



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Planfeststellungsbeschluss

für die Nachrüstung der Haltestelle Glocksee mit einem
Mittelhochbahnsteig im Bereich der Stadtbahnstrecke D-
West in der Landeshauptstadt Hannover

20.11.2017

P235-30161-41-D-West HS Glocksee



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1 | VERFÜGENDER TEIL | 1 |
| 1.1 | Planfeststellung | 1 |
| 1.1.1 | Feststellung des Planes | 1 |
| 1.1.2 | Planunterlagen | 1 |
| 1.1.2.1 | Festgestellte Planunterlagen | 1 |
| 1.1.2.2 | Nachrichtliche Planunterlagen | 2 |
| 1.2 | Inhalts- und Nebenbestimmungen | 3 |
| 1.2.1 | Lärmschutz | 3 |
| 1.2.2 | Beteiligungspflichten | 4 |
| 1.2.2.1 | Beteiligung der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH | 4 |
| 1.2.2.2 | Beteiligung der Landeshauptstadt Hannover | 4 |
| 1.2.2.3 | Beteiligung der Region Hannover | 4 |
| 1.2.2.4 | Beteiligung der üstra AG | 4 |
| 1.2.2.5 | Sonstige Beteiligung | 4 |
| 1.2.3 | Bauausführung | 5 |
| 1.2.3.1 | Landeshauptstadt Hannover | 5 |
| 1.2.3.1.1 | Barrierefreiheit | 5 |
| 1.2.3.1.2 | Bäume | 5 |
| 1.2.3.1.3 | Baumschutz | 5 |
| 1.2.3.1.4 | Baustelleneinrichtungsflächen | 5 |
| 1.2.3.1.5 | Verkehrsbehinderungen | 5 |
| 1.2.3.1.6 | Anlagen der Stadtentwässerung | 6 |
| 1.2.3.1.7 | Brandschutz | 6 |
| 1.2.3.1.8 | Kampfmittelbeseitigung | 6 |
| 1.2.3.2 | Region Hannover | 6 |
| 1.2.3.2.1 | Fachbereich Verkehr | 6 |
| 1.2.3.2.2 | Untere Abfallbehörde | 7 |



| | | |
|------------|--|-----------|
| 1.2.3.3 | enercity Netzgesellschaft mbH | 7 |
| 1.2.3.4 | Rettungswege | 8 |
| 1.2.4 | Umwelt | 8 |
| 1.2.4.1 | Schutzmaßnahmen für Bäume | 8 |
| 1.2.4.2 | Bauzeitenbeschränkung | 9 |
| 1.2.4.3 | Gewässerbenutzung | 9 |
| 1.2.4.4 | Boden | 9 |
| 1.2.4.5 | Allgemeine Herstellungskontrolle | 10 |
| 1.3 | Zusagen | 10 |
| 1.4 | Vorbehaltene Entscheidungen | 10 |
| 1.4.1 | Allgemeiner Vorbehalt | 10 |
| 1.4.2 | Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen | 10 |
| 1.5 | Entscheidung über Einwendungen | 10 |
| 1.6 | Kostenentscheidung | 10 |
| 2 | BEGRÜNDUNG | 10 |
| 2.1 | Sachverhalt | 10 |
| 2.1.1 | Allgemeine Beschreibung | 10 |
| 2.1.2 | Beschreibung des Vorhabens | 11 |
| 2.1.3 | Verfahrensablauf | 13 |
| 2.2 | Umweltverträglichkeitsprüfung | 14 |
| 2.3 | Rechtliche Erwägungen | 17 |
| 2.3.1 | Formalrechtliche Würdigung | 17 |
| 2.3.1.1 | Zuständigkeit | 17 |
| 2.3.1.2 | Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens | 18 |
| 2.3.1.3 | Verfahren | 18 |
| 2.3.1.4 | Nebenbestimmungen | 18 |
| 2.3.2 | Materiell-rechtliche Würdigung | 18 |



| | | |
|---------------|--|----|
| 2.3.2.1 | Planrechtfertigung | 19 |
| 2.3.2.2 | Belange der Straßenbahn | 19 |
| 2.3.2.3 | Abschnittsbildung | 19 |
| 2.3.2.4 | Variantenprüfung | 21 |
| 2.3.2.4.1 | Null-Variante | 21 |
| 2.3.2.4.2 | Untersuchung alternativer Lösungen | 21 |
| 2.3.2.4.2.1 | Lage des Hochbahnsteiges in südlicher Seitenlage | 22 |
| 2.3.2.4.2.2 | Lage des Hochbahnsteiges in Mittellage | 23 |
| 2.3.2.4.2.2.1 | Seitenhochbahnsteige | 23 |
| 2.3.2.4.2.2.2 | Mittelhochbahnsteig (Vorzugsvariante) | 24 |
| 2.3.2.4.2.2.3 | Wahl der Vorzugsvariante | 24 |
| 2.3.2.5 | Immissionen | 25 |
| 2.3.2.5.1 | Lärm | 25 |
| 2.3.2.5.1.1 | Allgemeines und Immissionsgrenzwerte | 25 |
| 2.3.2.5.1.1.1 | Aktiver/passiver Lärmschutz | 26 |
| 2.3.2.5.1.1.2 | Gesamtlärmbetrachtung | 29 |
| 2.3.2.5.1.2 | Erschütterungen | 31 |
| 2.3.2.5.2 | Belange der Umwelt | 32 |
| 2.3.2.5.2.1 | Naturschutzfachliche Betrachtung | 32 |
| 2.3.2.5.2.1.1 | Eingriffsregelung | 32 |
| 2.3.2.5.2.1.2 | Eingriff | 33 |
| 2.3.2.5.2.1.3 | Vermeidungsgebot | 33 |
| 2.3.2.5.2.1.4 | Ausgleich und Ersatz | 34 |
| 2.3.2.5.2.1.5 | Naturschutzfachliche Abwägung | 35 |
| 2.3.2.5.2.2 | Geschützte Landschaftsbestandteile | 35 |
| 2.3.2.5.2.3 | Artenschutz (Tiere und Pflanzen) | 36 |
| 2.3.2.5.3 | Belange Privater | 37 |
| 2.3.2.5.4 | Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange | 37 |
| 2.3.2.5.4.1 | Landeshauptstadt Hannover – Fachbereich Tiefbau | 38 |
| 2.3.2.5.4.2 | Region Hannover | 39 |



| | | |
|-------------|--|-----------|
| 2.3.2.5.4.3 | Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) | 39 |
| 2.3.2.5.4.4 | üstra AG | 39 |
| 2.3.2.5.4.5 | Handwerkskammer Hannover | 40 |
| 2.3.2.5.4.6 | Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover | 41 |
| 2.3.2.5.4.7 | energity Netzgesellschaft mbH | 41 |
| 2.3.2.5.4.8 | energity Immobilien GmbH & Co. KG | 41 |
| 2.3.2.5.5 | Einwendungen | 43 |
| 2.3.2.5.5.1 | Einwender Nr. 1 | 43 |
| 2.3.2.5.5.2 | Einwender Nr. 2 | 43 |
| 2.3.2.5.5.3 | Einwender Nr. 3 | 44 |
| 2.3.2.5.5.4 | Einwender Nr. 4 | 44 |
| 2.3.2.5.5.5 | Einwender Nr. 5 | 46 |
| 2.3.2.5.5.6 | Einwender Nr. 6 | 47 |
| 2.3.3 | Abwägungsergebnis | 47 |
| 2.3.4 | Kostenentscheidung | 48 |
| 3 | RECHTSBEHELFSBELEHRUNG | 48 |
| 4 | HINWEISE | 49 |
| 4.1 | Baumaschinen / Baulärm | 49 |
| 4.2 | Bodenfunde | 49 |
| 4.3 | Geotechnische Erkundung | 49 |
| 4.4 | Auslegung | 50 |
| 4.5 | Zustellungen | 50 |
| 4.6 | Berichtigungen | 50 |
| 4.7 | Außerkräfttreten | 50 |
| | ANLAGE: ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND FUNDSTELLENNACHWEIS | 51 |



Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 28 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit § 1 NVwVfG und §§ 72 ff. VwVfG für die barrierefreie Einrichtung der Stadtbahnhaltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig im Bereich der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz und Glocksee in der Landeshauptstadt Hannover. Vorhabenträgerin ist die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra).

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung des Planes

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

1.1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellung liegen folgende Planunterlagen zugrunde:

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Hinweis: Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde durch die Trägerin des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den nachstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet (geänderte Passagen sind in blauer Schrift ausgeführt). Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

Die Auflagen und Änderungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen

| Nr. der Unterlage | Bezeichnung der Unterlage | Blatt-Nr. | Maßstab |
|--------------------------|---|------------------|----------------|
| 3 | Übersichtslageplan vom 15.12.2014, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 1 Plan | 1:5.000 |
| 6 | Querschnitte vom 15.12.2014, geändert durch Deckblätter vom 28.10.2016 | 2 Pläne | 1:100 |
| 7 | Lageplan vom 15.12.2014, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 1 Plan | 1:500 |
| 11 | <u>Schalltechnisches Gutachten vom 03.12.2014</u> Schalltechnische Berechnungsunterlage: Anlage 11.1.5a, geändert durch Deckblatt 28.10.2016 | 2 Seiten | |



| | | | |
|------|---|---------|-------|
| 12.2 | <u>Naturschutzfachlicher Beitrag</u> Bestand Biotoptypen/ Konflikte / Maßnahmen vom 15.12.2014, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 2 Pläne | 1:500 |
|------|---|---------|-------|

Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 81 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan. Sie sind den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

1.1.2.2 Nachrichtliche Planunterlagen

| Nr. der Unterlage | Bezeichnung der Unterlage | Blatt-Nr. | Maßstab |
|-------------------|--|-----------|---------|
| 1 | Erläuterungsbericht vom 15.12.2014, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 26 Seiten | |
| 11 | <u>Schalltechnisches Gutachten vom 03.12.2014</u> Schalltechnischer Erläuterungsbericht, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 24 Seiten | |
| | Schalltechnische Berechnungsunterlagen: Anlage 11.1.2a; Anlage 11.1.2b; Anlage 11.1.3a; Anlage 11.1.3b; Anlage 11.1.4a; Anlage 11.1.4b, Anlage 11.1.11, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 47 Seiten | |
| | Schalltechnischer Übersichtslageplan, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 1 Plan | 1:2.000 |
| | Schalltechnischer Lageplan, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 1 Plan | 1:1.000 |
| | Anhang: Verkehrsmengenangaben SHP vom 23.09.2014 | 2 Seiten | |
| 12 | Naturschutzfachlicher Beitrag vom November 2014 geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 10 Seiten | |
| 12.4 | Prüfkatalog zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG vom 20.10.2014, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 9 Seiten | |
| 17 | Verkehrsuntersuchung Projekt ZEHN SIEBZEHN Abschnitt Goseriede bis Glocksee vom Oktober 2014, geändert durch Deckblatt vom 28.10.2016 | 10 Seiten | |



1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.2.1 Lärmschutz

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann vom 03.12.2014, in der geänderten Fassung vom 28.10.2016, haben die Eigentümer der in der Anlage 11.1.5a (Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach) an den aufgeführten Gebäuden, Immissionsorten und Stockwerken gemäß §§ 41, 42 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

| Adresse | Immissionsort | Geschoss |
|-------------------------|---------------|----------|
| Königsworther Straße 39 | 220; A | 4. OG |
| Königsworther Straße 39 | 220; D | 4. OG |
| Königsworther Straße 39 | 220; E | 3. OG |
| Königsworther Straße 39 | 220; E | 4. OG |
| Königsworther Straße 32 | 223; B | 1. OG |
| Königsworther Straße 32 | 223; C | 2. OG |
| Königsworther Straße 32 | 223; C | 3. OG |
| Königsworther Straße 32 | 223; C | 4. OG |
| Goetheplatz 7 | 234; B | EG |
| Goetheplatz 7 | 234; C | EG |
| Goetheplatz 7 | 234; C | 1.OG |

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in diesen Gebäuden ergeben sich aus der nach § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG erlassenen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) und sind zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung bilateral bzw. in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.



1.2.2 Beteiligungspflichten

1.2.2.1 Beteiligung der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

Der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH sind vor Baubeginn die Bauausführungspläne zur Zustimmung gemäß § 60 BOStrab vorzulegen.

1.2.2.2 Beteiligung der Landeshauptstadt Hannover

Die Details der Straßenraumgestaltung und die Elemente für die Schaffung der Barrierefreiheit sind im Rahmen der Ausbauplanung mit der Stadt, Fachbereich Tiefbau, OE 66.22, die Details zur Signalplanung mit OE 66.13 und die Begrünung mit dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, OE 67.21, abzustimmen.

Die Gestaltung der Haltestellen einschließlich der Möblierung hat in enger Abstimmung mit der Stadtgestaltung, OE 61.1/STG zu erfolgen.

1.2.2.3 Beteiligung der Region Hannover

Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig, mindestens aber 4 Wochen, vor Beginn der Baumaßnahme mit dem Fachbereich Verkehr abzustimmen.

Weiter sind dem Fachbereich Verkehr die Ausführungsplanunterlagen zur Zustimmung vorzulegen. Dies betrifft insbesondere die Ausstattungselemente auf den Bus- und Stadtbahn-Bahnsteigen.

1.2.2.4 Beteiligung der üstra AG

Die erforderlichen Abstimmungen und Beteiligungen zu den Kabelanlagen müssen rechtzeitig, mindestens 4 Wochen vor Baubeginn, im Rahmen einer Leitungscoordination vorgenommen werden.

1.2.2.5 Sonstige Beteiligung

Die Vorhabenträgerin hat Anlieger und Gewerbetreibende rechtzeitig, mindestens 4 Wochen, vor Baubeginn über den Bauablauf in geeigneter Form zu informieren.

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



1.2.3 Bauausführung

1.2.3.1 Landeshauptstadt Hannover

1.2.3.1.1 Barrierefreiheit

Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige für Sehbehinderte und blinde Menschen ist durch eine sehbehindertengerechte Ausrüstung der Lichtsignalanlagen sicherzustellen. Die Bordsteine sind im Furtbereich abzusenken, um eine barrierefreie Querung der Gleisanlage und der Straße zu ermöglichen. In den begehbaren Flächen (Stadtbahnhochbahnsteig, Bushaltestellen, Zuwegungen, Fußgängerfurten) sind alle für die Führung von Sehbehinderten notwendigen taktilen Bodenindikatoren (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen) einzubauen. Bei der Planung der Einbauten auf dem Mittelhochbahnsteig und an den Bushaltestellen ist besonders die Barrierefreiheit zu beachten.

1.2.3.1.2 Bäume

Die Leitungsfreiheit ist für alle Pflanzstandorte der Straßenbäume sicherzustellen. Es ist eine Leitungskoordination unter Einbeziehung des Fachbereichs Umwelt und Stadtgrün der Landeshauptstadt Hannover erforderlich. Alle Pflanzstandorte sind im Rahmen der Tiefbauarbeiten mit jeweils 12 m³ LHH-Baums substrat (Tegra II) auszustatten (Bezug erfolgt über OE 67.23).

1.2.3.1.3 Baumschutz

Baumscheiben, Verkehrsgrünflächen und Wurzelräume sind nicht als Baustelleneinrichtungsflächen zu benutzen. Die grüne Dreiecksfläche an der Spinnereistraße ist Wurzelraum und daher von Baustelleneinrichtungen freizuhalten und gemäß der einschlägigen Bestimmungen und Auflagen zu schützen. Gleiches gilt für die Wurzelräume der Bäume vor den Stadtwerken und auf dem Goetheplatz.

1.2.3.1.4 Baustelleneinrichtungsflächen

Die Baumstreifen und sonstigen Verkehrsgrünflächen dürfen nicht für die Baustelleneinrichtung, zur Lagerung oder Befahrung in Anspruch genommen werden.

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind zeitnah, spätestens vier Monate nach Inbetriebnahme des Hochbahnsteiges ordnungsgemäß wiederherzustellen.

1.2.3.1.5 Verkehrsbehinderungen

Arbeiten mit größeren Eingriffen in den Verkehr sind mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen und möglichst in den Ferien durchzuführen.



1.2.3.1.6 Anlagen der Stadtentwässerung

Im Baufeld des neuen Hochbahnsteigs sind Einsteigschächte umzubauen sowie mehrere Kanalumlagen erforderlich. Weiterhin sind zwei Regelwasserkanäle neu zu verlegen. Zur Straßenentwässerung und Entwässerung der anliegenden Grundstücke ist in der Braunstraße südlich des besonderen Bahnkörpers ein Regenwasserkanal neu zu verlegen. Zur Entwässerung der neu geplanten Verkehrsflächen ist in der Spinnereistraße vor dem Knotenpunkt Spinnereistraße/Braunstraße ein Regenwasserkanal neu zu verlegen.

Der vorhandene Mischwasserkanal Ei950/1000 darf nicht vom geplanten Hochbahnsteig überbaut werden und ist in den öffentlichen Bereich der Straße umzulegen.

Da auf der Nordseite der Braunstraße die geplante Baumallee den erforderlichen Mindestabstand zwischen Baumachse und vorhandener Kanalachse unterschreitet, sind Kanalschutzmaßnahmen gemäß dem einschlägigen Merkblatt vorzusehen. Die Kosten hierfür hat die Vorhabenträgerin zu tragen.

Bei den vorgesehenen Baumstandorten sind die Hausanschlusskanäle vorher aus dem Pflanzbereich der Bäume herauszulegen.

1.2.3.1.7 Brandschutz

Die brandschutztechnischen Belange sind unmittelbar mit der Feuerwehr Hannover abzustimmen.

1.2.3.1.8 Kampfmittelbeseitigung

Es ist mit der Zentralen Polizeidirektion Hannover (Dez. 23, Kampfmittelbeseitigungsdienst) anhand dort vorliegender Luftbildaufnahmen zu klären, ob vor Baubeginn weitergehende Erforschungsmaßnahmen erforderlich sind.

1.2.3.2 Region Hannover

1.2.3.2.1 Fachbereich Verkehr

Die Gestaltung der Bushaltestellenpositionen ist soweit wie möglich barrierefrei, gemäß Standard der Region Hannover, vorzunehmen. Die Anlagen zur Hinführung zum vorderen Buseinstieg sind mit Führungselementen gemäß DIN 32983 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – auszustatten. Die Zuwegung zu den Haltestellen, die Wegebeziehungen zu den Stadtbahnhaltestellen und die Querungshilfen sind mit Führungselementen vorzusehen.

Bei den Bushaltestellen ist die Aufstellung von Buswartehallen an den Einstiegspositionen vorzusehen. Bei der Platzierung der Wartehallen ist ein hindernisfreier Bewegungsraum im Bereich der zweiten Bustür vorzusehen.



Bei der Lichtsignalanlage Dreyerstraße / östlicher Abgang vom Hochbahnsteig ist eine Vorrangschaltung für Stadtbahn und Bus einzurichten.

Um Zeitnachteile für die RegioBuslinie 700 aufgrund der Zusammenlegung beider Fahrspuren am westlichen Ende der Braunstraße in Richtung Königsworther Straße zu minimieren, ist die LSA-Schaltung so einzurichten, dass die Busse nicht durch Rechtsabbieger behindert werden.

1.2.3.2 Untere Abfallbehörde

Ein Entsorgungskonzept ist im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Unteren Abfallbehörde (UAB) der Region Hannover abzustimmen.

Die Verwertungs- und Beseitigungswege sind rechtzeitig, mindestens 4 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme, darzustellen und der UAB zur Prüfung vorzulegen.

Der Baubeginn ist der UAB rechtzeitig, mindestens zwei Wochen vor Beginn der Maßnahme, schriftlich anzuzeigen.

Die Entsorgungsbelege sind der UAB nach Abschluss der Baumaßnahme zu übersenden.

Der UAB ist die Teilnahme an Baubesprechungen zu ermöglichen.

1.2.3.3 enercity Netzgesellschaft mbH

Im Planbereich befinden sich Leitungstrassen der enercity Netzgesellschaft mbH. Die notwendigen Maßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn im Rahmen einer Leitungs koordinierung mit der enercity Netzgesellschaft mbH wie nachfolgend abzustimmen.

Vor Beginn der Bauarbeiten hat die ausführende Firma sich aktuelle Leitungspläne bei der enercity Netzgesellschaft mbH zu beschaffen. Der Beginn der Bauarbeiten ist mittels schriftlicher Bauanzeige mindestens 14 Tage vorher den Stadtwerken Hannover AG, OE 391 Fremdbaustellenaufsicht, Postfach 5747, 30057 Hannover anzuzeigen.

Die in den einschlägigen Technischen Regelblättern und Richtlinien genannten Mindestabstände zu den Kabelnetzen, Rohrleitungen und Anlagen der enercity Netzgesellschaft mbH sind einzuhalten. Sie dürfen nicht überbaut und nicht durch Bodensetzungen gefährdet werden. Bei Baumpflanzungen ist das Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu beachten.

Im unmittelbaren Bereich der Leitungen, Kabel und Anlagen ist Handschachtung durchzuführen. Die Standsicherheit vorhandener Beleuchtungsmasten der Straßenbeleuchtung ist während der Bauarbeiten zu gewährleisten. Muss ein Mast der öffentlichen Straßenbeleuchtung umgesetzt werden, ist dies mit der Abteilung Stadtbeleuchtung der Stadtwerke Hannover AG abzustimmen.

Bei unvorhergesehenen Ereignissen (z.B. abweichende Baulage, Auffinden nicht angegebener Leitungen) ist die enercity Netzgesellschaft mbH umgehend zu informieren.



Projektleiter Fernwärme

Es muss eine Leitung umgelegt werden, die eine Abstimmung erforderlich macht.

Straßenbeleuchtung

Im Zuge der Umbauarbeiten ist gegebenenfalls die Beleuchtung anzupassen. Dies ist mit der enercity Netzgesellschaft mbH abzustimmen.

Übertragungsnetze:

Es sind Maßnahmen geplant. Eine weitere Abstimmung ist erforderlich.

Konzepte Gas/Wasser:

Der Leitungsbestand Gas/Wasser ist ggf. anzupassen. Eine Abstimmung ist erforderlich.

Fernwärmenetze (Betrieb)

In dem betreffenden Plangebiet befindet sich eine FW-Versorgungsleitung, die nicht überbaut werden darf. Es ist ein Mindestabstand von 2 m einzuhalten. Es befindet sich im Plangebiet eine Leitung mit Schachtbauwerken der Fernwärme die nicht verändert oder überbaut werden darf. Weiterhin liegt dort eine Fernwärmeleitung, die besonders zu schützen ist und daher weder überbaut noch bepflanzt werden darf. Es sind besondere Schutzmaßnahmen erforderlich. Weitere Abstimmungen sind notwendig.

Zudem ist eine Fernwärmehaupttransportleitung DN600 mit Schachtbauwerken vorhanden. Diese muss verlegt werden. Weitere Abstimmungen sind erforderlich.

1.2.3.4 Rettungswege

Es sind jederzeit Rettungswege für die Feuerwehr im Baufeld freizuhalten.

1.2.4 Umwelt

1.2.4.1 Schutzmaßnahmen für Bäume

Für die 15 während der Baumaßnahme potentiell gefährdeten Bäume sind Schutzmaßnahmen nach Maßgabe der RAS-LP 4 (Richtlinie zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) bzw. der DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) einzuhalten. Der gesamte unversiegelte Kronenbereich der Bäume ist mit ortsfesten Zäunen gegen baubedingte Beeinträchtigungen zu schützen.



Der Wurzelbereich der Stiel-Eiche auf der Verkehrsinsel ist im Gehbereich mit begehbaren Baumscheiben zu schützen. Sofern zum Schutz des Baumes erforderlich, ist der Bushaltestellenbereich im Rahmen der Ausführungsplanung zu verschieben. Die Wurzelsondierung ist erst in der Vegetationsperiode des Baujahres durchzuführen, um zweimaliges Absaugen und Auffüllen im Wurzelbereich zu vermeiden. Sollte der Baum im Zuge der Baumaßnahme doch gefällt werden müssen, dann sind entsprechende Neupflanzungen (3 Bäume) vorzunehmen. Es sind drei Bäume der vorgesehenen 22 Neupflanzungen als Ersatzmaßnahme anzusetzen.

Um die Stresssituation der Bäume zu minimieren, ist während der Bauphase eine Bewässerung der Bäume in trockeneren Phasen durchzuführen.

Die Schutzmaßnahmen haben in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover und unter Kontrolle einer ökologischen Baubegleitung zu erfolgen. Zudem ist die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover (Stand 28.01.2016) zu beachten.

1.2.4.2 Bauzeitenbeschränkung

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

1.2.4.3 Gewässerbenutzung

Das 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 6 Wochen vor Beginn der geplanten Grundwasserabsenkung bei der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover – Team Gewässer – und Bodenschutz LHH, Team 36.12 – einzureichen. Die Notwendigkeit von Grundwasserabsenkungen ist frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.

1.2.4.4 Boden

Für den Umgang mit Bodenaushub sind die Satzung des Zweckverbands Abfallwirtschaft der Region Hannover über die Abfallwirtschaft in der Region Hannover (Stand 01/2003) bzw. die Anforderungen der LAGA an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (LAGA 2003) anzuwenden.

Sollte bei der Ausführung der Aushubarbeiten auffälliger Boden (Verfärbungen, Geruch, Schlacken o.ä.) oder belasteter Boden festgestellt werden, ist umgehend die Region Hannover – Team Abfall / Bodenschutz - zu informieren.



1.2.4.5 Allgemeine Herstellungskontrolle

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

1.3 Zusagen

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

1.4 Vorbehaltene Entscheidungen

1.4.1 Allgemeiner Vorbehalt

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

1.4.2 Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen

Die Planfeststellung ergeht unter dem Vorbehalt der im Rahmen der Maßnahme der gem. § 45 StVO zu treffenden notwendigen Anordnungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (z.B. Anpassung der Straßenbeschilderung als auch Fahrbahnmarkierungen).

1.5 Entscheidung über Einwendungen

Diejenigen Einwendungen, die nicht im Laufe des Verfahrens zurück genommen wurden und die nicht in den unter Ziffer 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses genannten Nebenbestimmungen berücksichtigt wurden, werden zurückgewiesen.

1.6 Kostenentscheidung

Die Kosten der Planfeststellung hat die Antragstellerin zu tragen.

2 Begründung

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Allgemeine Beschreibung

Das gegenständliche Vorhaben hat den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig zum Ziel.



Die Nachrüstung vorhandener Haltestellen und die Errichtung neuer Haltestellen mit Hochbahnsteigen ist Schwerpunkt des barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnsystems der Region Hannover.

Ziel der Baumaßnahmen ist es, mobilitätseingeschränkten Personen, alten Menschen, Kleinkindern und Personen mit Kinderwagen die Benutzung der Stadtbahn zu vereinfachen. Hiervon profitieren alle Fahrgäste, da ein sicheres, schnelles, stufenloses und bequemes Ein- und Aussteigen in die bzw. aus den Stadtbahnfahrzeuge(n) gewährleistet wird.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Glocksee war Teil eines Gesamtkonzepts für die Stadtbahnstrecke D-West, die im Innenstadtbereich, zwischen Raschplatz und Glocksee, erneuert und ausgebaut worden ist. Die Strecke wird von der Stadtbahnlinie 10 und ab Goetheplatz von der Linie 17 bedient. Das Gesamtkonzept ist in fünf Abschnitte gegliedert worden. Für die Abschnitte eins bis vier liegen bereits Planfeststellungsbeschlüsse vor. Diese Abschnitte wurden, bis auf die Haltestelle Steintor, bereits in Betrieb genommen.

Der Streckenendpunkt wurde vom Aegidientorplatz zum Raschplatz verlegt. Die ursprüngliche Strecke zwischen Ernst-August-Platz und Aegidientorplatz wurde aufgegeben. Die Neubaustrecke führt entlang der Lister Meile, unter dem Posttunnel hindurch, zum neuen Streckenendpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz (Planfeststellungsabschnitt 1). In der Kurt-Schumacher-Straße ist eine neue Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße mit einem Mittelhochbahnsteig entstanden, die die Haltestelle auf dem Ernst-August-Platz ersetzt (Planfeststellungsabschnitt 2). Die Haltestellen Steintor und Clevertor werden zukünftig in der Münzstraße zu einer neuen Haltestelle Steintor zusammengelegt (Planfeststellungsabschnitt 3). Mit Inbetriebnahme der neuen Haltestelle entfällt die Haltestelle Clevertor. Die Haltestelle Goetheplatz (Planfeststellungsabschnitt 4) wurde bereits barrierefrei mit Hochbahnsteigen ausgebaut.

2.1.2 Beschreibung des Vorhabens

Stadtbahnhaltestelle

Die infra plant, die Haltestelle Glocksee der Stadtbahnstrecke D-West in Bestandslage mit einem barrierefreien Mittelhochbahnsteig einzurichten. Der Hochbahnsteig erhält eine Breite von 4,00 m und eine Nutzlänge von 70 m. Die Länge des Bahnsteiges ist für Drei-Wagen-Züge der neueren Stadtbahngeneration TW2000/3000 ausgelegt, da die Haltestelle auch von zum Betriebshof Glocksee ein- und auslaufenden Zügen anderer Stadtbahnlinien angefahren wird.

Der Bahnsteig ist an beiden Enden über barrierefreie Rampen zu erreichen. Diese werden mit einem Gefälle von sechs Prozent ausgebildet und nach sechs Metern durch ein Ruhepodest unterbrochen. Um eine barrierefreie Querung der Gleisanlage und der Straße zu ermöglichen, werden die Bordsteine im Furbereich abgesenkt. An beiden Abgängen sind sehbehindertengerechte



signalisierte Fußgängerüberwege über die Braunstraße mit taktilen Signalgebern an der Lichtsignalanlage und taktilen Bodenindikatoren geplant.

Der Mittelhochbahnsteig wird mit kontrastreichen taktilen Leitsystemen für Sehbehinderte und mit Lautsprechern ausgestattet. Durch die 82 cm über Schienenoberkante liegenden Bahnsteigkanten wird ein höhengleicher Einstieg in die Stadtbahn ermöglicht. Zur Haltestellenausstattung gehören Wetterschutzdächer mit Sitzmöglichkeiten, Notruf-/Infosäulen, Fahrkartenautomaten sowie dynamische Fahrgastinformationen (Zugzielanzeiger mit Uhr).

Gleisanlagen

Die Ausbaustrecke beginnt bei km 102+011,94 bzw. 103+010,37, erstreckt sich über 329 m bzw. 346 m und endet bei km 102+340,61 bzw. 103+356,49.

Für den Bau des neuen Mittelhochbahnsteiges ist eine Begradigung der Gleise und die Anpassung des Gleisdreiecks im Knotenpunkt Braunstraße/Königsworther Straße erforderlich. Die Gleise werden als besonderer Bahnkörper mit Vignolschienen auf Betonzweiblockschwellen mit begrünter Eindeckung hergestellt. Die Fahrleitungsmasten werden im Bereich des Mittelhochbahnsteiges zwischen den Gleisen und in den anschließenden Streckenabschnitten im Seitenraum teilweise neu gestellt.

Bushaltestellen

Im Zuge der Maßnahme werden die Bushaltestellen für die Ringlinien 100 und 200 der üstra soweit wie möglich barrierefrei gemäß den idealtypischen Haltestellen des NVP 2015 in Bestandslage angelegt.

Die Bushaltestelle der Linie 100, die sich in der Spinnereistraße befindet, wird barrierefrei mit Hochborden ausgebaut und erhält eine 3 m breite und 20 m lange Wartefläche, die nach den Standards der Region gestaltet wird.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in der Königsworther Straße wird die Haltestelle der Linie 200 mit einer 2,7 m breiten und 14,5 m langen Wartefläche barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle weist dadurch zwar nicht die ideale Länge von 20 m auf, sie ist jedoch für die 12 m langen Standardlinienbusse ausreichend. Es ist gewährleistet, dass alle drei Türen der 18 m langen Gelenkbusse barrierefrei erreicht werden können.

Anlagen des Individualverkehrs

Für beide Richtungsfahrbahnen der Braunstraße ist jeweils eine 5,35 m breite Fahrbahn vorgesehen, auf der für die Rad Fahrenden ein 2,10 m breiter Radfahrstreifen markiert ist. In Fahrtrichtung stadteinwärts wird die Fahrbahn im Bereich des enercity Gebäudes auf Höhe der Einmün-



dung Glockseestraße verschmälert. Die Fahrbahnbreite verringert sich auf 4,45 m. Der Radfahrstreifen wird in diesem Bereich unterbrochen und als 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert. Der fußläufige Verkehr wird unter den Arkaden des enercity Gebäudes geführt. Am Fahrbahnrand sind Längsparkstände, Fahrradabstellanlagen und Bäume geplant. Die verbleibende Breite der Nebenanlagen wird als Gehweg genutzt. Wie im Bestand weitet sich der Gehweg im Bereich des ansässigen Cafés deutlich auf. Der freie Rechtsabbieger von der Spinnereistraße in die Braunstraße wird im Zuge der Umbaumaßnahme überbaut, da dieser aufgrund der hohen Abbiegeschwindigkeiten des MIV (Motorisierter Individualverkehr) für den NMIV (Nichtmotorisierter Individualverkehr) auf dem Zielfeld Verkehrssicherheit negativ zu bewerten ist. Die gewonnene Fläche wird für eine erweiterte Grünfläche sowie Anlagen für den Rad- und fußläufigen Verkehr genutzt.

Es werden außerdem im gesamten Planfeststellungsabschnitt 22 Bäume gepflanzt. Es entfallen fünf Bäume.

2.1.3 Verfahrensablauf

Aufgrund des Planfeststellungsantrages der Vorhabenträgerin vom 12.12.2014 sowie des Planfeststellungsänderungsantrag vom 17.01.2017 wurde das Verfahren gemäß den Regelungen der § 28 PBefG, § 1 NVwVfG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG durchgeführt.

- 15.12.2014 Einleitung des Verfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Stabsstelle Planfeststellung)
- 17.12.2014 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen und Verbände
- 30.12.2014 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und Neuen Presse
- 05.01.2015 Öffentliche Auslegung der Planunterlagen bei der Landeshauptstadt Hannover bis zum 04.02.2015
- 18.02.2015 Ende der Einwendungsfrist
- 31.01.2017 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu den Planänderungen
- 01.02.2017 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der geänderten Planunterlagen in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und Neuen Presse



09.02.2017 Öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen bei der Landeshauptstadt Hannover bis zum 08.03.2017

22.03.2017 Ende der Einwendungsfrist

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 29 Abs. 1a Nr. 5 PBefG i.V.m. § 73 Abs. 6 VwVfG auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 10.08.2017 Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben unterliegt hinsichtlich Art, Umfang und Auswirkungen nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung. Das ergibt die Prüfung nach §§ 3a Satz 1, 3e Abs. 1 Nr. 2 und § 3c Satz 1 UVPG a.F.¹ anhand der Kriterien der Anlage 2 UVPG.

Das UVPG a.F.² sieht nach seinen §§ 3a ff. Umweltverträglichkeitsprüfungen von vornherein für solche Vorhaben vor, die einerseits als Neuerrichtung oder Erweiterung eines Vorhabens in der Anlage 1 aufgeführt sind. Die dort insbesondere anzutreffende Nr. 14.11 der Anlage 1 UVPG ist nicht einschlägig. Der in Nr. 14.11 erfasste Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen einschließlich der jeweiligen Betriebsanlagen bezieht sich auf die Neuerrichtung und die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen größeren Umfangs. Andererseits erfasst das UVPG nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG Änderungen von Vorhaben der Anlage 1 und unterwirft sie einer UVP-Vorprüfungspflicht nach den Kriterien der Anlage 2 UVPG.

Für die Nachrüstung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig liegt eine solche UVP-vorprüfungspflichtige Änderung zum „Bau einer Betriebsanlage von Straßenbahnen“ nach Nr. 14.11 der Anlage 1 UVPG vor. Die Vorprüfung in Bezug auf das vorliegende Vorhaben ergibt

¹ Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde durch das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 geändert. Nach § 74 Abs.1 UVPG n.F. sind für Vorhaben, für die das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c oder nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde, sind die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalles in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden.

² Der Umweltverträglichkeitsprüfung liegt das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung i.d. Fassung durch Bek. vom 24.02.2010, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben (UmwRGuaAnpG) vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) zu Grunde.



keine wesentlichen Umweltbeeinträchtigungen. Derartige geringfügige Änderungen sind nicht UVP-pflichtig.

Im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Glocksee werden die bisherigen Bahnsteige mit einem Mittelhochbahnsteig barrierefrei bestandsorientiert ausgebaut. Hierzu ist die Aufweitung der Gleise erforderlich. Die Stadtbahn wird zukünftig auf einem besonderen, begrünten Bahnkörper geführt. Zudem wird der Straßenraum neugestaltet und die Verkehrsführung geändert.

Das Vorhaben wirkt sich lediglich punktuell und kleinräumig aus.

Das Schutzgut Klima/Luft wird durch das Vorhaben aufgrund der vorbelastenden lufthygienischen und bioklimatischen Situation im Plangebiet durch den Kfz-Verkehr auf der Braunstraße und der Königsworther Straße und dem hohen Versiegelungsgrad nicht beeinträchtigt. Das Schutzgut Wasser wird durch die Maßnahme nicht verändert. Die Grundwasseroberfläche liegt ca. 50 m über NN, die Fließrichtung des Grundwassers ist in Richtung Ihme (Südwesten) und Leine (Nordosten) gerichtet. Die Geländehöhe der Braunstraße im Plangebiet liegt bei 51 m bis 52 m über NN (LBEG 2014). Die potentielle und reale Grundwasserneubildungsrate wird als gering eingestuft (LBEG 2008).

Das Schutzgut Boden wird durch das geplante Vorhaben ebenfalls nicht beeinträchtigt. Die Bodenverhältnisse im Planungsgebiet sind stark anthropogen überprägt. Die Bodenfunktionen wurden schon durch vorherige Versiegelungen wesentlich beeinträchtigt. Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz kommen nicht vor. Durch die geplante Maßnahme kommt es zu einer Versiegelung von insgesamt rd. 960 m² Boden von allgemeiner Bedeutung. Gleichzeitig findet eine Entsiegelung von rd. 1.010 m² Boden statt. Insgesamt ergibt sich daher ein Entsiegelungsplus von 50 m².

Es erfolgt eine erhebliche Beeinträchtigung des innerörtlichen Landschaftsbildes durch den Neubau des Hochbahnsteigs, da es infolgedessen insgesamt zu dem Verlust von fünf raumprägenden Sommer-Linden kommt. Das Vorhaben ist somit als Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG zu bewerten. Eine Stiel-Eiche auf der Verkehrsinsel soll durch Überprüfung der Wurzellage mittels Querschlag erhalten bleiben.

Die visuelle Qualität des Straßenraums wird sich durch die Pflanzung von 22 Laubbäumen sowie die Begrünung des Gleiskörpers in der Braunstraße verbessern.

Eine Erhöhung von Schadstoffemissionen ist nicht zu befürchten.

Das Schutzgut Mensch ist bereits durch Schallimmissionen von Stadtbahn- und Kfz-Verkehr vorbelastet. Durch den Schienenverkehr ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen. Durch die Verlagerung der Busspuren an den Bushaltestellen ergeben sich Pegelerhöhungen bis zu 1,7 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte



an drei Gebäuden. An sieben Immissionsorten ergibt sich dadurch dem Grunde nach ein Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz. Es sind passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Aufgrund der Vorbelastung werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht als umwelterheblich eingeschätzt.

Gleichzeitig wirkt sich das Vorhaben durch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Glocksee und die Aufwertung des Stadtbildes durch Baumneupflanzungen und Begrünungsvorhaben positiv aus.

Während der Bauphase kann es tagsüber zu einer Erhöhung der Schallimmissionen kommen, die temporär zu erheblichen Beeinträchtigungen der Wohnnutzung führen können.

Es gibt keine erkennbaren Besonderheiten hinsichtlich der zu erwartenden Abfallmaterialien, der Abwicklung des Baubetriebs, Umweltverschmutzung und Erschütterungen.

Standortbezogen befinden sich die Baudenkmäler Königsworther Straße 37 und 39 sowie die in der Dreyerstraße befindliche Brücke über die Leine in dem Plangebiet. Visuelle Auswirkungen auf die Baudenkmale sind aufgrund der Entfernung zum Hochbahnsteig nicht zu erwarten. Östlich der Haltestelle befindet sich am südlichen Straßenrand der Braunstraße eine Berufsbildende Schule. Weitere Nutzungskriterien und Qualitätskriterien liegen nicht vor.

Weitere Umweltschutzgüter sind nicht betroffen. Das Plangebiet ist geprägt von befestigten und versiegelten Verkehrsflächen, wie asphaltierte Straßenräume, Gleisanlagen und die gepflasterten Haltestellenbereiche sowie Geh- und Radwege. In der Umgebung befinden sich mehrstöckige Bebauung (zumeist Wohnnutzung), das Gelände der enercity Standort Glocksee, die Berufsbildende Schule 6, die denkmalgeschützte Brücke über die Leine in der Dreyerstraße und deren Uferbereiche, die denkmalgeschützten Gebäude an der Königsworther Straße sowie eine Baumreihe an der Braunstraße und eine Verkehrsinsel mit verschiedenen Bäumen.

Während der Bauphase kann es zu einer Gefährdung von insgesamt 15 Bäumen im Plangebiet kommen. Es handelt sich um fünf Bäume auf der Verkehrsinsel, zwei Sommer-Linden an der Ecke Braunstraße/Königsworther Straße, zwei Ahorn-Bäume auf dem Grundstück von enercity sowie sechs Sommer-Linden nördlich der berufsbildenden Schule. Diese müssen durch Baumschutzmaßnahmen geschützt werden. Hier ist nach Maßgabe der RAS-LP 4 (Richtlinien zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) bzw. der DIN 18.920 vorzugehen. Zusätzlich ist der gesamte unversiegelte Kronenbereich der Bäume mit ortsfesten Zäunen gegen baubedingte Beeinträchtigungen zu schützen.

Anlagebedingt sind keine Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tier zu erwarten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.



Erhebliche Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität sind innerhalb des Auswirkungsbereiches nicht zu erwarten, da sich das Vorhaben im angrenzenden Schienen-, Haltestellen- und Straßenbereich auswirkt. Es besteht jedoch durch den Verlust der fünf raumprägenden Laubbäume eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaftsbild.

Das Vorhaben bleibt damit hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter ohne erhebliche nachteilige Auswirkungen. Insbesondere sind damit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne von §§ 3e Abs. 1 Nr. 2, 3c UVPG verbunden, obgleich durch das Vorhaben ein ausgleichspflichtiger Eingriff im Sinne der Eingriffsregelung gem. §§ 14 ff. BNatSchG vorliegt. Der Begriff der „erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt“ i.S.d. UVPG ist nicht gleichbedeutend mit dem der „erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes“ i.S.d. naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 14 BNatSchG. Ob nachteilige Umweltauswirkungen, nämlich alle negativen Veränderungen der menschlichen Gesundheit oder der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit einzelner Bestandteile der Umwelt oder der Umwelt insgesamt, erheblich sind, bestimmt sich nach den Beurteilungskriterien der Nr. 3 der Anlage 2 UVPG. Von daher bedingt nicht jede „erhebliche Beeinträchtigung“ i.S.d. § 14 BNatSchG per se „erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt“ i.S.d. UVP mit der Folge der Erforderlichkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht durchzuführen, da die Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG ergeben hat, dass von der Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 73 Abs. 3 VwVfG. Die in § 3a Satz 2 UVPG vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung des Verzichts auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im Rahmen der ortsüblichen Bekanntmachung der Auslegung bekannt gegeben.

2.3 Rechtliche Erwägungen

2.3.1 Formalrechtliche Würdigung

2.3.1.1 Zuständigkeit

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 29 Abs. 1 PBefG ist gemäß § 11 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 2 ZustVO-Verkehr die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständig.

Intern obliegen diese Aufgabe der Stabsstelle Planfeststellung des Zentralen Geschäftsbereichs der NLSStBV.



2.3.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

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

Bei der Nachrüstung der bestehenden Stadtbahnhaltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig handelt es sich um den Bau einer Betriebsanlage für Straßenbahnen.

2.3.1.3 Verfahren

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

2.3.1.4 Nebenbestimmungen

Die unter Ziffer 1.2 getroffenen Nebenbestimmungen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den geltenden Rechtsvorschriften, den anerkannten Regeln der Technik sowie aus den berechtigten Forderungen und Hinweisen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Darüber hinaus ist die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen nicht erforderlich.

2.3.2 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Nachrüstung der Straßenbahnhaltestelle Glocksee in Bestandslage mit einem Mittelhochbahnsteig einschließlich der Begradigung der Gleise und der Anpassung des Gleisdreiecks im Knotenpunkt Braunstraße/Königsworther Straße sowie die Herstellung der Gleise als besonderer Bahnkörper mit begrünter Eindeckung wird zugelassen, da sie 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 (sog. Gestattungswirkung, § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG, § 75 Abs. 1 Satz 1, 1. Halbsatz VwVfG), ist neben dem PBefG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestaltung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.



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

2.3.2.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben, einen Mittelhochbahnsteig zu errichten, ist, gemessen an den Zielen des zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, „vernünftigerweise geboten“: Nach § 8 Abs. 3 Satz 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. Dem wird ein Mittelhochbahnsteig in der hier planfestgestellten Form vollumfänglich gerecht, weil alle Fahrgäste auf einer Ebene ein- und aussteigen können. Parallel wird auch das Ziel des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen berücksichtigt, nämlich die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern, sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

2.3.2.2 Belange der Straßenbahn

Straßenbahnrechtliche Grundlage für die barrierefreie Baumaßnahme ist § 8 Abs. 2 BGG. 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 BOStrab konkretisiert. Danach müssen die Betriebsanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten nach § 2 Abs. 1 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 wird durch die Vorhabenträgerin sichergestellt.

2.3.2.3 Abschnittsbildung

Die mit diesem Beschluss festgestellte Planung stellt den fünften und letzten Abschnitt einer Gesamtmaßnahme dar, nämlich der Neu- und Ausbau der Strecke D-West zwischen dem Rasch-



platz und Glocksee. Planungsziel aller Abschnitte ist der Ausbau des Stadtbahnnetzes der Region Hannover unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit. Zugleich sollen die Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof und am Steintor verbessert werden.

Der Umstand, dass die Vorhabenträgerin das Gesamtkonzept in 5 Abschnitte unterteilt hat, ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument des fachplanerischen Abwägungsgebotes. Ein komplexes Vorhaben wird dadurch in einzelne Vorhaben geteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden³. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers.⁴ Die Planfeststellungsbehörde ist nur befugt und verpflichtet, die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers abwägend nachzuvollziehen.⁵ Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird.⁶

Eine Abschnittsbildung ist aber dann unzulässig, wenn die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt.⁷

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung nach dem Fernstraßengesetz hat das Bundesverwaltungsgericht aus diesen Zusammenhängen das Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben muss.⁸ Damit soll gewährleistet werden, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen. Abschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung sollen jedoch selbst dann gebildet werden können, wenn die Anschlussplanung zweifelsfrei gesichert ist.⁹

³ Vgl. Kopp / Ramsauer, VwVfG § 72 Rn. 30.

⁴ BVerwG, Urt. vom 12.12.1969, Az. 4 C 104.66, BVerwGE 34, 301 (304); BVerwG, Urt. vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, BVerwGE 56, 110 (116).

⁵ BVerwG, Urt. vom 24.11.1995, Az. 7 C 25.93, BVerwGE 97, 143 (148 f.); BVerwG, Urteil vom 17.01.1986, Az. 4 C 6 u. 7.84 BVerwGE 72, 365 (367).

⁶ vgl. BVerwG, Urt. vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215); BVerwG, Urt. vom 11.07.2001, Az. 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364 (372).

⁷ Vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Mai 1998 - BVerwG 4 A 9.97, BVerwG, Urteil vom 10. April 1997 - BVerwG 4 C 5.96 BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013 – 7 A 4/12 m.w.N.

⁸ BVerwG, Urt. vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215).

⁹ Vgl. BVerwG, Urt. vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (152f.); BVerwG, Urt. vom 19.09.2002, Az. 4 CN 1.02, BVerwGE 117, 58 (66).



Für Eisenbahnverbindungen hat die höchstrichterliche Rechtsprechung jedoch ausdrücklich auf das Erfordernis einer solchen eigenständigen Verkehrsbedeutung verzichtet.¹⁰

Ob im Planfeststellungsverfahren nach dem vorliegend einschlägigen PBefG der straßenrechtliche oder der eisenbahnrechtliche Maßstab anzulegen ist, ist höchstrichterlich noch nicht entschieden worden. Da das verfahrensgegenständliche Vorhaben allerdings auch die Voraussetzungen des strengeren Straßen-Fachplanungsrechts erfüllt, ist die Frage hier nicht entscheidungsrelevant.

Das Vorhaben dient der Barrierefreiheit an der Haltestelle Glocksee und weist zweifellos einen eigenen Verkehrswert auf. Die in Fahrtrichtung Hauptbahnhof liegenden anschließenden Abschnitte sind bereits fertig gestellt bzw. befinden sich im Bau. Es handelt sich vorliegend um einen Ausbau einer bereits bestehenden Stadtbahnstrecke. Der festgestellte Streckenabschnitt schließt jeweils an beiden Seiten an die Bestandsstrecke an. Ein Planungstorso ist daher nicht gegeben.

Der vorliegend gewählte Abschnitt ist nach alledem sachgerecht und unter vollständiger Abwägung aller planungsrelevanten Interessen gebildet worden.

2.3.2.4 Variantenprüfung

2.3.2.4.1 Null-Variante

Bei der Null-Variante verbliebe der Zustand so, wie er sich ohne Realisierung des geplanten Vorhabens darstellt. Es ergäben sich keine neuen Belastungen für die Umwelt und andere Schutzgüter. Mit der Beibehaltung des Status quo (Seitenniedrigbahnsteige an der Stadtbahnhaltestelle Glocksee) können jedoch die planerischen Ziele nicht erreicht werden. Die Null-Variante kann den Erfordernissen des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG, nämlich für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, nicht genügen.

Auf die Maßnahme als solche im Sinne einer „Nullvariante“ kann aus den oben genannten Gründen nicht verzichtet werden.

2.3.2.4.2 Untersuchung alternativer Lösungen

Bei der Untersuchung von Varianten in der Streckenführung wurden die Mittellage und die südliche Seitenlage untersucht. Eine Variante in nördlicher Seitenlage bietet sich nicht an, da auf der Nordseite diverse Grundstücke erschlossen werden müssen.

Der Nahverkehrsplan 2015 sieht vor, dass die Haltestellen der Linie 10 nur mit einer Länge von 45 m für den Halt eines Zwei-Wagen-Zuges der Serien TW 2000 und TW 3000 realisiert werden.

¹⁰ BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, Az. 11 VR 6.95, NVwZ 1996, 896 (897).



Der Betrieb mit Zwei-Wagen-Zügen ergibt sich aus der Tatsache, dass im Streckenverlauf der Linie 10 durch die Limmerstraße und die Harenberger Straße aus räumlichen Gründen keine 70 m langen Bahnsteige gebaut werden können. Abweichend hiervon ist bei der Haltestelle Glocksee ein 70 m langer Bahnsteig erforderlich, da die Haltestelle auch von zum Betriebshof Glocksee ein- und auslaufenden Drei-Wagen-Zügen anderer Stadtbahnlinien angefahren wird.

Bei der Untersuchung von alternativen Varianten für einen barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Glocksee wurde daher eine Länge des Hochbahnsteiges von 70 m zugrunde gelegt. In der Regel werden die Hochbahnsteige in Hannover auch mit einer Länge von 70 m errichtet. Auf detaillierte Untersuchungen von Varianten mit weiteren Längen des geplanten Hochbahnsteigs wurde von Seiten der Vorhabenträgerin daher verzichtet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist eine detaillierte Untersuchung der Hochbahnsteige mit anderen Längen-Varianten auch nicht erforderlich.

2.3.2.4.2.1 Lage des Hochbahnsteiges in südlicher Seitenlage

Bei dieser Variante ist die gesamte Gleistrasse, einschließlich der Haltestelle Glocksee in südlicher Seitenlage geplant. Von der Betriebshofausfahrt wird die Trasse in die südliche Seitenlage geführt. Hierzu ist eine Umgestaltung des gesamten Gleisdreieckes an der Betriebshofzufahrt notwendig. Die mit barrierefreien Rampen an beiden Bahnsteigenden erreichbaren 70 m langen und 2,50 m breiten Seitenhochbahnsteige sind vor der Einmündung des heute vorhandenen freien Rechtsabbiegers, der von der Spinnereistraße in die Braunstraße führt, geplant. Die Strecke wird im weiteren Verlauf der Braunstraße auf einem besonderen Bahnkörper in südlicher Seitenlage geführt. Auf Höhe der Einmündungen Glockseestraße und Dreyerstraße ist eine Überfahrt über die Gleise vorgesehen, um den Parkplatz am Ende der Glockseestraße erschließen zu können. Im Bereich des Goetheplatzes wird bei dieser Variante auf den Kreisverkehr für die Stadtbahn verzichtet und durch ein Gleisdreieck mit sechs Weichen und drei Kreuzungen ersetzt. Alternativ wäre auch eine Anbindung an den Bestand möglich. Hierbei müsste das Gleis für die Fahrtrichtung Ahlem sehr stark verschwenkt werden.

Nachteil dieser Variante ist, dass in das Gleisdreieck am Knotenpunkt Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße große Eingriffe notwendig wären. Gleiches gilt für den Gleis-Kreisverkehr am Goetheplatz, der durch ein Gleisdreieck ersetzt werden würde. Die auf dem Goetheplatz stehenden Bäume könnten nicht erhalten werden. Bei einem Erhalt des Gleis-Kreisverkehrs würde das Gleis für die Fahrtrichtung Ahlem sehr stark verschwenkt werden und die auf der Südseite der Braunstraße vor der Berufsbildenden Schule gelegenen Parkstände würden vollständig entfallen. Zudem könnten weniger Bäume gepflanzt werden. Als weiterer Nachteil dieser Variante ist es anzusehen, dass die Zufahrt zur Einmündung Glockseestraße nur mit Signalisierung möglich wäre, da aus Sicherheitsgründen ein unsignalisiertes Queren des besonderen Bahnkörpers nicht zu vertreten wäre.



Vorteil dieser Variante ist der größere Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung sowie die kompakte Form des Knotenpunktes Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße. Zudem sind die Grundstücke für den MIV uneingeschränkt erreichbar.

Die Nachteile der südlichen Seitenlage bestehen sowohl bei einer Ausbildung des Hochbahnsteiges mit Seitenhochbahnsteiges als auch als Mittelhochbahnsteig, sodass hier keine weitere Untersuchung für die Ausgestaltung mit einem Mittelhochbahnsteig erfolgte.

2.3.2.4.2.2 Lage des Hochbahnsteiges in Mittellage

Vorteile der Lage des Hochbahnsteiges in Mittellage sind die geringeren Eingriffe in das Gleisdreieck am Knotenpunkt Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße sowie in den Gleiskreisverkehr am Goetheplatz. Weiterhin können viele Parkstände erhalten bleiben. Zudem ist bei der Ausgestaltung der Fahrbahn in Mittellage eine ansprechende Gestaltung des Straßenraumes mit Anlage einer beidseitigen Baumallee möglich.

Als Nachteil ist anzusehen, dass von den anliegenden Grundstücken nur rechts abgebogen werden kann bzw. diese nur durch Rechtsabbiegen auf der Braunstraße in Richtung Königsworther Straße erschlossen werden können.

Nachfolgend wird eine Prüfung des Hochbahnsteiges als Seiten- und als Mittelhochbahnsteig vorgenommen.

2.3.2.4.2.2.1 Seitenhochbahnsteige

Bei dieser Variante ist die Haltestelle mit 70 m langen Seitenhochbahnsteigen in Bestandslage geplant. Auf der Westseite sind barrierefreie Rampen und eine blindengerechte Signalisierung vorgesehen. Auf der Ostseite des Bahnsteigs sind Treppen vorgesehen.

Nachteilig ist, dass vor den Gebäuden der Braunstraße 16 bis 28 der Seitenraum deutlich eingengt wird und keine Parkstände vorgesehen werden können. Dies wurde bei der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen von den Anliegern massiv kritisiert, da dadurch auch die Möglichkeiten zur Anlieferung der dort ansässigen Gewerbebetriebe deutlich eingeschränkt würden. Weiterhin wäre die barrierefreie Ausbildung des Abganges in Richtung Goetheplatz aufgrund des enercity Gebäudes nicht möglich. Zudem würden zwei Bäume entfallen. Ein weiterer Nachteil der Seitenhochbahnsteige ist, dass die Türöffnung nicht auf derselben Seite wie zwischen den Haltestellen Raschplatz und Goetheplatz erfolgen kann.

Ein Vorteil an dieser Variante ist die geradlinige Führung des fußläufigen Verkehrs über die signalgeregelte Furt am Knotenpunkt Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße. Ein Eingriff in das von der enercity gepachtete Gelände der LHH ist nicht erforderlich.



2.3.2.4.2.2 Mittelhochbahnsteig (Vorzugsvariante)

Diese Variante entspricht dem beantragten und planfestgestellten Mittelhochbahnsteig in Mittellage der Braunstraße. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Beschreibung der Vorzugsvariante unter Ziffer 2.1.2 des Beschlusses sowie auf Kapitel II.2 des Erläuterungsberichts verwiesen.

Die Ausgestaltung des Bahnsteiges mit einem Mittelhochbahnsteig bietet den Vorteil, dass Parkstände vor den Gebäuden der Braunstraße 16 bis 28 möglich sind. Weiterhin können beide Bahnsteigabgänge mit barrierefreien Rampen und einer blindengerechten Signalisierung ausgestattet werden. Zudem ist die Türöffnung einheitlich wie zwischen den Haltestellen Raschplatz und Goetheplatz.

Als Nachteil dieser Variante ist es anzusehen, dass ein Eingriff in das Gelände der enercity notwendig ist. Der Gehweg verläuft bei dieser Variante unter dem enercity Gebäude, so ist die Ausbildung des Nebenabganges mit Rampen möglich. Da der Pachtvertrag zwischen enercity und der LHH nicht mehr besteht und das Grundstück wieder an die LHH zurückgegeben worden ist, wird nicht mehr in das von der enercity gepachtete Grundstück eingegriffen. Ein weiterer Nachteil ist die unstete Führung des fußläufigen Verkehrs über die signalgeregelte Furt am Knotenpunkt Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße. Zudem entfallen fünf Bäume.

2.3.2.4.2.3 Wahl der Vorzugsvariante

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der möglichen Streckenführung sowie der Ausgestaltungsvarianten des Hochbahnsteiges ist die Festlegung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle mit einem Mittelhochbahnsteig in Bestandslage als Vorzugsvariante nicht zu beanstanden. Durch die Vorzugsvariante können die Planungsziele des Vorhabens, nämlich barrierefreier Ausbau des Stadtbahnnetzes der Region Hannover am besten realisiert werden.

Auf den Zielfeldern Aufenthaltsqualität, Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit bietet die Ausgestaltung der Haltestelle mit einem Mittelhochbahnsteig in Bestandslage mehr Vorteile als die erwähnten Alternativen. Neben den geringen Eingriffen in das Gleisdreieck und den Gleiskreisverkehr, ist durch die Inanspruchnahme des bislang an enercity verpachteten Geländes eine barrierefreie Erschließung beider Bahnsteigzugänge mit Rampen möglich. Nachdem der Pachtvertrag nicht mehr bestanden hatte, wurde das Grundstück wieder an die Landeshauptstadt Hannover zurückgegeben. Ferner erfolgt die Türöffnung auf der gesamten Ausbaustrecke auf der gleichen Seite, da alle Haltestellen mit Mittelhochbahnsteigen ausgerüstet werden bzw. wurden. Für diese Variante spricht zudem, dass vor den Gebäuden der Braunstraße 16 bis 28 weiterhin Parkstände möglich sind und den Anliegern ohne Mitnutzung des Radfahrstreifens die Möglichkeit zur Anlieferung erhalten bleibt. Dieser Punkt wurde in der vorher geplanten und ausgelegten Version des Planfeststellungsverfahrens mit Seitenhochbahnsteigen von den Anliegern bemängelt, sodass eine Umplanung des Vorhabenträgers mit Mittelhochbahnsteigen erfolgte.

Die Vorzugsvariante wird daher von der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig bewertet.



2.3.2.5 Immissionen

2.3.2.5.1 Lärm

2.3.2.5.1.1 Allgemeines und Immissionsgrenzwerte

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist u. a. bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Straßenbahnen, zu der die Nachrüstung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig 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. BImSchV 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:

| | |
|--|-----------------|
| 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) |

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 – „Mischgebiet“ und „allgemeines Wohngebiet“ sowie „Schule“ - sind den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen der Landeshauptstadt Hannover entnommen und in dem Lageplan zum schalltechnischen Gutachten (Anlagen 11.1.10a) dargestellt.

Nach § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 - RLS“ und bei Schienenwegen nach Anlage 2 der 16. BImSchV¹¹ nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Akustik 03 – Schall 03“ zu erfolgen.

2.3.2.5.1.1 Aktiver/passiver Lärmschutz

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach der jeweils anzuwendenden Berechnungsmethode gesondert für die Nachrüstung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig in Bestandslage mit der geänderten Gleislage und für die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum der Braunstraße berechnet. Auf die weitergehenden Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung durch das Ingenieurbüro Bonk – Maire – Hoppmann GbR vom 03.12.2014 in der Fassung vom 28.10.2016 wird insoweit Bezug genommen. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Im vorliegenden Vorhaben waren sowohl der zu verändernde Verkehrsweg „Schiene“ als auch der zu ändernde Verkehrsweg „Straße“ zu betrachten.

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

¹¹ Das Planfeststellungsverfahren für das festgestellte Vorhaben ist bereits vor dem 31.12.2014 eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden. Daher ist § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden (vgl. § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV).



mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

An zwei betrachteten Gebäuden im Bereich des Knotenpunktes Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße (Königsworther Straße 32 und 39) sowie an einem betrachteten Gebäude am Goetheplatz (Goetheplatz 7) kommt es durch den Verkehrsweg „Straße“ zu einer Lärmpegelerhöhung um bis zu 1,7 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts bei gleichzeitiger Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV liegt daher vor. In den o. g. Bereichen liegt bereits eine hohe Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm vor; bereits vor dem Bau des Hochbahnsteigs und die Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte, teilweise sogar deutlich, überschritten. Die Beurteilungspegel für die straßenzugewandten Fassadenseiten und Außenbereiche waren bereits im Prognose-Nullfall über 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Gleichzeitig ergeben sich teilweise an den betrachtenden Gebäuden Pegelminderungen an den angrenzenden Fassadenseiten.

Ansonsten ergeben sich bei der Betrachtung der Geräuschimmissionen aus dem Schienenverkehr an den Fassadenseiten und an den Außenwohnbereichen keine Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach (vgl. Anlagen 11.1.2a und 11.1.2b der schalltechnischen Untersuchung- Unterlage 11).

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stets eine Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz vorzunehmen. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Im vorliegenden Fall besteht jedoch aufgrund der baulichen Verhältnisse keine Möglichkeit, alle betroffenen Gebäude durch aktive (verkehrsseitige) Lärmschutzmaßnahmen zu schützen. Als aktive Schallschutzmaßnahme wäre es technisch möglich, Schallschutzwände und/ oder Schallschutzwälle zu errichten. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG besteht die Verpflichtung zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht, soweit deren Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. In der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind, im Hinblick auf das öffentliche Interesse, auch andere Gesichtspunkte als mangelnde technische Eignung oder unangemessen hohen Finanzbedarf einer Schutzmaßnahme einzubeziehen.¹² So darf eine solche Maßnahme nicht gegen andere Rechtsvorschriften verstoßen.¹³ Eine Lärmschutzwand im dichtbebauten innerstädtischen Bereich zwischen der Braunstraße/Spinnereistraße/Königsworther Straße sowie dem Goetheplatz würde das Ortsbild i.S.v. § 34 Abs. 1 BauGB stark beeinträchtigen. Lärmschutzwände oder –wälle sind nur dann effektiv, wenn sie möglichst nah am Emissionsort errichtet werden können. Dies ist im Verlauf der Baustrecke – wie regelmäßig im innerstädtischen Bereich –

¹² OVG Hamburg, Urteil vom 23.05.1995 Az: Bf II 67/90 P Rn. 59; Feldhaus, Kommentar Bundesimmissionsschutzrecht, § 41 BImSchG Rn. 74.

¹³ Feldhaus, Kommentar Bundesimmissionsschutzrecht, § 41 BImSchG Rn. 74.



aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Die vorhandene bauliche Situation entlang der Stadtbahntrasse im Innenstadtbereich mit den denkmalgeschützten Gebäuden sowie die Breite des verbleibenden Straßenraumes macht die Realisierung wirksamer baulicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen schlechterdings unmöglich. Daher ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin aufgrund der innerstädtischen Lage die schalltechnische Wirkung möglicher Schallschutzwände nicht untersucht hat.

Als weitere Möglichkeit aktiven Lärmschutzes ist die Ausstattung des besonderen Bahnkörpers mit Rasengleis in Betracht zu ziehen. Im gesamten Planfeststellungsabschnitt, hiervon ausgenommen sind Straßen- und Wegekrenzungen, wird das sogenannte Rasengleis von der Vorhabenträgerin vorgesehen. Die Beurteilungspegel der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigen bereits die Gleisoberbauart des Rasengleises.

Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen als die vorstehend beschriebenen sind – wie oben ausgeführt – aufgrund der örtlichen Gegebenheiten schlechterdings unmöglich oder zumindest unverhältnismäßig. Insgesamt wird die gesetzliche Pflicht des § 41 Abs. 2 BImSchG, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, durch die mit diesem Beschluss angeordneten bzw. den von der Vorhabenträgerin in die Planung einbezogenen Maßnahmen im Rahmen des Machbaren vollumfänglich erfüllt.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird die Möglichkeit des weitergehenden aktiven Schallschutzes im vorliegenden Vorhaben daher als unverhältnismäßig angesehen. In diesen Fällen sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen. Die von einer wesentlichen Änderung i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV betroffenen Grundstückseigentümer haben gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In Anlage 11.1.5a des schalltechnischen Gutachtens und unter Ziffer 1.2.1 des Beschlusses sind diejenigen Fassadenseiten der Gebäude aufgeführt, für die nach der 16. BImSchV ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 - Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997) u. a. nur dann durchgeführt, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass die von der Erhöhung der Lärmimmissionen betroffenen Eigentümer belastet werden. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf Beibehaltung der



bestehenden Situation. Durch den festgelegten Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach wird dem Schutzgedanken des BImSchG jedoch hinreichend Rechnung getragen.

Für die nach der 24. BImSchV schützenswerte Wohnnutzung wird durch die ggf. konkret zu treffenden passiven Schallschutzmaßnahmen eine Einhaltung der gesetzlich geforderten Grenzwerte erreicht. Folglich verbleibt keine wesentliche Beeinträchtigung von Rechten Dritter. Das öffentliche Interesse an der Nachrüstung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig überwiegt das Interesse der Anlieger an der Vermeidung weiterer Lärmbelastungen.

Ein im Planfeststellungsverfahren festgestellte Rechtsbeeinträchtigung erfordert den direkten Zugriff auf fremde Rechte, insbesondere das Recht auf Eigentum. Die hier vorliegende, durch Schallschutzmaßnahmen auf Werte innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen reduzierte Erhöhung der Lärmbelastung stellt hingegen keinen Zugriff auf fremde Rechte dar und ist hinzunehmen.

Die Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach wurden für den Verkehrsweg „Straße“ unter Ziffer 1.2.1 festgelegt und sind zu beachten.

2.3.2.5.1.1.2 Gesamtlärmbetrachtung

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 den hohen (Vor-) Belastungen im Stadtteil Calenberger Neustadt der Landeshauptstadt Hannover eine Betrachtung der Auswirkungen der maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege (Braunstraße, Spinnereistraße, Königsworther Straße, Goetheplatz, Stadtbahn) zusammen für geboten erachtet (sog. Summenpegel).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt somit nicht, dass sich die tatsächliche Betroffenheit der Bewohner aus einer Gemengelage der genannten Immissionen ergibt, 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.¹⁴ 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-

¹⁴ 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.¹⁵ 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.

Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Ordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen.

Für die Auslegung und Anwendung der §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG folgt aus dieser verfassungsrechtlichen Vorgabe: Soweit Pegelwerte in Wohngebieten zu erwarten sind, die jedenfalls oberhalb von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts liegen, ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen.¹⁶

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche Lärmzunahme vorliegt, wenn vorhabenbedingt die Beurteilungspegel Werte erreichen, bei denen das Bestehen einer Gesundheitsgefahr nicht auszuschließen ist. Die Planfeststellungsbehörde setzt hierbei im Sinne eines Anhaltswertes für Wohngebiete Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an.¹⁷ Zu berücksichtigen ist jedoch, dass - auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung - der Vorhabenträgerin anlässlich ihres Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden.¹⁸ Dies bedeutet zugleich, dass die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik auch bei Vorbelastungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung nur in die Abwägung einbeziehen muss, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt.¹⁹

Hinsichtlich der konkreten Bewältigung einer festgestellten Gesundheitsgefährdung durch aktiven oder passiven Lärmschutz besteht keine zwingende Notwendigkeit, aktiven Lärmschutz vorzusehen. Der Planfeststellungsbehörde obliegt es, abzuwägen und zu entscheiden, auf welche Weise eine relevante Gesundheitsgefährdung zu vermeiden ist. Danach hat die Planfeststellungsbehörde, wenn sich die bestehende Belastung bereits im kritischen Bereich bewegt, abwägend zu prüfen, ob die Erhöhungen überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in Relation

¹⁵ vgl. BVerwG, Urt. v. 26.02.2003 – 9 A 1/02.

¹⁶ vgl. BayVGH, Urt. v. 18.07.1996 – 8 C 5 96.1612.

¹⁷ vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23.02.2005, 4 A 5/04.

¹⁸ BVerwG, Urt. vom 15.01.2008, 9 B 7/07.

¹⁹ BVerwG, Urt. vom 09.07.2008, 9 A 5/07, Rn. 17.



zur bereits bestehenden Vorbelastung marginal sind, bzw. ob sie noch als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden.²⁰ In diesem Zusammenhang sind unter anderem die Kriterien des relativen Umfangs der Zusatzbelastung, der Schutzwürdigkeit der Gebietskategorie und der angemessenen Nutzbarkeit des Objekts unter Berücksichtigung der Vorbelastung und auch der Realisierbarkeit aktiven Schallschutzes relevant. Daneben sind auch die Kriterien zur Bestimmung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes beachtlich. Hiervon ausgehend ist in der ständigen Rechtsprechung anerkannt, dass auch in Fällen einer vorhabenbedingt hervorgerufenen bzw. gesteigerten Gesundheitsgefährdung unter Umständen die Anordnung passiven Schallschutzes dem Gebot einer gerechten und ordnungsgemäßen Abwägung genügen kann.²¹

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen abstrakten Prüfungsmaßstab bei jedem Objekt zugrunde gelegt, bei dem eine Gesundheitsgefährdung in Rede steht.

Bei fünf Objekten (Braunstraße 2, Königsworther Straße 32, Königsworther Straße 37, Königsworther Straße 39, Goetheplatz 7) wurde eine Überschreitung der Werte von 70 dB(A) am Tag und bei 17 Objekten (Braunstraße 2, Braunstraße 4, Braunstraße 6, Braunstraße 10, Braunstraße 12, Braunstraße 14, Braunstraße 18, Braunstraße 22, Braunstraße 24, Dreyerstraße 10b, Königsworther Straße 32, Königsworther Straße 37, Königsworther Straße 39, Goetheplatz 4, Goetheplatz 5, Goetheplatz 8, Goetheplatz 9) eine Überschreitung von 60 dB(A) nachts ermittelt. Bei diesen Gebäuden liegt keine vorhabenbedingte Steigerung gegenüber der Vorbelastung (Vergleich Prognosenullfall Summenpegel und Prognosefall Summenpegel) vor, so dass sie hinsichtlich vorzunehmender Schutzmaßnahmen nicht in die Abwägung eingestellt werden mussten.

Für die Außenwohnbereiche liegen keine Erhöhungen des Summenpegels aus Stadtbahn und Straße (Vergleich des Summenpegels vom Prognosenullfall zum Prognosefall) bei gleichzeitiger Überschreitung des Bezugswerts von 70 dB(A) tags vor.

2.3.2.5.1.2 Erschütterungen

Bei der vorliegenden 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. Die Anhaltswerte der DIN beziehen sich auf den Neubau von Eisenbahnstrecken. Bei Ausbaumaßnahmen, wie die Nachrüstung der Haltestelle Glocksee, ist die immissionsschutzrechtliche Situation durch den vorhandenen Bestand geprägt.²² Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme

²⁰ vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. vom 13.03.2008, 7 D 43/07.NE, Rn. 136 f.

²¹ vgl. Sächsisches OVG, Beschluss v. 15.12.2005, 5 BS 300/05 Rn. 36.

²² BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09.



folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangebenden oder tatsächlichen Vorbelastung halten, auch dann zumutbar sind, wenn die Anhaltswerte überschritten werden.²³ Ein Erschütterungsschutz kann nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt.²⁴ 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 Festsetzung stützt sich auf empirisch hinreichend abgesicherte Erkenntnisse einer Laborstudie²⁵.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme verringert sich der Abstand des nächstgelegenen Gleises zur Wohnbebauung für den ungünstigsten Fall von 15 m auf 11 m. Damit ist eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um etwa 13 % verbunden. Dieser Wert liegt unterhalb der beurteilungsrelevanten Wahrnehmungsschwelle von 25 %.

Eine unzumutbare Beeinträchtigung liegt daher nicht vor. Ein Anspruch auf erschütterungsmindernden Maßnahmen ist nicht gegeben.

Auf die weiterführenden Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Bonk – Maire – Hoppmann GbR vom 03.12.2014 in der Fassung vom 28.10.2016 wird insoweit Bezug genommen. Diese Einschätzung ist schlüssig, sodass sich die Planfeststellungsbehörde dieser anschließt.

2.3.2.5.2 Belange der Umwelt

2.3.2.5.2.1 Naturschutzfachliche Betrachtung

2.3.2.5.2.1.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit solche nicht möglich sind, durch Ersatz in Geld zu kompensieren (vgl. § 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der

²³ BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09.

²⁴ BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09, m.w.N.

²⁵ vgl. Said/Fleischer/Kilcher/Fastl/Grütz, Zur Bewertung von Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 48 <2001> 191 ff.)



Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde ihren Beurteilungsspielraum²⁶ sachgerecht anhand anerkannter Bewertungsmaßstäbe ausgefüllt.

2.3.2.5.2.1.2 Eingriff

Die Einrichtung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Solche Eingriffe 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).

Das Plangebiet ist geprägt durch die versiegelten Flächen des Straßenraums, des auf Straßenebene geführten Gleiskörpers der Stadtbahn sowie mehrstöckige Bebauung. Die Gebäude nördlich der Braunstraße dienen hauptsächlich der Wohnnutzung. Südlich der Braunstraße befinden sich eine Berufsbildende Schule, die zur Straße hin im nordwestlichen Bereich des Gebäudes durch eine Baumreihe aus sechs Sommer-Linden abgeschirmt wird, und das Gelände der enercity, Standort Glocksee. Im Plangebiet befinden sich die Gebäude Königsworther Straße 37 und 39, die ebenso wie die Brücke über die Leine in der Dreyerstraße unter Denkmalschutz stehen. Prägend sind zudem die Bäume auf der Verkehrsinsel an der Ecke Braunstraße/Spinnereistraße.

Vorhabenbedingt kommt es zum Verlust von zwei Linden auf der Verkehrsinsel an der Ecke Braunstraße/Spinnereistraße sowie einer Linde auf der Verkehrsinsel im Bereich der Spinnereistraße und zwei Linden in der Braunstraße östlich des Geländes von enercity.

Die vorgenannten Linden sind als raumprägend anzusehen. Durch den Verlust der raumprägenden Bäume wird das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt. Es liegt mithin ein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG vor.

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Versiegelung von insgesamt rund 960 m² Boden von allgemeiner Bedeutung. Da gleichzeitig eine Entsiegelung von 1.010 m² Boden stattfindet, liegt kein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG vor.

Weitere Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter liegen nicht vor.

2.3.2.5.2.1.3 Vermeidungsgebot

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alter-

²⁶ BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 40/07, juris Rn. 28.



nativen 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 Satz 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.

Eine Stiel-Eiche auf der Verkehrsinsel soll durch Überprüfung der Wurzellage mittels Querschlag erhalten bleiben. Da die Höhenlage des Bodes noch offen ist, ist unklar, ob der Baum tatsächlich erhalten bleiben kann. Bei Verlust des Baumes sind drei Bäume der vorgesehenen 22 Neupflanzungen als Ersatzmaßnahme anzusetzen. Für die während der Baumaßnahme potenziell gefährdeten Bäume sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen (vgl. Ziffer 1.2.4.1). Durch die Schutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass der Eingriff in den Baumbestand auf das nicht vermeidbare Maß beschränkt bleibt und keine negativen Auswirkungen zurückbleiben.

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

2.3.2.5.2.1.4 Ausgleich und Ersatz

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

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wieder landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 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 neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

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



Als Ausgleich für den Verlust von fünf raumprägenden Linden sind elf Bäume zu pflanzen. Im Plangebiet werden von der LHH 22 Bäume neu gepflanzt. Davon werden elf Bäume als Ersatzpflanzungen angerechnet. Die Baumart und Pflanzqualität werden entsprechend des gesamten Gestaltungskonzeptes von der Landeshauptstadt Hannover bestimmt. Die Baumpflanzungen unterliegen der dreijährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege gem. DIN 18.916 und 18.919.

2.3.2.5.2.1.5 Naturschutzfachliche Abwägung

Die naturschutzfachliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist, weil der durch das Vorhaben „Nachrüstung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig“ entstehende Eingriff in Natur und Landschaft und die damit verbundenen beeinträchtigten Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einer Abwägung mit anderen Belangen dem Interesse an der Realisierung des Vorhabens nicht vorgehen.

Das Interesse an der Errichtung der Haltestelle mit einem Mittelhochbahnsteig mit den betrieblichen Erfordernissen des öffentlichen barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnsystems nach dem Nahverkehrsplan der Region Hannover überwiegt das Interesse an der Integrität von Natur und Landschaft.

Der Bau des Hochbahnsteigs dient dem Wohl der Allgemeinheit. Durch den sicheren, schnelleren, stufenlosen und bequemen Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnfahrzeuge profitieren nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen, sondern alle Fahrgäste.

Durch die Errichtung der Haltestelle mit einem Hochbahnsteig entstehen nicht vermeidbare, jedoch durch Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen voll kompensierbare Beeinträchtigungen für das Schutzgut Landschaftsbild, die in der spezifisch naturschutzfachlichen Abwägung zu dem Interesse des barrierefreien Ausbaus im Haltestellenbereich in Beziehung zu setzen ist.

Dabei ist festzustellen, dass die erforderlichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen eingehalten werden (vgl. Ziffer 1.2.4). Insbesondere durch die Kompensationsmaßnahmen wird der Eingriff vollständig ausgeglichen. Die Maßnahme kann daher zugelassen werden.

2.3.2.5.2.2 Geschützte Landschaftsbestandteile

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Gebietsschutzes gerecht.

Die drei zu fällenden Linden auf der Verkehrsinsel sowie die zwei Linden in der Braunstraße erfüllen mit ihren Stammumfängen von 86 cm bis 151 cm die Voraussetzungen zur Ausweisung als „geschützter Landschaftsbestandteil“. Im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover sind unter anderem alle Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 60 cm und alle Nadelbäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm, gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden gemäß der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover (§ 2 Absatz 1 a)) als



„Geschützte Landschaftsbestandteile“ geschützt im Sinne des § 29 BNatSchG bzw. § 22 NAGB-NatSchG.

Vorhabenbedingt wird der Verbotstatbestand in Bezug auf die geschützten Landschaftsbestandteile ausgelöst. Gemäß § 29 Abs. 2 S. 1 BNatSchG ist die Beseitigung des geschützten Landschaftsbestandteils und alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können verboten. Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt die Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG. Die Voraussetzungen für eine Befreiung liegen vor, da das Vorhaben aus Gründen des öffentlichen Interesses, nämlich der Barrierefreiheit des ÖPNVs in der Region Hannover, notwendig ist. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.3.2.1 wird verwiesen.

Für die Bestandsminderung durch den Verlust der fünf Linden erfolgt eine gem. § 29 Abs. 2 S. 2 BNatSchG angemessene Ersatzpflanzung von elf Bäumen. Die Maßnahme kann daher zugelassen werden.

2.3.2.5.2.3 Artenschutz (Tiere und Pflanzen)

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; 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 wild lebenden 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, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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

Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Ziffer 2.3.2.5.2.1) – nach Naturschutzrecht zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten



gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert.²⁷

Es ist als eher unwahrscheinlich einzustufen, dass im Plangebiet aufgrund der dort vorherrschenden Vegetationsstrukturen und Biotoptypen, sowie der Lage und Nutzung mit dem stark befahrenen Straßenraum, gefährdete oder besonders geschützte Tierarten vorkommen.

Das Vorkommen artenschutzrechtlicher Tierarten, vor allem europäische Vogelarten, kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben führt zum Verlust von Bäumen und damit zu einem möglichen Verlust von potenziellen Niststandorten von Vogelarten. Aufgrund der bestehenden Nutzungen und Störungen sind im Plangebiet allenfalls nicht gefährdete Vogelarten, Gehölzbrüter, zu erwarten, sodass der Verlust von potenziellen Neststandorten keine Beeinträchtigung dieser Vogelarten darstellt, da auf andere Bäume oder Gehölze ausgewichen werden kann. Während der Bauarbeiten können Brut- und Niststätten gehölzbewohnender Brutvogelarten zerstört werden. Um den Verlust einzelner Individuen oder erhebliche Störungen im Zuge der Baufeldräumung zu vermeiden, werden Baumfällarbeiten außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. (in Schaltjahren 29. Februar) durchgeführt (vgl. Ziffer 1.2.4.2). Erhebliche Beeinträchtigungen bzw. das Eintreten eines Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG kann so ausgeschlossen werden.

2.3.2.5.3 Belange Privater

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

Für die Dauer der Bauzeit müssen für die Baustelleneinrichtung Flächen in Anspruch genommen werden. Die Baustellenabwicklung erfolgt allerdings im öffentlichen Straßenraum in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und ohne die Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter.

2.3.2.5.4 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

²⁷ BT-Drs. 16/5100, S. 12.



möglich oder stellt deren Beachtung durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen (unter Ziffer 1.2) dieses Beschlusses sicher.

2.3.2.5.4.1 Landeshauptstadt Hannover – Fachbereich Tiefbau

Die Landeshauptstadt Hannover stimmt der Planung grundsätzlich zu.

Die Forderungen der Landeshauptstadt Hannover wurden von der Planfeststellungsbehörde bereits unter der Ziffer 1.2.3.1 aufgenommen. Die Hinweise und Forderungen werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die Landeshauptstadt Hannover hat in der Stellungnahme zur ersten Planauslegung für den Fußgängerüberweg über die Braunstraße an der Einmündung Goethekreisel eine Lichtsignalanlage gefordert. Die Vorhabenträgerin hat dieses in den geänderten Planunterlagen berücksichtigt. Weiterhin wurde die Forderung der Landeshauptstadt Hannover, den östlichen Zu- und Abgang der Haltestelle Glocksee mit einer behindertengerechten Rampe zu versehen, von der Vorhabenträgerin in den Planänderungen umgesetzt. Die Einwände haben sich dadurch erledigt.

Weiter sei die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Spinnereistraße / Braunstraße / Königsworther Straße durch die Änderung auf nur noch eine Spur Links/Rechts nachzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat den Nachweis der Leistungsfähigkeit durch die Verkehrstechnische Untersuchung (Anlage 17) erbracht. Danach wird am Knotenpunkt Königsworther Straße / Braunstraße / Spinnereistraße (Glocksee) aufgrund der einstreifigen Führung der Kraftfahrzeuge in der Zufahrt Braunstraße eine ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D) erreicht. Diesbezüglich wird auf die weiterführenden Ausführungen in der Unterlage 17 verwiesen. Die vorhabenbedingten Auswirkungen für den Verkehr sind somit ausreichend dargelegt. Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesichert, dass die baulichen und signaltechnischen Voraussetzungen geschaffen werden, um die im Rahmen des Gutachtens ermittelten Verkehrsqualitäten tatsächlich zu erreichen.

Die Vorhabenträgerin wird mit der Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Tiefbau im Rahmen der Ausführungsplanung folgende Einzelpunkte abstimmen:

- Die Furt für den links abbiegenden Radverkehr aus der Königsworther Straße in die Braunstraße wird soweit wie möglich in Richtung Königsworther Straße zurückversetzt, die Furt wird ähnlich wie heute im Bogen neben dem ebenfalls links abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr geführt.
- Vor bzw. neben dem Café Safran ist eine möglichst große Anzahl von Fahrradbügeln unterzubringen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerung des befestigten Gleiskörpers sowie des Hochbahnsteigs durch Anschluss an das öffentliche Entwässerungsnetz hergestellt werden kann. Die Vorhabenträgerin hat einen entsprechenden Antrag bei der Stadtentwässerung Hannover einzureichen und das Einvernehmen herzustellen. Die Kostenregelung für anfallende Baukosten in Bezug auf die Anlagen der Stadtentwässerung erfolgt im Rahmen bestehender Verträge.



Die untere Denkmalschutzbehörde weist darauf hin, dass sich in der näheren Umgebung folgende Baudenkmäler befinden, die im Denkmalverzeichnis der Landeshauptstadt Hannover eingetragen sind und den Bestimmungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz unterliegen: Braunstraße 28, Königsworther Straße 32 und 39 sowie Theodor Krüger Straße 3. Eine Beeinträchtigung der Denkmäler tritt durch die geplante Baumaßnahme nicht ein.

2.3.2.5.4.2 Region Hannover

Um den barrierefreien Umstieg in alle Richtungen gewährleisten zu können, sei im Rahmen der Ausführungsplanung auch die Bushaltestelle für die Linie 200 in der Königsworther Straße barrierefrei zu planen und im Zuge der Umsetzung des Projekts auch auszubauen, soweit es die dort vorhandenen Platzverhältnisse erlauben.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin die Bushaltestelle für die Ringlinie 200 entsprechend den vorhandenen Platzverhältnissen barrierefrei planen und im Zuge der Baumaßnahme umsetzen.

2.3.2.5.4.3 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Das LBEG weist darauf hin, dass im Untergrund der Planungsfläche lösliche Gesteine der Kreide in einer Tiefe liegen, in der durch irreguläre Auslaugung lokal Verkarstungserscheinungen auftreten können. Im Bereich der Planungsfläche und im weiteren Umfeld seien keine Erdfälle bekannt (Erdfallgefährdungskategorie 1 gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers „Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten“ vom 23.02.1987, AZ. 305.4 – 24 110/2 -).

Als Baugrund im Planungsgebiet stehen feinkörnige, bindige Lockergesteine (Auelehm) zum Teil mit organischen Einlagerungen (Torf, Faulschlamm) mit teils sehr geringen Tragfähigkeitseigenschaften an. Es werden daher ggfls. besondere Gründungsmaßnahmen (bspw. Bodenaustausch, Tiefgründung) erforderlich.

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise zu den Gründungsmaßnahmen beachten.

2.3.2.5.4.4 üstra AG

Die üstra AG bittet darum, eine Ersatzhaltestelle für den Schienenersatzverkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin wird sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit der üstra AG zu der Einrichtung einer Ersatzhaltestelle für den Schienenverkehr abstimmen.

Die Bushaltestellen sind nach den Vorgaben zur idealtypischen Haltestelle aus dem Nahverkehrsplan der Region Hannover herzustellen, insbesondere die Ausrüstung mit einem Bord mit 16 cm über die gesamte Nutzlänge der Haltestelle, taktilen Leitelementen und einer ausreichend



großen Wartefläche. Die geplanten Bushaltestellen sollen mit Elementen der dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet werden. Es solle eine Abstimmung im weiteren Verlauf der Planung über die genauen Ausrüstungsstandards mit der üstra erfolgen.

Die Vorhabenträgerin wird sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit der üstra abstimmen und diese beteiligen. Die Bushaltestellen sollen barrierefrei gemäß der idealtypischen Haltestelle des NVP 2015 der Region Hannover angelegt werden. Auf die Ausführungen zu der Beschreibung des Vorhabens unter Ziffer 2.1.2 wird verwiesen.

An allen Knotenpunkten ist eine dauerhafte und wirksame Bevorrechtigung für die ÖPNV-Linien vorgesehen. Die Vorhabenträgerin wird sich diesbezüglich mit der üstra AG abstimmen.

2.3.2.5.4.5 Handwerkskammer Hannover

Die Handwerkskammer Hannover weist darauf hin, dass durch den Bau des Hochbahnsteigs die Qualität und Quantität des Parkraums in dem Plangebiet weiterhin gewährleistet bleiben müsse. Zudem seien entlang der Trassenführung zahlreiche Handwerksbetriebe ansässig, die auch während der Bauphase der uneingeschränkten Erschließung ihrer Betriebe bedürfen.

Aufgrund der Neuordnung des Straßenraumes und des zusätzlichen Raumbedarfs für den Hochbahnsteig entfallen insgesamt 23 Parkplätze. Aufgrund der Errichtung der Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig sind Parkstände vor den Gebäuden der Braunstraße 16 bis 28 möglich. Zudem können weitere Parkstände durch die Gleislage in Mittellage erhalten bleiben.

Der Verlust der Parkplätze wird durch die Baumaßnahme auf das Unumgängliche Maß reduziert (vgl. Ausführungen zu der Ziffer 2.3.2.4.2) und ist daher im Öffentlichen Interesse unter dem Blickwinkel des barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnnetzes der Region Hannover hinzunehmen. Dem Wunsch der Handwerkskammer auf gleichbleibende Qualität und Quantität des Parkraums kann daher nicht vollumfänglich entsprochen werden.

Die Vorhabenträgerin wird eine Erschließung der Grundstücke für die ansässigen Betriebe während der Bauarbeiten in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen abstimmen. Die Betroffenen werden von der Vorhabenträgerin frühzeitig über etwaige Behinderungen durch Bauarbeiten informiert.

Der Forderung der Handwerkskammer, dass geprüft werden solle, ob anstelle von Seitenhochbahnsteigen ein Mittelhochbahnsteig errichtet werden könne, um die Erschließung eines Betriebs in der Braunstraße gewährleisten zu können, ist die Vorhabenträgerin nachgekommen.

Die Vorhabenträgerin hat eine Planänderung vorgenommen. Anstelle der ursprünglich beantragten zwei Seitenhochbahnsteigen, ist nunmehr vorgesehen, die Haltestelle Glocksee mit einem



Mittelhochbahnsteig barrierefrei auszubauen. Die Erreichbarkeit des Betriebs ist dadurch gewährleistet. Die Maßnahme ist in den Deckblättern enthalten und ist Gegenstand der Planfeststellung. Der Einwand hat sich dadurch erledigt.

2.3.2.5.4.6 Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover

Die Industrie- und Handelskammer Hannover erhebt in ihrer Stellungnahme Bedenken zu dem Gesamtkonzept. Einwände gegen den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Glocksee werden nicht vorgebracht. Eine Bescheidung der Bedenken erfolgte bereits in den Planfeststellungsbeschlüssen zu den anderen Abschnitten.

2.3.2.5.4.7 enercity Netzgesellschaft mbH

Die enercity Netzgesellschaft weist darauf hin, dass in dem Plangebiet zahlreiche Leitungen und Netze vorhanden seien. Die Lage der Netze und Anlagen sind in den Plänen enthalten, die der Stellungnahme beigelegt wurden. Da sich unter dem geplanten Hochbahnsteig eine Fernwärmetransportleitung befindet und daher die geplante Baumaßnahme so nicht durchgeführt werden kann, muss diese verlegt werden. Diesbezüglich finden bereits Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin und der enercity Netzgesellschaft statt.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass sofern der vom Fachbereich Umwelt und Stadtgrün der LHH geforderte Mindestabstand zwischen den Bäumen und den Trassen der enercity Netzgesellschaft nicht eingehalten werden kann, könne den Baumstandorten nur zugestimmt werden, wenn im Falle von Beschädigungen des Wurzelwerks durch Arbeiten an den Netzen der Leitungen oder durch das Entfernen von Wurzeln, die die Netze der enercity beeinträchtigen, keine Schadensersatzforderungen gestellt werden.

Die Pflanzung der Bäume im Plangebiet erfolgt durch die Landeshauptstadt Hannover und ist daher nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Der Planfeststellungsbeschluss regelt gem. § 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 Schadensersatzleistungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.3.3 des Beschlusses verwiesen.

2.3.2.5.4.8 enercity Immobilien GmbH & Co. KG

Die enercity Immobilien GmbH & Co. KG weist darauf hin, dass im Rahmen der beabsichtigten baulichen Entwicklung des enercity Betriebsstandortes Glockseestraße eine Zufahrtsmöglichkeit im Bereich der Grundstücksgrenze entlang der Spinnereistraße bzw. Braunstraße vorgesehen ist. Diese Möglichkeit werde durch den Wegfall der bisherigen Rechtsabbiegerspur sowie den parallel zur Grundstücksgrenze verlaufenden Radweg bzw. Hochbahnsteig gefährdet. Um eine



zeitgemäße und zukunftsorientierte Gestaltung des Geländes weiterhin zu erhalten, sei eine adäquate Zufahrtsmöglichkeit notwendig, die über die bisher dargestellte reine Feuerwehr-Notzufahrt nicht abgedeckt sei.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass der Rückbau des freien Rechtsabbiegers und die Führung des Radverkehrs aus der Spinnerei- in die Braunstraße Vorgaben der Landeshauptstadt Hannover seien. Durch den Wegfall des Rechtsabbiegers sollen Gefahrenquellen für die Verkehrsteilnehmer gemindert und Verkehrsflüsse kanalisiert werden.

Die Planung der Vorhabenträgerin bezüglich des Rückbaus der freien Rechtsabbiegerspur ist nicht zu beanstanden. Aufgrund der bestehenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) soll auf freie Rechtsabbiegerspuren, also nicht-signalisierte Rechtsabbiegefahrbahnen, an innerörtlichen Knotenpunkten verzichtet werden. Hintergrund des gewünschten Verzichts auf freie Rechtsabbieger ist, dass diese nach den aktuellen Erkenntnissen nicht verkehrssicher sind. Die hohen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (keine Vorfahrt) sind meist mit einer unsteten Führung des Nichtmotorisierten Individualverkehrs gepaart und führen zu Unfallschwerpunkten, bei denen in der Regel Rad Fahrende und zu Fuß Gehende gefährdet sind. Der Verzicht der Rechtsabbieger dient der Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer. Dies wird durch die vorliegende Planung berücksichtigt.

Im Bestand besteht ebenfalls keine Zufahrt auf das Gelände im Bereich des freien Rechtsabbiegers. Ob eine solche Zufahrt genehmigungsfähig wäre, wenn der freie Rechtsabbieger bestehen bleiben würde, kann dahingestellt bleiben. Im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahren „Bebauungsplan der Innenentwicklung Nr. 236, 2. Änderung - Glockseestraße West“ befindet sich die enercity mit der LHH in Abstimmung bezüglich einer Besuchervorfahrt über die Spinnereistraße oder Braunstraße.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die einzelnen Bauphasen mit den betroffenen Anliegern abgestimmt werden.

Das Grundstück, welches aufgrund eines bestehenden Pachtvertrages durch die enercity genutzt wurde, wurde nach Beendigung des Pachtverhältnisses als Straßenfläche umgenutzt. Aufgrund dessen liegen drei tragende Stützen im Erdgeschoss des Gebäudes im öffentlichen Straßenverkehr. Es wird darauf hingewiesen, dass die Stützen nicht für Anpralllasten von Straßenfahrzeugen bemessen wurden. Es wird befürchtet, dass die Standsicherheit des Gebäudes bei einem möglichen Fahrzeuganprall gefährdet werde. Es wird gefordert, dass die drei Gebäudestützen durch geeignete Leitabweisungen vor Anprall geschützt werden müssen. Über die Notwendigkeit eines Anprallschutzes könne erst auf Grundlage der Prüfung der Gebäudestatik entschieden werden.

Die Verkehrsanlage wurde auf Grundlage der RASt 06 geplant. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist ein Sicherheitsraum von 50 cm zu festen Gegenständen, wie vorliegend, einzuhalten. Der Sicherheitsraum wird zusätzlich durch einen erhabenen Bord mit 10 cm Ansicht zur Fahrbahn hin abgegrenzt. Durch Verschwenkung der Fahrtrichtung hin zum Gleis wird die Gefahr eines Anpralls zusätzlich vermindert. Nach der RASt 06 und der Richtlinie für



passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) müssen besondere Maßnahmen in bzw. neben Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h nicht vorgesehen werden, wenn der Abstand von 0,5 m eingehalten wird.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die vorhandene Gebäudestatik auf der Grundlage der DIN 1991-1-7 „Einwirkungen auf Tragwerke“ zu prüfen.

2.3.2.5.5 Einwendungen

Sofern sich Einwendungen durch Zusagen, Schutzvorkehrungen und Nebenbestimmungen oder auf andere Art und Weise erledigt haben, werden sie nicht explizit aufgeführt.

Die Planunterlagen zu der Ursprungsplanung der Haltestelle Glocksee lagen gemeinsam mit den Planunterlagen der Haltestelle Steintor und der Haltestelle Goetheplatz aus. Daher wurden von einigen Einwendern gegen alle drei Abschnitte in einer einzigen Einwendung die Bedenken und Einwände geäußert. Sofern sich Einwände auf die Planfeststellungsabschnitte 3 (Haltestelle Steintor) oder 4 (Haltestelle Goetheplatz) beziehen, sind diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur Haltestelle Glocksee und werden daher nicht beschieden. Diesbezüglich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Haltestelle Goetheplatz bereits in Betrieb genommen wurde. Die Haltestelle Steintor befindet sich derzeit im Bau. Insoweit wird auf die jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse aus dem Jahre 2016 verwiesen.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen unterbleibt eine namentliche Nennung der Einwender.

2.3.2.5.5.1 Einwender Nr. 1

Der Einwender moniert, dass nur aufgrund des Festhaltens an den Gleiskreisel, die Mittellage des Gleises festgelegt wurde. Sofern anstelle des Gleiskreisels am Goetheplatz ein Gleisdreieck errichtet werden würde, dann solle die südliche Seitenlage in Betracht gezogen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Goetheplatz ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses. Die Vorhabenträgerin hat die Gleislage in südlicher Seitenlage untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass diese im Vergleich zu der Mittellage deutliche Nachteile aufweist und daher nicht als vorzugswürdig anzusehen ist. Diese Variante wurde unter anderem aus stadtgestalterischen Gründen und zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der südlich der Straße gelegenen Grundstücke verworfen. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten zu dem Ergebnis, dass die beantragte Variante als vorzugswürdig anzusehen ist. Auf die Begründung unter Ziffer 2.3.2.4.2 wird verwiesen.

2.3.2.5.5.2 Einwender Nr. 2

Es werden keine Bedenken gegen den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Glocksee erhoben.



2.3.2.5.5.3 Einwender Nr. 3

Der Einwender weist darauf hin, dass es im Bestand eine Rechtsabbiegerspur von der Königsworther Straße aus gebe, die den Verkehr flüssig gestalte. Die Planung, diese zurückzubauen, stelle eine verkehrsbehindernde und überflüssige Maßnahme dar. Es bestehe ausreichend Platz für die Beibehaltung der Rechtsabbiegerspur.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Einwender die freie Rechtsabbiegerspur von der Spinnereistraße in die Braunstraße meint.

Der Rückbau des freien Rechtsabbiegers sind Vorgaben der Landeshauptstadt Hannover als Straßenverkehrsbehörde. Durch den Wegfall des Rechtsabbiegers sollen Gefahrenquellen für die Verkehrsteilnehmer gemindert und Verkehrsflüsse kanalisiert werden. Die Planung der Vorhabenträgerin bezüglich des Rückbaus der freien Rechtsabbiegerspur ist nicht zu beanstanden. Aufgrund der bestehenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) soll auf freie Rechtsabbiegerspuren, also nicht-signalisierte Rechtsabbiegefahrbahnen, an innerörtlichen Knotenpunkten verzichtet werden. Hintergrund des gewünschten Verzichts auf freie Rechtsabbieger ist, dass diese nach den aktuellen Erkenntnissen nicht verkehrssicher sind. Die hohen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (keine Vorfahrt) sind meist mit einer unsteten Führung des Nichtmotorisierten Individualverkehrs gepaart und führen zu Unfallschwerpunkten, bei denen in der Regel Rad Fahrende und zu Fuß Gehende gefährdet sind. Der Verzicht der Rechtsabbieger dient der Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer. Dies wird durch die vorliegende Planung berücksichtigt.

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen und den Ausführungen unter Ziffer 2.3 des Beschlusses zurückgewiesen.

2.3.2.5.5.4 Einwender Nr. 4

Die Einwender sind Anlieger und äußern Bedenken in Bezug auf die Gestaltung der Nebenanlagen, insbesondere bezüglich des Wegfalls von Parkplätzen in der Braunstraße.

Die Einwender fühlen sich durch den Entfall der PKW-Stellplätze direkt vor ihrem Gebäude und die zusätzlich eingeeengte Fahrbahnsituation im Hinblick auf den Erhalt ihres Gebäudes und der Wohnung unangemessen eingeschränkt. Es werden Einschränkungen im Lieferverkehr und bei Baumaßnahmen befürchtet. Auch sei mit Beeinträchtigungen in der alltäglichen Nutzung zu rechnen, da es nicht mehr möglich sei, vor dem Haus zu halten bzw. zu parken, ohne den Radfahrstreifen benutzen zu müssen. Außerdem wird eine Wertminderung der Eigentumswohnung befürchtet, da bei einer Vermietung die Verfügbarkeit von Pkw-Stellplätzen in der Nähe von Bedeutung sei.



Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass ein Anspruch auf den Erhalt aller Parkmöglichkeiten nahe des eigenen Hauses oder der eigenen Wohnung nicht besteht.²⁸ Aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin eine Planänderung vorgenommen. Anstelle der ursprünglichen Seitenhochbahnsteigen soll die Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig barrierefrei ausgebaut werden. Durch die Planänderung wurden auch die Nebenanlagen angepasst. Vor den Gebäuden Braunstraße 10B und 28 sind dadurch 13 weitere Pkw-Stellplätze im Gegensatz zur ursprünglichen Planung vorgesehen. Bei der ursprünglichen Planung mit Seitenhochbahnsteigen waren vor den Gebäuden in der Braunstraße 10 bis 28 keine Parkplätze vorgesehen. Im Vergleich zur Bestandssituation entfallen nach Realisierung des Vorhabens auf der Braunstraße stadteinwärts 20 Parkplätze und stadtauswärts 7 Parkplätze. Der Verlust der Parkplätze wird jedoch mit der beantragten Planung auf das Unumgängliche Maß beschränkt (vgl. Ausführungen zu Ziffer 2.3.2.4.2). Die Möglichkeit vor dem Wohngebäude der Einwender zu parken bzw. zu halten bleibt weiterhin erhalten. Die befürchteten Einschränkungen der Einwender sind aufgrund der Planänderung daher nicht ersichtlich.

Die Einwender monieren weiter, dass durch den Entfall des Parkstreifens, der Abstand zwischen Fahrbahn und Gebäude geringer werde. Zwar sei der angrenzende Bereich der Fahrbahn für Radfahrer vorgesehen, in der Realität sei jedoch mit einer Verschiebung der Grenze der Fahrbahn in Richtung Gebäude zu rechnen. Dies führe zu einer höheren Lärmbelastung, die durch das schalltechnische Gutachten bestätigt wird.

Der Radstreifen wird mit einem durchgehenden Breitstreifen markiert, sodass ein Überfahren der Markierung durch den Motorisierten Individualverkehr unzulässig ist. Die Befürchtung der Einwender, dass der Abstand zwischen Fahrbahn und Gebäude geringer werde, ist daher unbegründet. Durch die Planänderung und die dort vorgesehenen weiteren Parkplätze vergrößert sich zudem der Abstand zwischen der Fahrbahn und den Gebäuden sowohl im Vergleich zur Bestandssituation als auch im Vergleich zu der Planung der Haltestelle Glocksee mit Seitenhochbahnsteigen. Der Abstand hat zudem zur Folge, dass sich die Lärmpegel im Vergleich zum Istzustand verringern. Diesbezüglich wird auf das schalltechnische Gutachten vom 28.10.2016 (Unterlage 11) Bezug genommen. An fünf Immissionspunkten des Gebäudes der Einwender wurden Immissionsberechnungen durchgeführt. Aus der baulichen Veränderung der Straße ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 1,1 dB(A) tags und bis zu 1,6 dB(A) nachts. Mit einer höheren Lärmbelastung ist daher nicht zu rechnen. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aufgrund der baulichen Änderung der Straßenbahn.

Weiter wird eine Gefährdung der Passanten durch den Wegfall des barrierebildenden Streifens befürchtet, da der Fußweg nun unmittelbar neben der Fahrbahn verlaufe.

²⁸ vgl. VG Koblenz, Urteil vom 23.10.2013, 6 K 569/13.KO.



Der Abstand zwischen der Fahrbahn und dem Fußweg beträgt in den Bereichen, in denen Parkstände vorgesehen sind 4,50 m und vergrößert sich damit im Vergleich zur Bestandssituation. Die räumliche Nähe von dem Fußgängerweg und der Fahrbahn steht nicht im Widerspruch zur RASSt 06 und ist daher nicht zu beanstanden. Nach der RASSt 06 ist ein Sicherheitsabstand zwischen dem Fahrbahnrand und dem Fußweg von 0,50 m vorzusehen.

Da der Parkstreifen im Vergleich zur ersten Planauslegung erhalten bleibt, haben die Einwender weiterhin die Möglichkeit bei der Stadt Hannover einen Antrag auf Verlegung der Mülltonnen an den Fahrbahnrand zu stellen.

Die Einwender sprechen sich dafür aus, dass sich die Anordnung von Fahrradbügeln an den tatsächlichen Bedarf orientieren würde. Es werden Fahrradbügel auf der Nordseite der Straße befürwortet.

Die Anordnung von Fahrradbügeln und die Ausweisung von Parkplätzen ist Teil der Ausführungsplanung und nicht planfeststellungsrelevant. Aufgrund der Planänderung sind jedoch weitere Fahrradbügel auf der nördlichen Seite der Braunstraße vorgesehen.

Es werden aufgrund der geplanten Baumpflanzungen in der Braunstraße Verschattungen erwartet, die sich negativ auf den Wert der Erdgeschossseinheiten auswirken werden. Es wird eine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch fehlende ausreichende Belichtung befürchtet.

Die Landeshauptstadt Hannover sieht im Rahmen ihres Innenstadtkonzepts auf beiden Nebenanlagen der Braunstraße Baumstreifen vor. Durch die Anordnung der Baumallee im gesamten Planungsraum wird der Straßenraum städtebaulich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gestärkt. Zudem dient die Baumallee der Raumbildung und Gliederung des Straßenraumes und hat einen hohen ökologischen Wert. Außerdem ist die Verringerung der Feinstaubbelastung, welche z. B. durch Begrünung erreicht werden kann, ein Ziel aus dem Luftreinhalte-Aktionsplan der Landeshauptstadt Hannover. Die Ausbildung der Baumalleen ist zwischen allen Planungsbeteiligten abgestimmt worden und beachtet den Leitungsbestand. Die schmalkronigen Bäume halten den nach der RASSt 06 geforderten Abstand zu Gebäuden von mindestens 3,00 ein. Mit einer Verschattung durch die Bäume, die die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse beeinträchtigen, ist daher nicht zu rechnen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

2.3.2.5.5 Einwender Nr. 5

Der Einwender ist der Auffassung, dass die Haltestelle Glocksee als Bestandteil eines Gesamtkonzepts, nämlich des Neu- und Ausbaus der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz



und Glocksee nicht genehmigungsfähig sei, da diese von Entscheidungen zu den Planfeststellungsverfahren der Haltestellen Hauptbahnhof / Raschplatz und Hauptbahnhof / Rosenstraße abhängen.

Die mit diesem Beschluss festgestellte Planung stellt den fünften Abschnitt einer Gesamtmaßnahme dar, die sich in fünf Abschnitte gliedert, nämlich der Neu- und Ausbau der Strecke D-West zwischen dem Raschplatz und Glocksee. Planungsziel aller Abschnitte ist der Ausbau des Stadtbahnnetzes der Region Hannover unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit. Zugleich sollen die Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof und am Steintor verbessert werden.

Zwischenzeitlich liegen die Planfeststellungsbeschlüsse für die ersten vier Abschnitte vor. Für den Abschnitt 1 (Raschplatz/Lister Meile) vom 11.12.2015, für den Abschnitt 2 (Rosenstraße) vom 14.12.2015, für den Abschnitt 3 (Steintor) vom 06.01.2015 und für den Abschnitt 4 (Goetheplatz) vom 16.03.2016. Die Abschnitte 1, 2, und 4 sind bereits fertig gestellt und in Betrieb genommen. Der Abschnitt 3 befindet sich derzeit im Bau.

Ungeachtet dessen, dass die anderen Abschnitte bereits genehmigt wurde, ist die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Abschnittsbildung von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Es wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.3.2.3 verwiesen.

Der Einwand wird aus den oben genannten Gründen zurückgewiesen.

2.3.2.5.5.6 Einwender Nr. 6

Der Einwender befürchtet, dass der Wendekreis seines Firmenwagens beim Bau von Seitenhochbahnsteigen nicht ausreichend sei. Es wird befürchtet, dass der Firmenwagen nicht durch die enge Hausdurchfahrt auf den Firmenhof gelangen könne. Aus diesem Grund werde ein Mittelhochbahnsteig befürwortet.

Aufgrund von den eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen hat die Vorhabenträgerin eine Planänderung vorgenommen. Anstelle der ursprünglich beantragten zwei Seitenhochbahnsteigen, ist nunmehr vorgesehen, die Haltestelle Glocksee mit einem Mittelhochbahnsteig barrierefrei auszubauen. Dem Wunsch des Einwenders wurde daher entsprochen. Die Maßnahme ist in den Deckblättern enthalten und ist Gegenstand der Planfeststellung. Die Hausdurchfahrt kann dadurch problemlos passiert werden. Im Vergleich zur Bestandssituation wurde die Breite an dieser Stelle sogar vergrößert. Es ist eine Fahrbahnbreite von 3,25 m, ein Radfahrstreifen von 2,10 m sowie ein Parkstreifen von 2,40 m vorgesehen.

2.3.3 Abwägungsergebnis

Das Vorhaben ist mit der Rechtsordnung vereinbar. Gesetzliche Hinderungsgründe bestehen weder in Form höherstufiger zwingender Planungen, noch in Form zwingender Rechtsvorschriften. Als zwingend zu beachtendes Recht sind § 8 Abs. 2 BGG, § 2 Abs. 1 BOStrab sowie die Pflichten



aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG sowie §§ 5 ff. NAGB-NatSchG (vgl. Ziffer 2.3.2.5.2) 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.

2.3.4 Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Kostenentscheidung beruht auf § 56 PBefG i. V. m. §§ 1, 3, 5, 9 und 13 NVwKostG, § 1 Abs. 1 AllGO 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. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Nds. ERVVO-Justiz erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Obergericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

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 an das o. g.



Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss anzuordnen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bzw. nach dem Ende der Auslegungsfrist gestellt und begründet werden.

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

4 Hinweise

4.1 Baumaschinen / Baulärm

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

4.2 Bodenfunde

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B.: Tongefäßscherben, Metallobjekte, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde sowie dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

4.3 Geotechnische Erkundung

Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeine Vorgaben der DIN EN 1997-1:2009-09 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben.



4.4 Auslegung

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

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen auch bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, – Stabsstelle Planfeststellung -, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, Telefon: (0511) 3034-0, nach vorheriger telefonischer Abstimmung über einen Termin, während der Dienststunden eingesehen werden.

4.5 Zustellungen

Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 3 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 (z.B. 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 gem. § 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

Riedel



Anlage: Abkürzungsverzeichnis und Fundstellennachweis

Die nachfolgend genannten Vorschriften sind in ihrer zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses:

| | |
|--------------------|---|
| 16. BImSchV | Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung |
| 24. BImSchV | Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung |
| 32. BImSchV | Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung |
| Abs. | Absatz |
| AIIGO | Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen - Allgemeine Gebührenordnung |
| AG | Aktiengesellschaft |
| Art. | Artikel |
| Az. | Aktenzeichen |
| B-Plan | Bebauungsplan |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BayVGH | Bayerischer Verwaltungsgerichtshof |
| BDs | Beschlussdrucksache |
| BGG | Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen |
| BImSchG | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| BNatSchG | Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutz- |
| BOStrab | Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen |
| bspw. | beispielsweise |



| | |
|---------------------|--|
| BT-Drs. | Bundestags-Drucksache |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| BVerwGE | Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts |
| bzw. | beziehungsweise |
| ca. | circa |
| cm | Zentimeter |
| dB | Dezibel |
| dB(A) | Dezibel (A) (bewerteter Schallpegel) |
| Dez. | Dezernat |
| DIN | Deutsches Institut für Normung |
| DVBl. | Deutsches Verwaltungsblatt |
| e.V. | eingetragener Verein |
| ff. | fortfolgende |
| FW | Fernwärme |
| GbR | Gesellschaft bürgerlichen Rechts |
| gem. | gemäß |
| GG | Grundgesetz |
| ggf. / ggfs. | gegebenenfalls |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| infra | Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH |
| i.S.d. | im Sinne des |
| i.V.m. | in Verbindung mit |
| Kfz | Kraftfahrzeug |



| | |
|--------------------------|---|
| km | Kilometer |
| kV | Kilovolt |
| LAGA | Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall |
| LHH | Landeshauptstadt Hannover |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| m | Meter |
| m² | Quadratmeter |
| m³ | Kubikmeter |
| mbH | mit beschränkter Haftung |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| m.w.N. | mit weiteren Nachweisen |
| NAGBNatSchG | Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz |
| NDSchG | Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz |
| Nds. ERVVO-Justiz | Niedersächsische Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz |
| NLStBV | Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr |
| NN | Normalnull |
| NNVG | Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz |
| Nr. | Nummer |
| NVP 2015 | Nahverkehrsplan 2015 der Region Hannover |
| NVwKostG | Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz |
| NVwVfG | Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz |
| NVwZ | Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht |
| o.a. | oben angegeben |



| | |
|-----------------|---|
| o.ä. | oder ähnliches |
| o.g. | oben genannten |
| OVG | Oberverwaltungsgericht |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| RAS-LP 4 | Richtlinien zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen |
| Rn. | Randnummer |
| S. | Satz |
| sog. | sogenannte |
| StVO | Straßenverkehrs-Ordnung |
| TKG | Telekommunikationsgesetz |
| TW 2000 | „Silbernes“ Stadtbahnfahrzeug der üstra der 2. Generation |
| TW 3000 | neues Stadtbahnfahrzeug der üstra der 3. Generation |
| u.a. | unter anderem |
| UAB | Untere Abfallbehörde |
| UBB | Untere Bodenschutzbehörde |
| UWB | Untere Wasserbehörde |
| Urt. | Urteil |
| Urt. v. | Urteil vom |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| vgl. | vergleiche |
| VG | Verwaltungsgericht |



| | |
|-----------------------|--|
| VGH | Verwaltungsgerichtshof |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz |
| VwV-StVO | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung |
| z.B. | zum Beispiel |
| ZOB | Zentraler Omnibus-Bahnhof |
| ZustVO-Verkehr | Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehr |