dort heißen müsste: „Für die Baumaßnahmen ist die Entfernung einiger Bäume im Straßen- und Böschungsbereich notwendig. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird der westliche und östliche Böschungsbereich neugestaltet und an die Gegebenheiten angepasst, sodass auch ein Teil der entfallenden Bäume in diesem Bereich als flächige Strauchpflanzungen ausgeglichen werden. Die Anpassung der ~~westlichen~~ Böschungsbereiche sieht, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover, die Abflachung der Kante und die Pflanzung von Sträuchern und ~~Bäumen~~ Gehölzen vor.“

Auf Seite 5, Abbildung 3, sei die „technische Darstellung der Stützwand im Böschungsbereich“ der TransTec zu sehen. Diese sei von OE 67.21 dahingehend ergänzt worden, dass die Böschungsbereiche mit einem Gefälle von mindestens 1:3 modelliert werden sollten, um eine sinnvolle Bewässerung und Pflege der Baumpflanzungen zu ermöglichen. Diese Anpassung der Böschungen sei jedoch aus Kostengründen von der infra abgelehnt worden. Die Pflege der Bepflanzung mit Großbäumen auf den Böschungen habe OE 67.21 aufgrund der schwierigen Anwuchserfolge abgelehnt. Eine strauchartige Bepflanzung mit Gehölzen geringerer Qualität sei jedoch sinnvoll und werde gefordert, um die langfristige Entwicklung einer artenreichen Bepflanzung, wie sie derzeit besteht, auf den Böschungen zu fördern. Auf den Seiten 27, 30 und in Anlage 9, Punkt 2.3, werde die Forderung formuliert, dass für jeden nicht gepflanzten Baum ein Ersatzgeld in Höhe von 3.700 € zuzüglich eines Honorars nach HOAI zu entrichten sei. Diese Regelung sei von OE 67.21 nach der letzten Kostenermittlung im Jahr 2024 festgelegt worden und stelle keine



„Aussage“ der Unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover dar. Unabhängig von dem Ersatzgeld sollten vor Ort so viele Pflanzungen wie möglich durchgeführt werden. Nachdem alle örtlichen Ersatzpflanzungen ausgeschöpft seien, müssten zusätzliche Ersatzpflanzungen anderen Hochbahnsteigen zugewiesen werden. OE 67.21 habe mehrfach Beispiele für verschiedene Hochbahnsteige genannt, bei denen ein Überschuss bestehe (Hochbahnsteig Windausstraße, Alter Flughafen, Wiesenau und Reiterstadion). Erst wenn alle Optionen ausgeschöpft wären, sei OE 67 bereit, die Bäume abzulösen und auf Honorarbasis nach neuen Standorten zu suchen.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass sie zu den Anmerkungen auf den Seiten 3 und 5 auf dem Deckblatt als bisheriges Abstimmungsergebnis verweise. Die Bäume hätten sich auf der vorhandenen Böschung selbst angesät. Da ihres Wissens weder Anschüttungen noch Abgrabungen von Bäumen vertragen würden, sei eine flachere und damit weiter ausladende Böschungsgestaltung in den Randbereichen kontraproduktiv. Die Vorhabenträgerin gehe daher als Kompensation von den auf S. 25 des Deckblatts genannten Ausgleichsflächen sowie vom Ersatzgeld auf S. 26 aus. Ferner erklärte sie, ohne Planfeststellungsbeschluss könnten keine Ersatzpflanzungen in anderen Projekten vorgesehen werden. In den genannten Projekten seien die Baumstandorte schon vergeben.

Aus dem Deckblatt, das bei der Planfeststellungsbehörde mit Einreichung der Gegenäußerungen am 10.10.2025 eingegangen ist, ergeben sich die aufgrund der vorausgegangenen Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde sowie mit der Landeshauptstadt Hannover bereits dargelegten Änderungen, die hier zugrunde gelegt werden (vgl. Ziffern 2.1.2, 2.1.3 und 2.2.5.2).

Aus dem Deckblatt folgt für die Flächenkompensation, dass diese aus dem Kontingent weiterer Projekte der Infra vollständig kann; die Ausgleichsflächen befinden sich in den Bereichen Haltestelle Glocksee (50 m²), Haltestelle Wiesenau (303 m²) sowie Haltestelle Ungerstraße (102,1 m²).

Hinsichtlich der Ersatzpflanzungen hat die Vorhabenträgerin Abstimmungen zur Teilnahme am 1000 Bäume-Programm mit der Landeshauptstadt Hannover geführt. Ein Kontingent bereits gepflanzter Bäume der Vorhabenträgerin kann für den Ersatz der zu fällenden Bäume nicht herangezogen werden. Als Kompensation für die 116 Bäume durch ein Ersatzgeld hat die Vorhabenträgerin dieses nach Maßgabe der Unteren Naturschutzbehörde auf 630,00 Euro pro Baum, mithin gesamt 73.080,00 Euro, beziffert. In Ermangelung einer Möglichkeit der Realkompensation für die Baumfällungen kommt dieses Ersatzgeld zum Tragen. Das Ersatzgeld ist auch von der Unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover mit Schreiben vom 24.11.2025 in Höhe von 73.080,00 Euro festgesetzt worden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.1.1 sowie auf die Ausführungen unter 2.2.2.5. Darüber hinaus besteht kein Regelungsbedarf.



2.2.2.13.12.4 Stadtentwässerung

Die Landeshauptstadt Hannover hat erklärt, die Entwässerung des Hochbahnsteiges, der zugehörigen Treppe sowie der Rampe und der Aufstellflächen könne durch Anschluss an das öffentliche Entwässerungsnetz hergestellt werden. Ein entsprechender Antrag sei bei der Stadtentwässerung Hannover spätestens sechs Wochen vor Baubeginn einzureichen, und es sei Einvernehmen herzustellen, ggfs. separat für den ersten und zweiten Bauabschnitt.

Die Abteilung für Stadtentwässerung hat in ihrer Stellungnahme ausführliche Darlegungen zu neuen Straßenabläufen und Leitungsumlegungen sowohl für den ersten als auch für den zweiten Bauabschnitt vorgenommen.

Die Herstellung und die Anschlüsse der neuen Straßenabläufe sowie die Leitungsumlegungen seien mit der Landeshauptstadt Hannover abzustimmen. Die Arbeiten seien nach dem Standard der Stadtentwässerung Hannover auszuführen und vom Vorhaben zu finanzieren.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass der Entwässerungsantrag wie üblich rechtzeitig gestellt werde. Sowohl für das hier relevante als auch für das hier nicht beantragte gemeinsame Verfahren mit der DB AG beim EBA werde durch das seitens der Vorhabenträgerin beauftragte Büro Transtecbau eine gemeinsame Leitungs koordinierung durchgeführt und die gesamte Thematik, inklusive Kostenteilung bzw. Schadensregelung, in dem Rahmen einvernehmlich geklärt.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.6. Darüber hinaus besteht kein Regelungsbedarf.

2.2.2.13.12.5 Feuerwehr

Die Landeshauptstadt Hannover hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass im Erläuterungsbericht erläutert werde, dass Einsatzfahrzeuge haltende Stadtbahnen stadteinwärts über den Radweg überholen können. Dafür müsse die befahrbare lichte Breite des Radwegs bis zu einer Höhe von 3,50 m mindestens 3,00 m betragen und eine Tragfähigkeit von 16 t für das zulässige Gesamtgewicht sowie 10 t für die Achslast aufweisen. Darüber hinaus müssten Einsatzfahrzeuge in der Lage sein, haltende Stadtbahnen und den dahinter befindlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) frühzeitig zu überholen, insbesondere in Situationen, in denen ein Ausweichen des MIV aus baulichen Gründen nicht möglich sei.

Ferner hat die Landeshauptstadt Hannover dargelegt, dass die Planung und der Betrieb der Baustelle mit dem Fachbereich Feuerwehr abgestimmt werden müssten, um sicherzustellen, dass der Einsatz der Feuerwehr auch während der Bauphase reibungslos erfolgen kann.



Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass die Feuerwehr vorab kontaktiert und die Thematik des Umleitungsfahrweges stadteinwärts besprochen sowie zu den entsprechenden (Bauanlauf-)Besprechungen eingeladen würden. Die zitierten Maße und Tragfähigkeitsklassen würden dabei berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.8. Im Übrigen besteht kein Regelungsbedarf.

2.2.2.13.12.6 Denkmalschutz

Laut der Landeshauptstadt Hannover befinde sich im Planungsgebiet und im direkten Umfeld die historische Einfriedung, die gemäß § 3 Abs. 2 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) im Denkmalverzeichnis eingetragen sei. Die Planung sehe vor, das Geländer rückzubauen und seitlich versetzt entlang des Trassenverlaufs wieder zu errichten. Es sei im Bauablauf sicherzustellen, dass das Geländer substanzschonend demontiert werde und eine sichere Zwischenlagerung, vor Diebstahl geschützt, bis zur kompletten Wiedererrichtung gegeben sei. Die Arbeiten seien durch im Umgang mit Altsubstanz erfahrene Betriebe, im Idealfall Restaurierungsbetriebe, durchzuführen. Finale Beschichtungen seien noch abzustimmen, ggf. zu bemustern.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, der Hinweis werde in Rücksprache mit LHH-FB 66.31 und 61.36 beachtet. Abbau, Transport, Aufbereitung und Wiedereinbau würden durch die Vorhabenträgerin, die Einlagerung durch die LHH erfolgen.

Der Planfeststellungsbehörde ist mit Einreichung der Deckblattunterlage vom 10.10.2025 eine abgeänderte Vorgehensweise bezüglich der Demontage und dem Wiederaufbau des Geländers mitgeteilt worden, die zwischen der Vorhabenträgerin und der Landeshauptstadt Hannover abgestimmt worden ist. Das Vorgehen entsprechend des im Maßnahmenblatt 05_V aus der Deckblattunterlage vom 10.10.2025 ist daher Konsens, sodass es keiner weitergehenden Regelung hierzu bedarf.

2.2.2.13.12.7 Allgemein

Die Landeshauptstadt Hannover hat darauf hingewiesen, dass sie grundsätzlich rechtzeitig in alle Belange der verkehrslenkenden Planungen zu involvieren sei. Baustelleneinrichtungsflächen seien einvernehmlich mit den verwaltenden Fachämtern der Landeshauptstadt Hannover frühzeitig abzustimmen.



Die Vorhabenträgerin hat erklärt, die Landeshauptstadt Hannover werde in der Ausführungsphase weiter beteiligt. Baustelleneinrichtungsflächen würden seitens der Baufirmen direkt beantragt.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.8.

2.2.2.13.13 Sonstige Träger öffentlicher Belange

Folgende Träger öffentlicher Belange haben gegen die Planung der Vorhabenträgerin keine Bedenken oder sind vom Vorhaben nicht betroffen:

- Amt für regionale Landesentwicklung
- Avacon Netz GmbH
- BAIUDBw
- DB Energie GmbH
- Eisenbahnbundesamt
- EWE Netz GmbH
- Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
- Großraum Verkehr Hannover
- Handwerkskammer Hannover
- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen – RD Hameln-Hannover
- LNVG
- Neptune Energy Deutschland GmbH
- Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hannover
- Nowega
- Open Grid Europe GmbH
- PleDOC
- Polizeiinspektion Hannover
- Regiobus Hannover GmbH
- SoVD-Landesverband Niedersachsen e.V.
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover
- Stadtentwässerung Hannover
- Telefonica Germany GmbH & Co. KG
- Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover

2.2.2.14 Einwendungen

In diesem Verfahren sind keine privaten Einwendungen erhoben worden.



2.2.3 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 Abs. 5 BGG, § 2 Abs. 1 BOStrab sowie die Pflichten aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG sowie §§ 5 ff. NNatSchG (vergleiche Ziffer 2.2.2.5) 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.

2.2.4 Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Kostenentscheidung beruht auf § 56 PBefG in Verbindung mit den §§ 1, 3, 5, 9 und 13 NVwKostG²³, § 1 Abs. 1 AllGO²⁴ sowie Nr. 91.1.7 der Anlage zu § 1 Abs. 1 AllGO. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim zuständigen 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 S. 2 PBefG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach der

²³ Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 25.04.2007 (Nds. GVBl 2007, 172), in der derzeit gültigen Fassung.

²⁴ Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (Allgemeine Gebührenordnung) in der Fassung vom 05.06.1997, Nds. GVBl. 1997, 171; ber. 1998, 501), in der derzeit gültigen Fassung.



Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses an das oben genannte Gericht 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 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

4 Hinweise

4.1 Geotechnische Erkundung

Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen 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 1997-1/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.

4.2 Entschädigungsverfahren

Der Planfeststellungsbeschluss regelt gemäß § 75 Abs. 1 S. 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.

4.3 Auslegung

Die öffentliche Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und der Unterlagen wird gemäß § 74 Abs. 4 S. 2 i.V.m. §§ 27a Abs. 1 S. 1, 27b Abs. 1 VwVfG durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt.

Als andere Zugangsmöglichkeit gem. § 74 Abs. 4 S. 3 i.V.m. § 27b Abs. 1 S. 1 Nr. 2 VwVfG können der Planfeststellungsbeschluss und der festgestellte Plan während des Auslegungszeitraums auch bei der Landeshauptstadt Hannover eingesehen werden.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen auch bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat



41 Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, Telefon: +49 (511) 3034-01 nach vorheriger telefonischer Abstimmung über einen Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

4.4 Rechtsnormen

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

4.5 Zustellungen

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

4.6 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).

4.7 Außerkrafttreten

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

Im Auftrage


Jöckel





Abkürzungsverzeichnis

16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
AllGO	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen
Art.	Artikel
AZ	Aktenzeichen
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz),
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel in sogenannten A-Bewertung (Maßeinheit des Schalldruckpegels)



DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DS-GVO	Datenschutz-Grundverordnung
FFH-Richtlinie	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit Beschränkter Haftung
GTA	Gesellschaft für Technische Akustik
i.V.m.	In Verbindung mit
Infra	Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
LHH	Landeshauptstadt Hannover
MIV	motorisierten Individualverkehr
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz



NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLD	Nds. Landesamt für Denkmalpflege
NLStBV	Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NNatSchG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RLS-19	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen
SoVD	Sozialverband Deutschland
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TAB	Technischen Aufsichtsbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VA	Vermeidung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
ZustVO-Verkehr	Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr