



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**über den Neubau der oberirdischen Stadtbahnverlängerungsstrecke A-Süd
nach Hemmingen im Abschnitt II von Hannover, südlich der Haltestelle
Hemmingen/Saarstraße (Bau-km 1,549) bis Endpunkt/Umsteigeanlage
Hemmingen (Bau-km 3,338)**

Datum: **01.04.2016**

Az.: **3341-30161**



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1	VERFÜGENDER TEIL	1
1.1	Planfeststellung	1
1.1.1	Feststellung	1
1.1.2	Planunterlagen	1
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	1
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen	4
1.1.3	Änderungen	5
1.1.4	Inhalts- und Nebenbestimmungen	5
1.1.4.1	Immissionen	5
1.1.4.1.1	Lärm	5
1.1.4.1.1.1	Aktive Schutzmaßnahmen	5
1.1.4.1.1.2	Passive Schallschutzmaßnahmen	5
1.1.4.1.1.3	Außenwohnbereiche	5
1.1.4.1.1.4	Ergänzender Lärmschutz	6
1.1.4.1.1.5	Baulärm	6
1.1.4.1.2	Erschütterungen	6
1.1.4.1.2.1	Bauphase	6
1.1.4.1.2.2	Stadtbahnbetrieb	6
1.1.4.1.3	Elektrosmog	7
1.1.4.2	Naturschutz	8
1.1.4.2.1	Allgemeine Herstellungskontrolle	8
1.1.4.2.2	Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen	8
1.1.4.3	Wasserrecht und Wasserwirtschaft	8
1.1.4.4	Boden	9
1.1.4.5	Eigentum	10
1.1.4.6	Leistungs- und Versorgungsträger	10
1.1.4.6.1	Avacon AG	10
1.1.4.6.2	Kabel Deutschland	10
1.1.4.6.3	Enercity Netzgesellschaft mbH	10
1.1.4.7	Bauausführung	10
1.1.4.7.1	Technische Aufsichtsbehörde	10
1.1.4.7.2	Üstra	10
1.1.4.7.3	Sonstiges	11
1.1.5	Besondere Beteiligungspflichten	11
1.1.5.1	Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde	11
1.1.5.2	Beteiligung der Kommunen	11
1.1.6	Zusagen	11
1.1.6.1	Zusagen für mehrere Betroffene	11
1.1.6.2	Einzelzusagen	11
1.1.6.3	Wasser/Gewässer	13
1.1.7	Bedingungen	13
1.2	Entscheidung über Einwendungen	14
2	BEGRÜNDENDER TEIL	14
2.1	Sachverhalt	14
2.1.1	Zusammenfassung der Planung	14
2.1.2	Zeitlicher Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	15
2.1.3	Umweltverträglichkeitsprüfung	16

2.2	Rechtliche Bewertung.....	17
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	17
2.2.1.1	Zuständigkeit	17
2.2.1.2	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens.....	17
2.2.1.3	Verfahren.....	17
2.2.2	Materiellrechtliche Würdigung	17
2.2.2.1	Planrechtfertigung	18
2.2.2.1.1	Gesetzliche Vorgaben, raumordnerische Ziele	18
2.2.2.1.2	Notwendigkeit des Vorhabens	19
2.2.2.1.2.1	Allgemeines, Planungsziele	19
2.2.2.1.2.2	Ausgangssituation	22
2.2.2.1.2.3	Künftige ÖPNV-Erschließung.....	23
2.2.2.1.2.4	Verkehrsuntersuchung	23
2.2.2.2	Abschnittsbildung	25
2.2.2.3	Variantenprüfung.....	26
2.2.2.3.1	Trassierung und Alternativen	27
2.2.2.3.1.1	Trassenführung, gewählte Linie	27
2.2.2.3.1.2	Ausbauvarianten.....	28
2.2.2.3.1.3	Vergleich mit der sog. Nullvariante.....	28
2.2.2.3.1.4	Alternative Lösungskonzepte	29
2.2.2.3.2	Ausbaukonzeption.....	29
2.2.2.3.2.1	Gleiskörper	29
2.2.2.3.2.2	Haltestellen.....	32
2.2.2.3.2.3	Straßenraumgestaltung.....	34
2.2.2.3.2.3.1	Parkmöglichkeiten	34
2.2.2.3.3	Gesamtabwägung Variantenwahl	36
2.2.2.4	Immissionen.....	36
2.2.2.4.1	Lärm	36
2.2.2.4.1.1	Allgemeines.....	36
2.2.2.4.1.2	Immissionsgrenzwerte und Gebietsnutzungen	37
2.2.2.4.1.3	Berechnungsverfahren, schalltechnisches Gutachten.....	38
2.2.2.4.1.4	Aktiver Lärmschutz	41
2.2.2.4.1.5	Passiver Lärmschutz	42
2.2.2.4.1.6	Außenwohnbereiche.....	42
2.2.2.4.1.7	Summenpegel.....	43
2.2.2.4.2	Erschütterungen	45
2.2.2.4.3	Luftschadstoffe.....	46
2.2.2.4.4	Elektrosmog.....	46
2.2.2.5	Natur und Landschaft	47
2.2.2.5.1	Naturschutzfachliche Betrachtung.....	47
2.2.2.5.1.1	Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung	47
2.2.2.5.1.2	Naturschutzfachliche Abwägung	48
2.2.2.5.1.3	Gesamtbetrachtung.....	49
2.2.2.5.1.4	Herstellungskontrolle, Bericht	49
2.2.2.5.2	Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	49
2.2.2.5.2.1	Rechtlicher Rahmen	49
2.2.2.5.2.2	Bestandserfassungen	50
2.2.2.5.2.2.1	Pflanzen.....	50
2.2.2.5.2.2.2	Vögel.....	50
2.2.2.5.2.2.3	Amphibien.....	51
2.2.2.5.2.2.4	Libellen	51
2.2.2.5.2.2.5	Tagfalter und Widderchen	51
2.2.2.5.2.2.6	Heuschrecken	51
2.2.2.5.2.2.7	Feldhamster	51
2.2.2.5.2.2.8	Fledermäuse	51
2.2.2.5.2.3	Beurteilung der Verbotstatbestände.....	51
2.2.2.5.2.3.1	Brutvögel.....	51
2.2.2.5.2.3.2	Fledermäuse	52

2.2.2.5.2.3.3	Feldhamster	52
2.2.2.6	Boden, Abfall	53
2.2.2.7	Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange	53
2.2.2.8	Denkmalschutz	53
2.2.2.9	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).....	53
2.2.2.9.1	Allgemeines	53
2.2.2.9.2	Zusammenfassende Darstellung § 11 UVPG	54
2.2.2.9.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt	54
2.2.2.9.2.2	Beschreibung der Schutzgüter	54
2.2.2.9.2.2.1	Schutzgut Mensch	54
2.2.2.9.2.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	55
2.2.2.9.2.2.3	Schutzgut Boden	56
2.2.2.9.2.2.4	Schutzgut Wasser	56
2.2.2.9.2.2.5	Schutzgut Klima und Luft.....	56
2.2.2.9.2.2.6	Schutzgut Landschaft.....	56
2.2.2.9.2.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	57
2.2.2.9.2.2.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	57
2.2.2.9.2.3	Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen	57
2.2.2.9.2.4	Bewertung nach § 12 UVPG	57
2.2.2.9.2.4.1	Auswirkungen auf den Menschen.....	58
2.2.2.9.2.4.2	Sonstige Schutzgüter	59
2.2.2.9.2.4.3	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	59
2.2.2.10	Eigentum	60
2.2.2.11	Belange der Nachbarschaft	61
2.2.2.11.1	Wertminderung	61
2.2.2.11.2	Gewerbebetrieb, Umsatzeinbußen	62
2.2.2.12	Landwirtschaft	63
2.2.2.13	Leitungsrechte	63
2.2.2.14	Straße	63
2.2.2.15	Gesamtabwägung.....	63
2.3	Begründung für angeordnete Schutzvorkehrungen	63
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	64
2.4.1	Allgemeines	64
2.4.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	64
2.4.2.1	Leitungsträger.....	64
2.4.2.1.1	Avacon AG	64
2.4.2.1.2	Enercity Netzgesellschaft mbH	65
2.4.2.2	LGLN.....	65
2.4.2.3	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	65
2.4.2.4	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover	65
2.4.2.5	Stadt Hemmingen	65
2.4.2.6	Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	66
2.4.2.7	Region Hannover	67
2.4.2.8	Handwerkskammer Hannover	67
2.4.2.9	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	67
2.4.2.10	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	68
2.4.2.11	Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere Leine	68
2.4.2.12	Industrie- und Handelskammer Hannover.....	69
2.4.2.13	NLWKN – Betriebsstelle Hannover-Hildesheim	69
2.4.2.14	Polizeidirektion Hannover	69
2.4.2.15	Naturschutzvereinigungen	70
2.4.2.15.1	Naturfreunde Hannover e.V.	70
2.4.2.15.2	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz	70
2.4.2.15.3	Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V. (Einwender Nr. 35)	71
2.4.3	Einwendungen Privater	73
	Einwendergruppe 1	74

Einwendergruppe 2	75
Einwendergruppe 3	76
Einwender Nr. 1	78
Einwender Nr. 2	78
Einwender Nr. 3	80
Einwender Nr. 4	80
Einwender Nr. 6	81
Einwender Nr. 7	81
Einwender Nr. 8	84
Einwender Nr. 10	84
Einwender Nr. 11	84
Einwender Nr. 12	84
Einwender Nr. 13	85
Einwender Nr. 14	86
Einwender Nr. 15	86
Einwender Nr. 19	88
Einwender Nr. 22	89
Einwender Nr. 23	90
Einwender Nr. 24	90
Einwender Nr. 25	91
Einwender Nr. 26	91
Einwender Nr. 27	92
Einwender Nr. 28	92
Einwender Nr. 29	92
Einwender Nr. 30	92
Einwender Nr. 32	93
Einwender Nr. 34	93
Einwender Nr. 37	94
Einwender Nr. 38	94
Einwender Nr. 39	94
Einwender Nr. 40	95
Einwender Nr. 41	95
Einwender Nr. 42	95
Einwender Nr. 43	96
Einwender Nr. 44	98
Einwender Nr. 45	101
Einwender Nr. 48	103
Einwender Nr. 49	104
Einwender Nr. 50	104
Einwender Nr. 51	105
Einwender Nr. 52	107
Einwender Nr. 53	107
3 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	108
3.1 Klage	108
3.2 Sofortige Vollziehbarkeit	108
4 HINWEISE	108
4.1 Wirkungen der Planfeststellung	108
4.1.1 Gestaltungswirkung	108
4.1.2 Duldungswirkung	109
4.1.3 Außerkrafttreten	109
4.1.4 Berichtigungen	109



4.2	Sonstige Hinweise	109
4.2.1	Gesetzliche Regelungen	109
4.2.2	Bodenfunde	109
4.2.3	Bauausführung, Baumaschinen und Baulärm	109
4.2.4	Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen.....	110
4.3	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis	110

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Für das oben genannte Bauvorhaben der Infrastrukturgesellschaft für die Region Hannover GmbH (infra) wird gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.V.m. §§ 1, 3 und 4 Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und den §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) der aus den unter Nr. 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen unter Ziff. 1.1.4 und 1.1.6 festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen¹

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
6	Querschnitte		
VA 4 QS 1	Querschnitt 1 vom 12.05.2014	1	1 : 50
VA 4 QS 2	Querschnitt 2 vom 12.05.2014	1	1 : 50
VA 4 QS 3a	Querschnitt 3 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 50
7	Lagepläne		
VA 4 LA 1	Lageplan 1 vom 12.05.2014	1	1 : 500
VA 4 LA 2a	Lageplan 2 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 500
VA 4 LA 3a	Lageplan 3 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 500
VA 4 LA 4a	Lageplan 4 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 500
VA 4 LA 5a	Lageplan 5 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 500
10	Bauwerksverzeichnis vom 17.04.2014 in der Fassung von März 2015	1-2	
11	Schalltechnisches Gutachten in der Fassung vom 18.03.2015		
11.1.7a	Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) aus Maßnahme „Stadtbahn“	1 - 9	
11.1.7b	Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde	1	

¹ Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 13 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

	nach) aus Maßnahme „Straße“		
11.1.7c	Zusammenstellung Immissionsberechnungen Summenpegel aus Stadtbahn, Straßen, P+R- Platz, Umsteiganlage, Fassadenseiten mit Pegel $\geq 70/60$ dB(A) Tag/Nacht	1	
11.1.7d	Zusammenstellung der Außenwohnbereiche mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) aus Maßnahme „Stadtbahn“	1	
11.1.12	Schalltechnischer Übersichtslageplan vom 28.04.2014 in der Fassung vom 18.03.2015	1 - 2	1 : 5.000
11.1.13	Lageplan vom 28.04.2014 in der Fassung vom 17.02.2015 / 18.03.2015	1 - 6	1 : 1.000

12	Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1.	„Landschaftspflegerische Maßnahmen“ (Kap. 11 im Erläuterungsbericht UVS/LBP) von April 2014 in der Fassung von März 2015	87 - 92	
12.3.	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen in der Fassung vom 12.05.2014 / 17.03.2015	1 - 5	1 : 500
12.3.1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme außerhalb des Plangebietes vom 28.04.2014	1	1 : 5.000
12.4	Maßnahmenblätter in der Fassung von 2015	1 - 16	

13	Wassertechnische Untersuchung		
13.2.1.	Einzugsflächen Versickerbecken Zuleitung von Einzugsflächen südlich Weetzener Landstraße vom 16.01.2014 in der Fassung vom 04.02.2015	1	
13.2.2.	Nachweis der Regenwasserbehandlung (Bewertungsverfahren nach M 153)	2	
13.2.3.	Bemessung des Versickerbeckens vom 16.01.2014 in der Fassung vom 04.02.2015	2	
13.2.4.	Bemessung des Vorbeckens vom 16.01.2014 in der Fassung vom 04.02.2015	2	
13.2.5.	Überflutungsprüfung vom 16.01.2014 in der Fassung vom 04.02.2015	2	
13.3.	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer vom 17.01.2014 in der Fassung vom 18.02.2015	1	
13.4.	Längsschnitte zentrale Versickeranlage vom 12.05.2014 in der Fassung vom 17.03.2015	1	1 : 100

14	Grunderwerb		
14.1	Grunderwerbspläne		
VA4GE 1	Grunderwerbsplan 1 vom 12.05.2014	1	1 : 500
VA4GE 2a	Grunderwerbsplan 2 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 500
VA4GE 3a	Grunderwerbsplan 3 vom 12.05.2014 in der	1	1 : 500

	Fassung vom 20.03.2015		
VA4GE4	Grunderwerbsplan 4 vom 12.05.2014	1	1 : 500
VA4GE5a	Grunderwerbsplan 5 vom 12.05.2014 in der Fassung vom 20.03.2015	1	1 : 500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis	1	

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen²

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
1	Erläuterungsbericht		
	Erläuterungsbericht in der Fassung von März 2015	1 - 42	
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG von April 2014 in der Fassung von März 2015	1 - 26	
2	Übersichtskarte (12.05.2014)	1	1 : 20.000
9	Baugrundgutachten		
	Orientierende Untersuchung im Bereich der geplanten Stadtbahn-Endhaltestelle Hemmingen von August 2013	1 - 42	
	Ergänzende Untersuchung zur Erkundung eines möglichen Standortes für ein Versickerungsbecken von November 2013	1 - 8	
11.1	Schalltechnisches Gutachten		
	Schalltechnisches Gutachten vom 21.05.2014 in der Fassung vom 18.03.2015 (mit Ausnahme der in Ziffer 1.1.2.1 genannten Anlagen)		
11.3	Erschütterungstechnisches Gutachten		
	Erläuterungsbericht vom 16.12.2013	1 - 38	
	Beilagen zum Gutachten		
	Übersichtslageplan (Anlage 11.3.2)	1	1 : 5000
12	Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan		
	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) von April 2014 in der Fassung von März 2015	2 - 72	
	Landschaftspflegerischer Begleitplan in der Fassung von April 2014 in der Fassung von März 2015 (mit Ausnahme der Maßnahmenkartei)		
	Erläuterungsbericht (mit Ausnahme der in Ziffer 1.1.2.1 genannten Maßnahmenkartei)	73 - 87 93 - 93	
	Tabellen	1 - 16	
	Anhänge	1 - 2	

² Diese Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung.

	Anlagen:		
	Karte zu den Schutzgebieten und schutzwürdiger Bereiche	1	1 : 5.000
	Karten zu den Schutzgütern der UVS	1 - 5	1 : 5.000
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 - 5	1 : 5.000

13	Wassertechnische Untersuchung		
13.1.	Erläuterungsbericht vom 27.01.2014 in der Fassung vom 17.03.2015	1 - 5	

17	Verkehrsgutachten IGS vom November 2013	1 - 11	
-----------	---	--------	--

1.1.3 Änderungen

Soweit textliche Planänderungen sowie Auflagen etc. in den festgestellten Plänen zeichnerisch noch nicht berücksichtigt sind, hat die Vorhabenträgerin die textlichen Regelungen dieses Beschlusses bei der Aufstellung des Ausführungsplanes zu berücksichtigen.

1.1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1.4.1 Immissionen

1.1.4.1.1 Lärm

1.1.4.1.1.1 Aktive Schutzmaßnahmen

Im Verlauf der Göttinger Landstraße sind ab Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis Bau-km 1+600,000 (vgl. Unterlage 11.1.13 Blatt 1A) spätestens drei Monate nach Inbetriebnahme der Stadtbahn Gleisschmieranlagen einzubauen.

1.1.4.1.1.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann in der Fassung vom 18.03.2015 haben die Eigentümer der in der Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen (Anlage 11.1.7a – 11.1.7b) aufgeführten Gebäude gemäß § 42 Abs.1 und 2 BImSchG dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden.

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in diesen Gebäuden ergeben sich aus § 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.

1.1.4.1.1.3 Außenwohnbereiche

Der Eigentümer, der in der Zusammenstellung der Außenwohnbereiche mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) aus der Maßnahme „Stadtbahn“ (Anlage 11.1.7d) aufgeführtem Außenwohnbereich, hat wegen der verbleibenden Beeinträchtigung dem Grunde nach einen Anspruch auf eine Entschädigung in Geld nach § 42 Abs.1 und 2 BImSchG.

Der Umfang dieser Entschädigung ist zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung bilateral oder in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

1.1.4.1.1.4 Ergänzender Lärmschutz

Für die in Anlage 11.1.7c des schalltechnischen Gutachtens genannten Immissionsorte (Fassadenseiten und Außenwohnbereiche) ist das durch passiven Lärmschutz zu erzielende Schalldämmmaß in der Weise auszugestalten, dass hierdurch – neben dem nach Maßgabe des festgestellten Plans erforderlichen passiven Schallschutz – auch Pegelsteigerungen gegenüber der Vorbelastung im Rahmen der jeweils relevanten Anhaltswerte von mindestens 70,0 dB(A) am Tag und 60,0 dB(A) in der Nacht unterbunden werden:

Für die in dieser Unterlage genannten Immissionsorte sind – neben dem nach Maßgabe des festgestellten Plans zuerkannten Ansprüchen auf Außenwohnbereichsentschädigung – auch für Pegelsteigerungen oberhalb des jeweils relevanten Anhaltswertes von 60,0 dB(A) in der Nacht (gegenüber der Vorbelastung) Entschädigungen in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen zu leisten.

1.1.4.1.1.5 Baulärm

Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) unter Ziff. 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

1.1.4.1.2 Erschütterungen

1.1.4.1.2.1 Bauphase

Die Vorhabenträgerin hat für die Gebäude bis zu einem Abstand von 40 m zur Trasse Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Hierzu ist vor Baubeginn der Zustand der vorhandenen Bebauung unter Beteiligung der Eigentümer zur Beweissicherung zu dokumentieren. Bei der Bauausführung sind ggf. bestehende Vorschäden zu berücksichtigen. Für eventuell vorhabenbedingt eintretende Schäden an der Bausubstanz der Gebäude wird den betroffenen Eigentümern dem Grunde nach gegenüber der Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes oder Schadensersatz zuerkannt.

Da insbesondere für Gebäude mit Holzdecken und Balkenlage Überschreitungen der Anhaltswerte nicht auszuschließen sind, ist eine eingehende Betrachtung derartiger Gebäude im Rahmen der Bauvorbereitung durchzuführen.

1.1.4.1.2.2 Stadtbahnbetrieb

Spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Stadtbahnstrecke sind, das Einverständnis der Eigentümer vorausgesetzt, in denjenigen Gebäuden, in denen bereits Messungen im Rahmen der Erstellung des „Erschütterungstechnischen Gutachtens“ (Anlage 11.3) erfolgt sind, Nachmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Erschütterungsimmissionen aus dem Betrieb der Stadtbahn durchzuführen, um die Ergebnisse der Prognoseberechnungen zu überprüfen. Geben die Ergebnisse der Nachmessungen eindeutigen Anlass zur Annahme, dass noch weitere Gebäude betroffen sein könnten, hat die Vorhabenträgerin auch in diesen Gebäuden Nachmessungen durchzuführen. Falls bei den Messungen Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150, Teil 2, festgestellt werden, hat die Vorhabenträgerin an den Gebäuden schwingungsmindernde Maßnahmen durchzuführen oder einen Wertausgleich zu leisten.

Dabei ist die Verhältnismäßigkeit der Kosten der Maßnahmen zum Schutzzweck zu berücksichtigen. Sofern bauliche Maßnahmen an den Gebäuden vorzusehen sind, können diese nur bei Einverständnis der jeweiligen Eigentümer durchgeführt werden. Andernfalls ist ein

Wertausgleich zu leisten. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Prüfung der Verhältnismäßigkeit vor. Hierzu hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Unterlagen vor Durchführung der Maßnahmen vorzulegen.

1.1.4.1.3 Elektromog

Der Nachweis über die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV ist der Technischen Aufsichtsbehörde innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme des Gleichrichterwerkes Hemmingen in geeigneter Weise vorzulegen.

1.1.4.2 Naturschutz

1.1.4.2.1 Allgemeine Herstellungskontrolle

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

1.1.4.2.2 Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen

Die nach § 15 Abs. 2 BNatSchG zur Kompensation der Eingriffe erforderlich werdenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in zeitlichem Zusammenhang mit den Eingriffen durchzuführen, zu deren Kompensation sie jeweils bestimmt sind. Dies gilt nicht, soweit die Maßnahmen auf Flächen vorgesehen sind, die zunächst als Arbeitsstreifen benötigt werden. In diesem Fall müssen die Maßnahmen im unmittelbaren Anschluss an die Fertigstellung des Vorhabens realisiert sein. Der geeignete Zeitpunkt für die im Einzelnen vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ist rechtzeitig mit der UNB (Region Hannover) abzustimmen.

Welche Anpflanzungen, Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen im Einzelnen erforderlich werden, um das in den Maßnahmenblättern verankerte jeweilige Entwicklungsziel zu erreichen, ist im Rahmen der mit der UNB (Region Hannover) abzustimmenden LAP festzuschreiben. Die UNB (Region Hannover) ist rechtzeitig vor Baubeginn über die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen und deren zeitlichen Ablauf zu unterrichten und - soweit erforderlich bzw. in anderen Teilen dieses Beschlusses festgestellt - an der Durchführung der festgestellten Maßnahmen zu beteiligen. Auf die Detailregelungen der mit diesem Beschluss festgestellten Maßnahmenkartei und der Zusagen der Vorhabenträgerin (Ziffer 1.1.6.) wird insoweit verwiesen.

1.1.4.3 Wasserrecht und Wasserwirtschaft

Es wird unter Berücksichtigung der nachfolgend angeordneten Nebenbestimmungen sowie der nachfolgenden Hinweise (Ziffer 4.2.4.) nach den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585)

- a) Gemäß § 78 Abs.3 WHG die wasserrechtliche Genehmigung zur Errichtung einer P+R Anlage im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Leine in der Gemarkung Hemmingen-Westerfeld, Flur 4, Flurstücke 82/1, 85/1, 86/1 und 89/2, sowie
- b) Gemäß § 10 WHG die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers der P+R Anlage, Endpunkt Umsteiganlage Hemmingen in der Gemarkung Hemmingen-Westerfeld, Flur 4, Flurstücke 82/1, 85/1, 86/1 und 89/2 einer Menge bis zu 45 l/s – 11.100 m³/a mittels Versickerungsbecken in den Untergrund

erteilt.

Nebenbestimmungen:

Das Vorhaben ist entsprechend der vorgelegten Unterlagen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen hochwasserangepasst auszuführen.

Überschüssiger Boden ist außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu entsorgen.

Schadensersatzansprüche infolge Hochwasserschäden sind gegenüber der Genehmigungsbehörde ausgeschlossen.

Die Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der einschlägigen DIN-Vorschriften und der allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Der größtmögliche Schutz der Umwelt ist einzuhalten.

Die wassertechnische Berechnung ist Bestandteil der Erlaubnis. Die in der wasserrechtlichen Erlaubnis genannten Einleitungsmengen und Einleitungsstellen für das anfallende Oberflächenwasser sind verbindlich zu beachten.

Es darf nur Niederschlagswasser aus dem planfestgestellten Vorhaben eingeleitet werden. Wasser, das durch Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert wurde, darf nicht eingeleitet werden. Im Fall eines Ölunfalls oder der Ableitung anderer wassergefährdender Stoffe auf dem Entwässerungsgebiet ist dafür zu sorgen, dass die Einleitung in die Gewässer verhindert wird. Beim Eintreten eines Schadensfalles ist die untere Wasserbehörde sofort zu unterrichten.

Die Anlagen (Rohrleitungen, Kontrollschächte, Einleitungsbauwerke, Durchlässe, Staugraben) sind laufend zu unterhalten und in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

Die Versickerungsanlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (Arbeitsblatt A 138 der Abwassertechnischen Vereinigung) anzulegen.

Änderungen in der Art und Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers, der Entwässerungsanlagen, des Betriebes und der Eigentumsverhältnisse sind der zuständigen Wasserbehörde anzuzeigen.

Nach Fertigstellung der Maßnahme ist eine Abnahme unter Beteiligung der Region Hannover, Team Gewässerschutz-West, zu beantragen.

1.1.4.4 Boden

Zur Ermöglichung der Bebauung der Endhaltestelle auf der Altablagerungsfläche wird die Herstellung eines Gründungspolsters aus gut verdichtbarem Bodenmaterial (z.B. weit gestufter Sand / Kiessand, ggf. gütegeprüftes RC-Material der Einbauklasse Z 1 nach LAGA M 20) zur Lastverteilung angeordnet. Hierzu wird eine Mächtigkeit des Gründungspolsters bis zur Planumshöhe für die neu zu erstellenden Tragschichten von mindestens 0,5 m angesetzt. Zur Verbesserung der Lastabtragung erfolgt eine Bewehrung des Gründungspolsters durch Einbau von zwei Lagen eines Geogitters, um eine zusätzliche Stabilisierung gegenüber möglichen Setzungen im Ablagerungskörper zu erreichen. Vor dem Einbau des Gründungspolsters ist eine Vorverdichtung des Planums auf dem Ablagerungsmaterial durchzuführen.

Der Einbau des Gründungspolsters wird im Austausch gegen das bis in die entsprechende Tiefe (1,5 m u. GOK) vorhandene Auffüllungsmaterial angesetzt. Die Mächtigkeit der unterhalb des Gründungspolsters verbleibenden Auffüllungsmaterialien kann dann im Bereich der Gleisanlagen und Busfahrspuren mit ca. 1 bis 2 m, im Bereich der P+R-Anlage zwischen 2 und 4 m angesetzt werden.

Zur Überwachung der Maßnahme hat während der Bauphase eine regelmäßige Überprüfung der Setzungen zu erfolgen. Zur weiteren Wirksamkeit der Maßnahme sind diese nach Fertigstellung der Verkehrsflächen durch anschließende regelmäßige Messungen zu ergänzen.

Zur Vermeidung von Gasansammlungen im Untergrund sind im Zuge der Herstellung der Tragschichten und der Verkehrsflächen entsprechend durchlässige „Fenster“ herzustellen, um eine Ableitung der Gase an die Atmosphäre zu ermöglichen. Es ist darauf zu achten, dass bei der Ausgestaltung der Verkehrsflächen keine Senken entstehen, in denen es ggf. zu einer Ansammlung von Gasen kommen könnte. Insbesondere bei der Ausgestaltung der Hochbahnsteige sind technische Maßnahmen (z.B. Durchlässe) zur Vermeidung von Gasansammlungen im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

1.1.4.5 Eigentum

Sollten durch die Baumaßnahmen kausale Schäden an den Häusern oder Grundstücken der Anwohner entstehen, so ist die Vorhabenträgerin zum Schadensersatz verpflichtet.

1.1.4.6 Leitungs- und Versorgungsträger

1.1.4.6.1 Avacon AG

Sofern Umlegungs- oder Änderungsarbeiten an den vorhandenen Stromversorgungsleitungen im Ausbaubereich erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin den Leitungsträger im Rahmen einer Leitungs koordinierung an der Ausführungsplanung zu beteiligen und sich mindestens drei Monate vor Baubeginn mit ihm in Verbindung zu setzen.

Die bauausführenden Unternehmen sind auf ihre Erkundigungs- und Sicherungspflicht hinzuweisen.

1.1.4.6.2 Kabel Deutschland

Sollten Umlegungs- oder Änderungsarbeiten an den vorhandenen Telekommunikationsanlagen im Ausbaubereich erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin den Leitungsträger im Rahmen einer Leitungs koordinierung an der Ausführungsplanung zu beteiligen und sich mindestens drei Monate vor Baubeginn mit ihm über PL_NE3_Hannover@kabeldeutschland.de in Verbindung zu setzen.

1.1.4.6.3 Enercity Netzgesellschaft mbH

Sollten Umlegungs- oder Änderungsarbeiten an den vorhandenen Fernmelde-, Gas- und Wasserleitungen im Ausbaubereich erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin den Leitungsträger im Rahmen einer Leitungs koordinierung zu beteiligen.

1.1.4.7 Bauausführung

1.1.4.7.1 Technische Aufsichtsbehörde

Die Straßenbahn ist im Bereich Hemmingen Zentrum durch die Lichtsignalanlagen bevorrechtigt zu schalten.

Die noch fehlenden Signalgeber für den MIV im Bereich des Überweges am Hochbahnsteig Hemmingen / Zentrum am nördlichen Ende sind in die Ausführungsplanung einzuarbeiten.

1.1.4.7.2 Üstra

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist nördlich des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum sowie südlich des Hochbahnsteiges Hemmingen / Berliner Straße die MIV- und Stadtbahnsignalisierung einzuarbeiten.

1.1.4.7.3 Sonstiges

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

1.1.5 Besondere Beteiligungspflichten

Über die voranstehenden Regelungen hinaus sind von der Vorhabenträgerin folgende Beteiligungspflichten zu beachten:

1.1.5.1 Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde

Der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSStBV) - Technische Aufsichtsbehörde, Dezernat 31 - sind vor Baubeginn die Bauausführungspläne zur Zustimmung nach §§ 60, 62 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorzulegen.

1.1.5.2 Beteiligung der Kommunen

Die Details der Straßenraumgestaltung sind im Rahmen der Ausbauplanung mit der Region Hannover und der Stadt Hemmingen abzustimmen.

1.1.6 Zusagen

Sämtliche von der Vorhabenträgerin im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens, insbesondere auch im Rahmen der Stellungnahmen zu den Äußerungen der Verfahrensbeteiligten gegebenen Zusagen, sind einzuhalten, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer der v. g. Maßgaben gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

1.1.6.1 Zusagen für mehrere Betroffene

Die verfahrensbeteiligten Kommunen, andere Träger öffentlicher Belange und Leitungsträger sowie einzelne Grundstückseigentümer werden im von der Vorhabenträgerin zugesagten Rahmen in die Ausführungsplanungen einbezogen.

Die im Beteiligungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der Leitungsträger werden von der Vorhabenträgerin beachtet; die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn abgestimmt und übermittelt. Auf die voranstehend festgeschriebenen Beteiligungspflichten und die Ausführungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Ziffer 2.4.2) wird insoweit verwiesen.

1.1.6.2 Einzelzusagen

Im Einzelnen hat die Vorhabenträgerin folgende Zusagen abgegeben:

- Die jeweilige Anzahl und Anordnung der Fahrradbügel an den einzelnen Standorten wird im Rahmen der Ausführungsplanung untersucht und mit der Stadt Hemmingen sowie der Region Hannover abgestimmt.

- Die Begrünung der Innenfläche des Kreisverkehrs Höhe Gartencenter Glende (Durchmesser 14 m) sowie die Gestaltung / Begrünung des Endpunktes wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Hemmingen sowie der Region Hannover abgestimmt.
- Bezüglich der Gestaltung / stärkeren Durchgrünung des Endpunktes Hemmingen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit der Stadt Hemmingen.
- Die Detailausbildung der Bushaltestellen (Ausstattungs-elemente wie ggf. Bodenindikatoren) wird im Rahmen der Ausführungsplanung gemäß dem NVP-Regelblatt mit dem Team 86.05 der Region Hannover und der Stadt Hemmingen abgestimmt und zur Zustimmung vorgelegt. Ebenfalls abgestimmt werden die Ausstattungselemente der Bahnsteige.
- Die Beleuchtung der P+R / B+R Anlage samt Zufahrtsstrecke, die Gestaltung der Fahrradgarage/n und die Radwegradien werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Region Hannover und der Stadt Hemmingen abgestimmt
- Im Rahmen der Ausführungsplanung wird eine Vorrangschaltung mit ÖPNV-Sondersignal, welche das Linksabbiegen für die Linie 360 vor der Rechtsabbiegespur an der Haltestelle Hemmingen / Berliner Straße sicherstellt, abgestimmt.
- Die Einrichtung einer Sprunginsel oder bedarfsgesteuerten LSA zur sicheren Querung der Weetzer Landstraße in Höhe der Einmündung Sundernstraße wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Region Hannover und der Stadt Hemmingen abgestimmt.
- Überdachungen und Wetterschutzeinrichtungen für die Bahnsteige sind vorgesehen und werden im Rahmen der Hochbauplanung mit der Region Hannover abgestimmt.
- An den aufgrund der Unterlagen der LGLN, Regionaldirektion Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst relevanten Stellen der Göttinger Landstraße zwischen Kirchdamm und Berliner Straße werden entsprechende Vorkehrungen für die Bauausführung getroffen.
- Die Signalisierung am südlichen Ende des Endpunktes, nämlich im Zuge des Überweges auch das Gleis Richtung stadteinwärts für Fuß- und Radfahrer und die Stadtbahn zu signalisieren, wird im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.
- Die in den Planunterlagen nördlich des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum fehlende MIV- und Stadtbahnsignalisierung und das südlich des Hochbahnsteiges Hemmingen / Berliner Straße fehlende Stadtbahnsignal für die Fahrtrichtung stadteinwärts wird in die Ausführungsplanung eingearbeitet.
- Die Frage der elektrischen Stellbarkeit der Weichen der Einfahrts- und Ausfahrtgleise der Kehranlage wird in der Ausführungsplanung behandelt.
- Sämtliche gegebenenfalls erforderlichen Baumaßnahmen oder Leitungsbauarbeiten vor Verkehrsfreigabe der B 3neu werden mit der Polizei Hannover abgestimmt.
- Die Umsetzung der Stellplätze an der P+R am Endpunkt Hemmingen erfolgt bautechnisch bedingt in zwei Baustufen (Ziffer 2.2.2.3.2.2). Die Vorhabenträgerin sagt zu, nach Abschluss der ersten und vor Beginn der zweiten Bauphase die Auslastung der

Parkanlage zu überprüfen. Sollte sich die gestellte Prognose wider Erwarten als unrichtig herausstellen, sagt die Vorhabenträgerin zu, die Anzahl der Stellplätze im Wege eines Planänderungsverfahrens zu reduzieren.

- Die Planungsdetails bzgl. der Straßenraumgestaltung werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem ADFC abgestimmt.
- Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Überquerungsanlage des Geh- und Radweges über die Gleise im Bereich vor dem nördlichen Zugang zur Endhaltestelle im Zuge der Ausführungsplanung für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren. Eine weniger spitzwinklige Querung über die Gleise in Höhe der Göttinger Landstr. 102 ist möglich. Die Vorhabenträgerin wird diese regelkonform mit mindestens 45° Winkel anlegen.
- Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das fehlende Viertel des Kombiweges um die westliche Seite des Kreisels am südlichen Zugang zur Endhaltestelle zusätzlich anzulegen. Die Markierung aller drei Sprunginseln mit Zebrastreifen erfolgt in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde.
- Der Bereich gegenüber der Saarstraße 6 ist nicht als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen.
- Alle vom Vorhaben betroffenen Bewegungsflächen nach dem notwendigen Umbau werden barrierefrei nutzbar sein.
- Die Vorhabenträgerin hat den Einwendern Nr. 22 zugesagt, den in den Planunterlagen enthaltenen Sichtschutz auf der Winkelstützwand im Bereich der P+R Zufahrt sowie die Ausführung der Grundstückszufahrt und die räumlich detaillierte Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahme im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen und die Zufahrt zum Grundstück der Einwender regelkonform umzubauen. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin des Weiteren zugesagt, die Verhinderung des Ablaufens des Oberflächenwassers von der Endhaltestelle auf das Grundstück der Einwender sicherzustellen.
- Es wurde im Erörterungstermin zugesagt, dass die Vorhabenträgerin federführend tätig und auf die Volksbank zugehen wird, sofern durch den Bau der Straßenbahn bestehende Verträge, Vereinbarungen oder Ähnliches mit der Telekom angepasst oder abgeändert werden müssen.
- Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, gemeinsam mit Vertretern von Gruppen behinderter Menschen, wie u.a. dem Blinden- und Sehbehindertenverband, die Ausführungsplanung abzustimmen, um zu gewährleisten, dass die Normen im Sinne sinneseingeschränkter Menschen bestmöglich umgesetzt werden.

1.1.6.3 Wasser/Gewässer

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sie in Abstimmung mit dem NLWKN die Entwicklung der Grundwasserstände überprüfen wird.

1.1.7 Bedingungen

Die Realisierung der Verlegung der B 3neu (Ortsumgehung Hemmingen) ist Voraussetzung für den Bau einer Stadtbahn in der Stadt Hemmingen. Mit dem Bau der Betriebsanlagen der

oberirdischen Stadtbahnverlängerung darf daher erst nach Baubeginn der B 3 neu begonnen werden.

Vor Baubeginn sind zwischen der Vorhabenträgerin sowie den kreuzungsbeteiligten Straßenbaulastträgern und dem Regionalen Geschäftsbereich Hannover der NLSStBV entsprechende Vereinbarungen zur Durchführung und Koordinierung der Baumaßnahmen sowie zum Betrieb der Stadtbahn zu schließen, in der alle rechtlichen Beziehungen und sonstigen Verpflichtungen bereits im Vorfeld geregelt werden.

Die mit diesem Beschluss festgestellte Baustrecke darf nur als „Gesamtstrecke“ gleichzeitig zusammen mit dem I. Bauabschnitt der Stadtbahnverlängerung bis Hemmingen in Betrieb genommen werden. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.2 wird verwiesen. Andernfalls ist ein Planänderungsverfahren erforderlich.

1.2 Entscheidung über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwender und Einwenderinnen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen, Vorbehalte in diesem Beschluss und / oder durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben oder zurück genommen wurden.

Einwendungen und Bedenken, die in den Anhörungsverfahren nach Ablauf der Einwendungsfrist am 29.07.2015 erhoben wurden, werden gemäß § 29 Abs. 4 PBefG als unzulässig zurückgewiesen, ohne dass die jeweiligen einzelnen Einwendungen nachfolgend unter Ziffer 2.4 nochmals detailliert behandelt werden.

Die enthaltenen grundsätzlichen und allgemeinen Bedenken sind jedoch mehrfach in gleicher oder ähnlicher Form auch von anderen Einwendern vorgetragen worden. Trotz der (verfahrensrechtlich erforderlichen) Zurückweisung sind sie daher dennoch inhaltlich in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde in angemessener Form eingestellt worden.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine und –verbände (Hinweise, Anregungen und Bedenken) werden im Zusammenhang mit der Abwägung der öffentlichen Belange unter dem jeweiligen Sachthema behandelt; sie stellen keine Einwendungen im Sinne des VwVfG dar.

2 Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Hinweis:

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird nachfolgend von einer vollumfänglichen Detailbeschreibung des planfestgestellten Vorhabens und der erforderlichen Neu- bzw. Umbaumaßnahmen an Brücken, Straßen und Nebenanlagen abgesehen und insoweit auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts (Ziffer 3), den Erläuterungen zur Planänderung sowie den zeichnerischen Darstellungen in den festgestellten Plänen verwiesen, die Bestandteil dieser Entscheidung sind (vgl. Ziffer 1.1.2.1).

Die Stadtbahnstrecke soll vom geplanten Endpunkt Haltestelle Hemmingen – Saarstraße der Stadtbahnverlängerung Wallensteinstraße bis Hemmingen (1. PFA Planfeststellungsbeschluss vom Dezember 2012) um ca. 1,7 km verlängert werden. Der Endpunkt ist südlich der Weetzener

Landstraße vorgesehen. Die Trasse des 2. PFA verläuft im Straßenraum der Göttinger Landstraße (B3). Südlich der Weetzer Landstraße verlässt die Trasse den Straßenraum in östlicher Richtung.

Innerhalb des Siedlungsbereiches sind zwei Hochbahnsteige geplant.

Im Bereich der Endhaltestelle Hemmingen sind neben einem Kehrgleis Busumsteigemöglichkeiten sowie eine Park & Ride-Anlage geplant. Ein Kreisverkehrsplatz soll zukünftig die von der Stadt Hemmingen geplante Erschließungsstraße des Gewerbegebietes Hemmingen II an die B3 anbinden.

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden die Planunterlagen geändert bzw. aktualisiert und ergänzt. Die Planänderungen betrafen im Wesentlichen:

- Änderung im Kreuzungsbereich der Deveser Straße/ Kirchdamm/ Göttinger Landstraße mit geringer Gleisverschiebung in Richtung Westen und geänderter Führung der Richtungsfahrbahnen stadtauswärts der Göttinger Landstraße,
- Verzicht im Bereich der Haltestelle Hemmingen/ Zentrum auf den einseitig vorgesehenen besonderen Bahnkörper als begrünte Gleisanlage und Einrichtung eines überfahrbaren Stadtbahngleises als „feste Fahrbahn“,
- Anordnung des Aufstellbereiches der Linksabbiegefahrspur von der Göttinger Landstraße in den Kirchdamm auf dem stadtauswärtigen Gleisbereich,
- Verlagerung der Richtungsfahrbahn stadteinwärts der Göttinger Landstraße im Bereich der Haltestelle Hemmingen/ Zentrum bis zu 1,9 m in Richtung Straßenmitte
- Erweiterung des Park+Ride-Parkplatzes am Endpunkt der Stadtbahnhaltestelle Hemmingen/ Berliner Straße mit Erhöhung der Anzahl der Stellplätze auf insgesamt 204,
- Änderung der Linienführung für die Zufahrt zum Park+Ride-Parkplatz.

2.1.2 Zeitlicher Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Antrag vom 27.05.2014 hat die Vorhabensträgerin die Durchführung eines nach § 28 PBefG vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens für die oberirdische Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen im zweiten Abschnitt vom Abzweig Wallensteinstraße bis zur Haltestelle Westerfeld/Saarstraße bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr beantragt.

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen hat die Antragstellerin (Vorhabensträgerin) den ausgelegten Plan mit Datum vom 26.03.2015 geändert bzw. aktualisiert und ergänzt. Aufgrund des Antrages der Vorhabensträgerin vom 27.05.2014 wurde das Planfeststellungsverfahren nach §§ 28 ff. PBefG, §§ 1, 3 und 4 NVwVfG und den §§ 72 ff. VwVfG von der Planfeststellungsbehörde nach Prüfung der eingereichten Unterlagen wie folgt durchgeführt:

27.05.2014 Antrag auf Planfeststellung für die Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen im II. Abschnitt

02.06.2014 Einleitung des Verfahrens durch die Planfeststellungsbehörde; Anhörung der Träger öffentlicher Belange

11.06.2014	Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“
16.06.- 15.07.2014	Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in Hemmingen
26.03.2015	Vorlage geänderter Planunterlagen durch die Vorhabenträgerin
02.04.2015	Erneute Anhörung Träger öffentlicher Belange
15.04.2015	Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der geänderten Planfeststellungsunterlagen in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“
22.04.- 21.05.2015	Öffentliche Auslegung der geänderten Planfeststellungsunterlagen in Hemmingen
14.09.2015	Ladung der Beteiligten zum Erörterungstermin (mit Übersendung der Äußerung der Vorhabenträgerin)
16.09.2015	Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermines in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“
07.10.2015	Erörterungstermin im Ratssaal der Stadt Hemmingen

2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 3c UVPG in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für die Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen, Abschnitt II, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Die überschlägige Prüfung der Notwendigkeit einer UVP führte zu dem Ergebnis, dass eine UVP durchzuführen ist.

Die mit der Planung vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie entspricht den Anforderungen des § 6 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen als Anlage 1a enthalten. Die Einhaltung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung ist durch dieses Planfeststellungsverfahren sichergestellt. Die nach § 11 UVPG erforderliche zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen findet sich in diesem Beschluss unter Ziffer 2.2.2.9. Die Bewertung der Umweltauswirkungen und deren Berücksichtigung bei der Abwägung nach § 12 UVPG schließen daran an.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Zuständigkeit

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen nimmt nach Auflösung der Bezirksregierungen seit dem 01.01.2005 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wahr (vgl. Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des MW vom 05.11.2004, Nds. GVBl. S. 406, und RdErl. MW vom 13.07.2004 i. d. F. vom 14.12.2004, Nds. MBl. S. 691). Diese Aufgaben obliegen dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

Antragsteller in diesem Verfahren ist die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra). Im Zuge der Zuständigkeitsverlagerung für Schieneninfrastruktureinrichtungen des Stadtbahnsystems Hannover von der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (üstra) wurden der infra mittels Verfügung der Bezirksregierung Hannover vom 22.08.2002 (AZ: 209.26-04051) alle Rechte und Pflichten aus Planfeststellungsangelegenheiten übertragen.

2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Bei der oberirdischen Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd handelt es sich um den Neubau einer Straßenbahnbetriebsanlage. Gemäß § 28 PBefG dürfen derartige Anlagen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist.

2.2.1.3 Verfahren

Im Anhörungsverfahren wurde bemängelt, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer zu spät durch ein Anschreiben darüber informiert worden seien, dass die Planunterlagen zur Einsichtnahme im Rathaus Hemmingen ausgelegt haben. Wegen dieses Verfahrensfehlers sei die Wiederholung der Auslegung erforderlich.

Nach § 73 Abs. 2 VwVfG hat die Anhörungsbehörde innerhalb eines Monats nach Zugang des vollständigen Plans die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt werden zur Stellungnahme aufzufordern und zu veranlassen, dass der Plan in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, ausgelegt wird. Eine rechtliche Pflicht zur persönlichen Information von Betroffenen besteht nicht. Dennoch wurde versucht, alle Grundstücksbetroffenen zu ermitteln und innerhalb der Einwendungsfrist anzuschreiben. In den meisten Fällen ist dies auch ca. 4 Wochen vor Ablauf der Einwendungsfrist gelungen.

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. Die nach den § 29 Abs. 1a PBefG, §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde lässt den Bau des zweiten Abschnitts der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen zu, da er mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick

auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, erster Satzteil VwVfG), ist neben dem PBefG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung 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 grundsätzlich im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, zweiter Satzteil VwVfG).

Das Vorhaben ist gerechtfertigt und hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. Das in den folgenden Ausführungen mit abgebildeten zwingenden und in der Abwägung unüberwindbarem Recht sowie zwingend einzuhaltende höherstufige Planungen sind beachtet, sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die nach § 28 Abs 1 Satz 2 PBefG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in folgender Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Die geplante Baumaßnahme ist aus den von der Antragstellerin im Erläuterungsbericht zutreffend dargelegten Gründen auch unter Abwägung mit den dazu vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken nach Maßgabe der Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässig und geboten.

Es bestehen keine Zweifel, dass ein Bedarf für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen vorhanden ist. Insbesondere verbessert sich die verkehrliche Anbindung von Hemmingen mittels ÖPNV.

2.2.2.1.1 Gesetzliche Vorgaben, raumordnerische Ziele

Das Vorhaben ist gerechtfertigt, da die Planung zur Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen (entsprechend dem gesetzlichen Auftrag des § 8 Abs. 3 PBefG) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung sicherstellt und somit vernünftigerweise geboten ist.

Die infra ist ein Verkehrsunternehmen gemäß §§ 2, 3 und 9 PBefG. Als solches hat sie ihre Beförderungsangebote im Rahmen der bestehenden Nahverkehrsplanung in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erhalten, zu erweitern und zu verbessern; dabei sind die öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange von Privatpersonen zu berücksichtigen. Ferner hat sie dafür einzustehen, dass ihre Bauten den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügen.

Eine straßenbahnrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom PBefG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht und die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist eine Maßnahme also nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftiger Weise geboten ist.

Das Hauptziel des Vorhabens ist die deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV. Der Neubau der geplanten Stadtbahnstrecke verbessert die verkehrliche Anbindung der auf den ÖPNV angewiesenen Bevölkerung in Hemmingen in Richtung der Innenstadt Hannovers erheblich.

Der Stadtteil Hemmingen-Westerfeld ist bisher noch nicht an das hannoversche Stadtbahnnetz angebunden sondern durch Buslinien erschlossen. Fahrgäste in Richtung Hannover-Zentrum müssen deshalb an der Haltestelle Wallensteinstraße in die Stadtbahn umsteigen (und damit zwangsläufig Wartezeiten in Kauf nehmen) oder mit dem Bus in die Innenstadt fahren, der aber durch den Individualverkehr behindert wird und damit störanfällig ist.

Der Neubau der geplanten Stadtbahnstrecke wird die verkehrliche Anbindung der auf den ÖPNV angewiesenen Einwohner und einer Vielzahl von Arbeitnehmern verbessern; es kann zusätzliches Fahrgastpotential gewonnen werden. Die Reduzierung der Umsteigezwänge, die Verkürzung der Fahrzeiten und die Steigerung des Beförderungskomforts bewirken eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (zu den Zielen im Einzelnen vgl. Erläuterungsbericht Ziffer 2) und entsprechen damit den Zielsetzungen des PBefG.

Ferner ist das Vorhaben mit den über das Fachplanungsrecht hinausgehenden gesetzlichen Planungszielen vereinbar.

Die vorliegende Planung ist zwischen den beteiligten Kommunen, der NLSStBV und der infra abgestimmt und steht im Einklang mit den kommunalen Flächennutzungs- und Bauleitplanungen.

Der Plan steht auch im Einklang mit den Grundsätzen und Zielen des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen - Teil II - vom 21.01.2008 (Nds. GVBl. vom 29.01.2008 (Nr. 2), S. 38) und des Regionalen Raumordnungsprogramms 2005 der Region Hannover.

Die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen trägt der herausgehobenen Bedeutung der Grundzentren Hemmingen-Westerfeld und Arnum für die Wohnsiedlungsentwicklung im Großraum Hannover Rechnung. Zudem ist die Stadt Hemmingen nach den Festlegungen der Regionalplanung ein Schwerpunkt für die Ansiedlung von Wohnstätten.

Das Vorhaben entspricht auch den Grundsätzen und Zielen des § 2 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG), wonach im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen soll. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

2.2.2.1.2 Notwendigkeit des Vorhabens

2.2.2.1.2.1 Allgemeines, Planungsziele

Am 15.12.1997 hat die Region Hannover bzw. deren Rechtsvorgängerin (Hannover Region, Kommunalverband Großraum Hannover) mit dem Beschluss zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes (NVP) 1998 (Vorlage KGH V/312) die Grundsatzentscheidung getroffen, die Stadt Hemmingen und deren Ortsteil Arnum über eine Neubaustrecke entlang der derzeitigen B 3 alt die Stadtbahn anzubinden.

Nachdem mit dem Regionsbeschluss (V/403) vom 27.05.1998 die Finanzierung der Planungskosten für die Stadtbahn nach Hemmingen-Arnun sicher gestellt worden war, hatten die zuständigen politischen Gremien am 19.07.1999 (Vorlage KGH V/745) und am 02.05.2001 (Vorlage KGH V/1187) entschieden, das Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Mühlenholzweg/Süd bis Saarstraße und Wallensteinstraße bis Mühlenholzweg/Süd einzuleiten. Daraufhin wurde das Planfeststellungsverfahren für den ersten Abschnitt durchgeführt. Die Beantragung der Planfeststellung für den II. Bauabschnitt erfolgte entsprechend des Beschlusses der Region Hannover vom 02.05.2001 (Vorlage KGH V/1187) im Anschluss an das Genehmigungsverfahren für den I. Bauabschnitt. Das Verfahren wurde am 02.06.2014 eingeleitet. Die für die Erarbeitung der Genehmigungsplanung erforderlichen Haushaltsmittel wurden mit Regionsbeschluss vom 07.12.2010 bereitgestellt.

Das Vorhaben ist – entsprechend den vorstehend beschriebenen Abstimmungsprozessen - im NVP 2008 der Region Hannover (EIII, Ziffer 2.3.1) ausgewiesen. Die Planungsvorschau der Region Hannover beinhaltet derzeit eine Streckenführung von der Wallensteinstraße bis zu einem Endpunkt südlich der Weetzener Landstraße. Für weitergehende Optionen soll im Baugebiet „Arnun-West“ die Trasse in der Bauleitplanung freigehalten werden. Diese Festlegungen des NVP sind von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen.

Als Oberziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover formuliert der NVP den ÖPNV als Daseinsvorsorge und die Verlagerung des MIV zum ÖPNV.

Hierzu wurden folgende Leitlinien festgelegt:

1. Die Bedürfnisse der Fahrgäste und deren soziale Sicherheit stehen im Vordergrund.
2. Dem Abbau ungleicher Mobilitätschancen ist Vorrang einzuräumen. Eine soziale Tarifgestaltung ist zu gewährleisten.
3. Räumliche Entwicklungsleitlinien sind zu beachten.
4. Ein umfeldverträglicher ÖPNV ist städtebaulich zu integrieren.
5. Der bestehende Verkehrsverbund ist zu sichern und weiterzuentwickeln.
6. Die angebotenen Verkehrsmittel sind hinsichtlich ihrer spezifischen Eigenheiten einzusetzen.
7. Die Gebiete außerhalb der Region Hannover mit ihren verkehrlichen Verflechtungen sollen in die Planungen einbezogen werden.

Um den unterschiedlichen Anforderungen an das ÖPNV-Netz Rechnung zu tragen, soll durch eine Angebotsdifferenzierung eine stärkere Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Nutzer sowie potenzieller neuer Nutzer erreicht werden. Anstelle von Einheitsangeboten sollen speziell zugeschnittene Verkehrsleistungen erbracht werden. Dieses Ziel soll durch eine stärkere Hierarchisierung des Netzes bzw. durch folgende drei Bedienungsebenen erreicht werden.

1. Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum Hannover mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der Stadtbahn und dem Direktbus.
2. a) regional: Angebotsorientierte regionale Hauptlinien (= Regionalbus im Taktverkehr)
b) lokal: Angebotsorientierte lokale Hauptlinien (Stadtverkehre im Taktverkehr in Hannover und in den regionalen Zentren)
3. Nachfrageorientierte ergänzende Linien, Spezialverkehre (Schülerverkehre, Berufsverkehre, nicht durchgehend vertaktete Linien, Bedarfsverkehre)

Vorrang hat danach die Bedienung mit Schienenverkehrsmitteln, da diese im Gegensatz zu Bussen

- wesentlich höhere Beförderungskapazitäten aufweisen,
- höhere Reisegeschwindigkeiten und mehr Komfort bieten,

- weniger störanfällig sind,
- auf eigenen Trassen in das Stadtzentrum geführt werden und
- bei hohen Verkehrsstärken ein wirtschaftlicheres Angebot darstellen.

In Bereichen, in denen bisher kein Schienenangebot realisiert werden konnte bzw. es unter wirtschaftlichen Aspekten nicht vertretbar erscheint, übernehmen Direktbusverbindungen diese Aufgaben, wenn diese ähnliche Qualitätsstandards aufweisen können. Die Busse sind an den Umsteigepunkten mit den Strecken der Stadtbahn und des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) verknüpft, so dass ein Zusammenwirken aller Systeme gewährleistet ist.

Nach der verfolgten Planung besteht das Stadtbahnsystem aus Tunnelstrecken und oberirdischen Anschlussstrecken, wobei Tunnelstrecken dort gebaut werden, wo gravierende Behinderungen für den Betriebsablauf der Stadtbahn zu erwarten sind, d.h. vornehmlich in der Innenstadt. Durch den Ausbau der oberirdischen Anschlussstrecken auf eigenem Bahnkörper soll eine weitgehende Trennung der Stadtbahn vom Individualverkehr erfolgen, um Störungen des Stadtbahnbetriebes zu vermeiden. Ziel ist es, die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Stadtbahn zu erhöhen.

Neben einer Verbesserung des bestehenden Netzes werden Verlängerungen der Stadtbahnstrecken über die heutigen Endpunkte hinaus vorangetrieben. Dadurch wird eine bessere verkehrliche Anbindung und Erschließung weiterer Siedlungs- und Arbeitsplatzbereiche erzielt, da diese Fahrziele dann ohne Umsteigen erreicht werden können.

Nach alledem wird die beantragte Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen auch den Zielsetzungen des aktuellen Nahverkehrsplanes gerecht.

Seitens verschiedener Einwender wurde im Anhörungsverfahren bemängelt, dass in den Antragsunterlagen keine nachvollziehbaren Angaben zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens enthalten seien.

Für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen wurde eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt. Dieser liegt eine standardisierte Bewertung zugrunde, dessen Bewertungsregularien vom Bundesverkehrsministerium vorgegeben sind. Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens wird anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse bewertet. Sofern der gesamtwirtschaftliche Nutzen größer als 1,0 ist, können Fördermittel von Bund und Land nach dem GVfG erhalten werden.

In die Wirtschaftlichkeitsberechnung fließen dabei Teilindikatoren (z.B. Saldo Unfallschäden, Saldo CO₂ Emissionen etc.) ein, die monetär bewertet und auf ein Jahr hochgerechnet werden. In Addition ergeben diese monetär bewerteten Salden eine Summe, die dem Nutzen der Stadtbahnstrecke entspricht. Dem gegenübergestellt wird der Kapitaldienst, der für die Stadtbahnstrecke im Jahr aufgebracht werden muss. Liegt dabei das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das heißt der volkswirtschaftliche Nutzen über den Kosten für die Maßnahme, ist das Vorhaben als wirtschaftlich einzustufen und eine grundsätzliche Förderungswürdigkeit des Vorhabens ist gegeben.

Im Fall der Stadtbahnstrecke Hemmingen wurde die Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung verschiedener Endpunkte untersucht. Aufgrund der Einspareffekte bei der Buslinie 300 Pattensen – Hannover ZOB und des Umklappens einer der beiden Stadtbahnlinien nach Wettbergen auf die Verlängerungsstrecke nach Hemmingen wurde die Neubaustrecke mit einem Endpunkt im Süden Hemmingens mit der höchsten volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Bewertung ermittelt.

Das durch ein Verkehrsforschungs- und Infrastrukturplanungsbüro in der standardisierten Nutzen-Kosten-Bewertung ermittelte „Nutzen-Kosten-Verhältnis“ ergibt einen Wert von 1,2. Das Vorhaben ist somit als wirtschaftlich anzusehen und damit förderungswürdig.

Es ist darauf hinzuweisen, dass Wirtschaftlichkeitserwägungen oder gar die Schaffung von Fördervoraussetzungen nach dem GVfG weder Regelungsgegenstand noch Zweck eines Planfeststellungsverfahrens sind. Die Regelung und Sicherstellung der Finanzierung des Vorhabens ist grundsätzlich Sache der Vorhabenträgerin.

2.2.2.1.2.2 Ausgangssituation

Der Stadtteil Hemmingen-Westerfeld der Stadt Hemmingen mit seinen ca. 6.400 Einwohnern und ca. 3.000 Arbeitsplätzen ist noch nicht an das Hannoversche Stadtbahnnetz angebunden. Für den Fall der Realisierung aller Bebauungspläne im Neubaugebiet Arnum-West könnten bei einer weiteren optionalen Verlängerung bis zur Bockstraße zusätzliche 5.000 Einwohner durch zwei neue Stadtbahnhaltestellen erschlossen werden. Die Erschließung der Stadtteile Westerfeld und Arnum übernehmen heute die Buslinien 300, 360, 363 und 365 sowie zusätzlich die Buslinien 350 und 366, die von Gehrden und Pattensen kommend über die Göttinger Landstraße/B3 nach Wülfel und zur Peiner Straße fahren. Fahrgäste nach Hannover müssen deshalb entweder an der Haltestelle Wallensteinstraße in die Stadtbahn umsteigen oder mit der durchgehenden Buslinie 300 fahren.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Hemminger Stadtteilen Westerfeld und Arnum, die zur Zeit stark durch die Ortsdurchfahrt der B 3 geprägt sind, ist eine Westumgehung beider Stadtteile derzeit im Bau. Der für den Bau notwendige Planfeststellungsbeschluss für die Ortsumgehung erging am 15. September 2004, wurde aber anschließend beklagt. Die Klagen wurden am 30. Juni 2009 vom Obergerverwaltungsgericht (OVG) Lüneburg abgewiesen. Gegen die Nichtzulassung der Revision wurde Beschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben. Die Beschwerde wurde am 09. Juni 2010 zurückgewiesen. Der Beschluss ist damit bestandskräftig (unanfechtbar). Die Westumgehung ist Voraussetzung für den Bau einer Stadtbahn in Hemmingen; nach Fertigstellung der Ortsumgehung ist geplant, die Ortsdurchfahrt des Stadtteils Westerfeld so zu verändern, dass diese die Stadtbahntrasse aufnehmen kann, um so eine Optimierung der Erschließung durch den ÖPNV für die Stadt Hemmingen zu erreichen (vgl. auch Ziffern 1.1.1 und 1.1.8).

Die Verlängerungsstrecke der Stadtbahnstrecke A-Süd ist in drei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt erstreckt sich von dem Abzweig Wallensteinstraße bis zur Haltestelle Hemmingen/Saarstraße. Für diesen Abschnitt liegt seit dem 17.12.2012 ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

Der zweite Abschnitt schließt an die Haltestelle Hemmingen/Saarstraße an und erstreckt sich bis zur Haltestelle Hemmingen, die südlich des Ortsausgangs Hemmingen/Westerfeld östlich der B 3 angeordnet ist. Dieser Abschnitt ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsentwurfes und kann aufgrund einer Bedingung die im Planfeststellungsbeschluss des 1. Abschnittes formuliert wurde, nur mit diesem gemeinsam in Betrieb gehen.

Bei dem dritten Abschnitt handelt es sich um eine mögliche Streckenverlängerung bis Arnum.

2.2.2.1.2.3 Künftige ÖPNV-Erschließung

Zur künftigen ÖPNV-Erschließung nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Hemmingen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die ausführliche Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 3, Ziffer 3) verwiesen.

Folgendes Betriebskonzept ist vorgesehen:

Die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen schließt unmittelbar an den bereits planfestgestellten Abschnitt I am südlichen Ende der geplanten Haltestelle Hemmingen/Saarstraße an. Das neue Betriebskonzept sieht vor, dass nach der Inbetriebnahme der Streckenverlängerung nach Hemmingen jeweils im 10-Minuten-Takt die Linie 3 weiterhin nach Wettbergen und die Linie 7 nach Hemmingen fährt. Als Ersatz für die Linie 7 soll zu den Tageszeiten mit hoher Fahrgastnachfrage eine neue Linie 13 als Verstärkerlinie im 10-Minuten Takt zwischen Wettbergen und Hauptbahnhof eingerichtet werden.

2.2.2.1.2.4 Verkehrsuntersuchung

Im Wege der Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd im zweiten Bauabschnitt wurde seitens des Vorhabenträgers von der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH (IGS) ein Gutachten der Kfz-Belastungen im Verlauf der Göttinger Landstraße in Hemmingen-Westerfeld erstellt. Dieses Verkehrsgutachten wurde im Anhörungsverfahren in vielerlei Hinsicht kritisiert.

Ein Gesichtspunkt der bemängelt wurde ist, dass der deutliche Verkehrsrückgang an der Zählerstelle 36240402 nicht ausreichend gewürdigt wurde. Hier sei insgesamt von einer Reduzierung der Verkehrszahlen von mehr als 10 % auszugehen. Im Gutachten sei jedoch die Schlussfolgerung gezogen worden, dass die Belastungen südlich von Hemmingen-Westerfeld weitestgehend konstant geblieben seien.

Zu den im Anhörungsverfahren getätigten Einwendungen ist anzumerken, dass der Rückgang der Verkehrszahlen nicht berücksichtigt wurde, um bei den erforderlichen Lärmschutzberechnungen in diesem Bereich nicht einen niedrigeren Ansatz anwenden zu müssen. Da für die Zählstelle für das Jahr 2005 kein Zählwert vorliegt, kann die eingetretene Entwicklung im Übrigen nicht endgültig bewertet werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass in Westerfeld selbst (nördlich der Weetzener Landstraße) kein wesentlicher struktureller Zuwachs eingetreten ist, aus dem der Belastungszuwachs 2000 bis 2010 auf der B3 südlich des Landwehrkreises (Zählstelle 3624 0350) begründet werden kann und somit der niedrige Zählwert an der Zählstelle südlich von Westerfeld nicht berücksichtigt wurde. Bei den Angaben der Belastungswerte ist außerdem zu berücksichtigen, dass in der Verkehrsuntersuchung durchweg die Belastungszahlen für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV-W: nur werktags) ausgewiesen sind und nicht die Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV: werktags + Wochenende + Ferienzeiten).

Im Erörterungstermin wurde dieses Themenfeld des Gutachtens nicht weiter thematisiert. Da das Verkehrsgutachten u.a. auch als Berechnungsgrundlage für Schallschutzmaßnahmen dient, ist eine im Zweifel zu hoch angesetzte Annahme des Verkehrsaufkommens für die Anlieger dieses Planfeststellungsverfahrens positiv zu werten. Als Folge würden im Zweifel eher zu viele Anwohner Anspruch auf Schallschutz geltend machen können. Die vorgetragenen Bedenken werden daher nicht geteilt.

Ein weiterer im Anhörungsverfahren genannter Kritikpunkt am Gutachten der IGS ist, dass von Sonderentwicklungen in Westerfeld und von Sonderentwicklungen am südlichen Rand von Hannover gesprochen wird, ohne diese näher zu erläutern.

Bei den Sonderentwicklungen in Hemmingen handelt es sich um die noch nicht entwickelten Baugebiete, die in den Übersichtskarten der Antragsunterlagen (Anlage II) grün schraffiert sind. Mit den Planungen am südlichen Rand von Hannover ist das Baugebiet „In der Rehre“ gemeint. Im Erörterungstermin wurde der Kritikpunkt „Sonderentwicklungen“ nicht weiter thematisiert.

An dem Gutachten der IGS wird auch beanstandet, dass der bei der Untersuchung des BMVBS (früher Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, jetzt BMVDI = Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) festgestellte Rückgang des Verkehrsaufkommens bis 2025 um 0,1 % nicht berücksichtigt wurde.

Bei dem vom BMVBS beschriebenen Rückgang von 0,1 % des Verkehrsaufkommens handelt es sich um einen Wert, der für die Region Hannover insgesamt gilt. In Teilbereichen ist somit eine Abweichung möglich. Die Untersuchung des BMVBS ist daher für das umplante Gebiet nicht zwingend repräsentativ.

Kritisiert wurde seitens der Einwender auch, dass in dem Gutachten auf unbekannte Netzfälle Bezug genommen wird, die dem Gutachten nicht beigelegt hätten.

Die Netzfälle sind dem Gutachten als Anlage 1 und 2 beigelegt. Der Einwand in Bezug auf die Netzfälle ist somit unbegründet.

Ein weiterer Punkt der kritisiert wurde ist, dass für die Saarstraße, die Fritz-Kuckuck-Straße und die Reineckestraße falsche Verkehrszählungen zugrunde gelegt wurden.

Warum diese Verkehrszahlen falsch sein sollen, wird nicht substantiiert begründet. Die vorgetragenen Bedenken werden nicht geteilt.

Seitens der Einwender wird weiterhin kritisiert, dass der sich aus dem Verkehrszählungen ergebende Verkehrszuwachs nicht der Realität entsprechen, da hier zum Teil auch Verkehre aus Wettbergen, Ricklingen und von der B 217 enthalten sein.

Da die Prognose des Verkehrsgutachtens u.a. als Berechnungsgrundlage für die Schallschutzmaßnahmen dient, ist eine im Zweifel zu hoch angesetzte Annahme der Verkehrszahlen für die Betroffenen als positiv zu werten. Im Zweifel wird so eher zu vielen als zu wenigen Anwohnern ein Anspruch auf Schallschutz zugesprochen. Im Erörterungstermin wurde dieser Einwendungspunkt nicht weiter thematisiert und hat sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit erübrigt.

Die Prognose des IGS Gutachtens, dass am südlichen Rand Hannovers kein Verkehrszuwachs zu erwarten sei, da insoweit die für das Jahr 2015 angenommenen Prognosen auch für das Jahr 2025 zugrunde gelegt werden können, wurde von den Einwendern ebenfalls bemängelt. Diese Aussage sei nicht nachvollziehbar und falsch.

In einem für das BMVBS erstellten Untersuchung aus dem Jahr 2007 zur Prognose der Verkehrsverflechtungen bis zum Jahr 2025 ist zu entnehmen, dass das Verkehrsaufkommen in der Region Hannover etwas auf dem Stand von 2004 bleibt. Gründe, warum diese nicht für den südlichen Rand von Hannover gelten soll, werden seitens der Einwender nicht genannt. Die vorgetragenen Bedenken werden nicht geteilt.

2.2.2.2 Abschnittsbildung

Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument der planerischen Problembewältigung. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben in einzelne Vorhaben geteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers (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)). Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, sofern sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen. Die Planfeststellungsbehörde ist nur befugt und verpflichtet, die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers abwägend nachzuvollziehen (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)). Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird (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)).

Die Bildung von Teilabschnitten hat das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann (vgl. BVerwG, Urt. vom 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92, DVBl. 1992, 1435 ff.).

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung nach dem FStrG hat das BVerwG aus diesen Zusammenhängen das Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben muss (BVerwG, Urt. vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215)). 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 (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 (BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, Az. 11 VR 6.95, NVwZ 1996, 896 (897)).

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.

Die mit diesem Beschluss festgestellte Planung stellt den 2. Abschnitt einer Gesamtmaßnahme dar, die sich in zwei Teilbereiche gliedert, nämlich in die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen zwischen dem Abzweig Wallensteinstraße bis zum südlichen Ende der Haltestelle „Saarstraße/Hemmingen Westerfeld“ und in die Anschlussstrecke bis südlich der Weetzener Landstraße.

Mit der geplanten Endhaltestelle in Hemmingen entsteht ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit dem der barrierefreie Umstieg zwischen Stadtbahnen und Bussen möglich ist. Parallel zum Hochbahnsteig wird an dessen Ostseite eine Park+Ride-Anlage mit insgesamt 204 Stellplätzen und integriertem überdachten und teilweise abschließbaren Fahrradabstellplatz (Bike+Ride-Anlage mit Fahrradgarage) angelegt. Für die ebenfalls hier endende Buslinie 300 wird nördlich des Hochbahnsteiges eine Buswendescheife angelegt. Die Buszufahrten an beiden Hochbahnsteigenden sind signalgesichert von der Göttinger Landstraße über separate Bussonderfahrstreifen anfahrbar und für sich begegnende Gelenkbusse dimensioniert.

Zwischen den beiden Haltestellenzugängen wurden am östlichen Fahrbahnrand zusätzliche Fahrradabstellbügel und insgesamt 10 sogenannte „Kiss+Ride“ – Stellplätze für den Umstieg von Beifahrern vom MIV auf den ÖPNV angelegt.

Im Anschluss an die Umsteiganlage werden die Gleise wieder zusammengeführt und über einen doppelten Gleiswechsel wird die zweigleisige Kehranlage nachgeschaltet.

Die Endhaltestelle Hemmingen stellt als ÖPNV-Verknüpfungspunkt die Schnittstelle des ÖPNV zum MIV, zu Radfahrern und zu Fußgängern dar. Eine selbständige Verkehrsbedeutung der Strecke ist damit gegeben.

Nur nachrichtlich sind die Gleise einer weiteren Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen/Arnum, mit dem geplanten Endpunkt südlich der Bockstraße dargestellt. Zur Verwirklichung dieser weiteren Verlängerung müsste die Kehranlage am Ende des Abschnitts II zurückgebaut werden. Der Kreisverkehr wurde aus diesem Grund im Schnittpunkt der Verlängerungstrecke nach Arnum mit der Göttinger Landstraße angelegt, so dass in den Kreisverkehr zu einem späteren Zeitpunkt die Verlängerungsgleise eingebaut werden können. Mit dem geplanten Ausbau des vorläufigen Endpunktes ist einer Weiterführung der Stadtbahn nach Arnum weiterhin möglich. Die Umsteiganlage würde auch in diesem Fall weiterhin genutzt werden.

2.2.2.3 Variantenprüfung

Die gewählte Vorzugsvariante des II Abschnitts der Stadtbahnverlängerung Hemmingen stellt sich wie folgt dar:

Im ersten Abschnitt, bis zu den Einmündungen Kirchdamm und Deveser Straße ist der Ausbau der Stadtbahn in Mittellage der Göttinger Landstraße vorgesehen. Die Grundstückszufahrten auf beiden Seiten der Straßen bleiben dabei erhalten. Auf der Ostseite der „B3alt“ ist ein Baum-/Parkstreifen vorgesehen. Auf der Westseite wird auf einen Parkstreifen verzichtet, da in den Seitenstraßen genügend öffentliche Stellplätze vorhanden sind. Die Rad Fahrenden werden beidseitig auf der Fahrbahn, durch Schutzstreifen gesichert, geführt.

Im zweiten Abschnitt zwischen Kirchdamm/Deveser Straße und dem Ortsausgang von Hemmingen/Westerfeld erfolgt die Verlegung der Stadtbahngleise ebenfalls in Mittellage. Ein Baum-/Parkstreifen ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich, da im gesamten Streckenabschnitt kein „Parkdruck“ besteht. Es ist geplant, auf der Westseite einen Fußweg anzulegen. Die Breite der Richtungsfahrbahn wird auf 4,50 m erhöht, so dass auf dem abmarkierten Schutzstreifen ein ausreichender Sicherheitsabstand zum motorisierten Straßenverkehr gewährleistet ist.

Die beantragte Vorzugsvariante des II. Abschnitts der Stadtbahnverlängerung Hemmingen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die günstigste im Hinblick auf Lage und Ausgestaltung sowie unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten. Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung in Betracht kommende andere Varianten eingestellt.

Zu berücksichtigen sind nur die im Einzelfall in Betracht kommenden günstigen Varianten zum beantragten Vorhaben, sofern sie sich nach Lage der Dinge in Bezug auf die betroffenen Belange aufdrängen.³ Kommen Planungsalternativen in Betracht, ist ein gestuftes Vorgehen bei der Sachverhaltsermittlung im Sinne einer ersten Vorprüfung statthaft. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der Planerarbeitung "nach Lage der Dinge" nur so genau und vollständig sein, dass es eine erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage grober Bewertungskriterien zulässt. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.⁴ Dieser Planungsverlauf spiegelt wider, dass die Planung als ein Prozess der fortschreitenden Sachverhaltsermittlung und -bewertung von normativen Vorgaben gesteuert wird, die ihrerseits rechtlich nicht abschließend vorgegeben sind und daher im Rahmen der eingeräumten Gestaltungsfreiheit eigenverantwortlich gewählt werden dürfen.⁵ Die richtige Auswahl der Planungsvariante hängt nicht davon ab, dass ein Überwiegen der für die das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange feststeht; die Planfeststellungsbehörde hat die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bereits dann eingehalten, wenn die einander widerstreitenden Belange gleichwertig sind.⁶

2.2.2.3.1 Trassierung und Alternativen

2.2.2.3.1.1 Trassenführung, gewählte Linie

Die Vorhabenträgerin hat zur Planfeststellung unterschiedliche alternative Lösungsansätze im Hinblick auf Trassenführung und Ausbaustandard (Lage und Ausgestaltung von Gleiskörper und Oberbau, Ausgestaltung der Haltestellen, Fahrbahnbreiten) sowie Gestaltungsmöglichkeiten zur Optimierung des Gleiskörpers untersucht.

Diese Möglichkeiten sind unter Ziffer 4 des Erläuterungsberichts ausführlich beschrieben; zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst hierauf verwiesen.

Soweit im Anhörungsverfahren Bedenken zur Trassierung vorgetragen und andere Lösungen gefordert wurden, wird hierauf nachfolgend (vgl. Ziffer 2.2.2.3.1.3 bzw. Ziffer 2.2.2.3.2) gesondert eingegangen.

Vorab ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass die vorliegende Planung das Ergebnis langfristiger Abstimmungsprozesse mit den Städten Hemmingen und Hannover wiedergibt.

Wie bereits unter Ziffer 2.2.2.1.2 ausgeführt, hat die vorliegende Planung eine möglichst schnelle und damit für die künftigen Nutzer attraktive Anbindung der Stadt Hemmingen an die Innenstadt Hannovers zum Ziel. Im Hinblick auf die geografische Lage Hemmingens zum vorhandenen Stadtbahnnetz kommt deshalb nur der Anschluss über eine Verlängerung der Strecke A-Süd in Betracht; andere zum Erreichen des Planungsziels gleich gut geeignete Möglichkeiten einer Anbindung sind nicht erkennbar und drängen sich auch nicht auf.

³ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, DVBl. 1987, 573 ff.; BVerwG, NVwZ 1993, 887 ff.

⁴ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1-11/92, juris Leitsatz 3.

⁵ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1-11/92, juris Rn. 25.

⁶ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, NVwZ 1986, 121.

Die von der Vorhabenträgerin gewählte Führung der Stadtbahn innerhalb des vorhandenen Straßenkörpers der Göttinger Landstraße stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Variante dar, mit der das Planungsziel einer attraktiven ÖPNV-Anbindung Hemmingens am besten erreicht werden kann.

Maßgeblich ist eine Trassenführung mit einer möglichst hohen Erschließungsqualität. Weiter entfernt vom Ortskern verlaufende Trassenlagen sind schlechter erreichbar und deshalb für ÖPNV-Nutzer weniger attraktiv. Mit - grundsätzlich vorstellbaren - Trassenführungen westlich oder östlich des Stadtteils Westerfeld wäre das Ortszentrum am Kirchdamm und Rathausplatz nicht zu erreichen. Zudem sind außer der Göttinger Landstraße keine geeigneten durchgehenden Straßen vorhanden, die den Stadtbahnkörper ohne massive Eingriffe in privaten Grundbesitz oder die vorhandenen Bebauung aufnehmen könnten.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist mit der Führung der Stadtbahn über die Göttinger Landstraße eine vernünftige und sachgerechte ÖPNV-Anbindung Hemmingens gewährleistet. Andere gleich gut oder besser zur Erreichung des Planungszieles geeignete Trassenvarianten drängen sich nicht auf.

2.2.2.3.1.2 Ausbauvarianten

Aus dem bereits planfestgestellten Abschnitt I ergibt sich der Anschluss südlich des Überweges am südlichen Ende des Hochbahnsteiges Hemmingen/Saarstraße als Zwangspunkt für die Trasse im vorliegenden Abschnitt II.

Für die Realisierung dieses Abschnittes wurden verschiedene Ausbauvarianten auf der gewählten Trasse in der Göttinger Landstraße zu dem hier vorliegenden Kompromiss zur Aufteilung des Straßenraumes zusammengeführt. Ziel war es dabei unter Berücksichtigung der Anforderungen an ein modernes Verkehrssystem für Stadtbahnen und Busse, den notwendigen Grunderwerb auf beiden Seiten so gering wie möglich zu halten und trotzdem die Nutzungsansprüche von zu Fuß Gehenden und Rad fahrenden, sowie städtebauliche Aspekte und die Belange der Anlieger in ausgewogenen Maß mit zu berücksichtigen.

In begleitenden Arbeitskreisen wurden mehrere Querschnittsvarianten zur Führung der Stadtbahn sowohl in Seiten- als auch in Mittellage der Göttinger Landstraße und speziell zur Umsteiganlage am Endpunkt Hemmingen entwickelt. Unter Berücksichtigung der Anregungen und Forderungen der Beteiligten in den Arbeitskreisen wurden jeweils eine resultierende Variante der Stadtbahnführung in Seitenlage sowie eine Variante der Stadtbahnführung in Mittellage den politischen Gremien der Stadt Hemmingen vorgestellt. Die folgenden Eingaben aus der Politik wurden in die Planung aufgenommen, so dass für die hier vorliegende Planung die politischen Beschlüsse in Hemmingen erteilt werden konnten. Ausführlich ist die Variantenuntersuchung in Ziffer 4 des Erläuterungsberichtes ausführlich beschrieben.

2.2.2.3.1.3 Vergleich mit der sog. Nullvariante

Bei einem gänzlichen Verzicht auf das Bauvorhaben ergeben sich zwar nicht die ermittelten Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsraumes und der Wohn- und Gewerbefunktionen. Es werden auch keine zusätzlichen Flächen beansprucht, und die vielfach kritisierten Veränderungen des Straßenraumes und der Immissionsbelastungen unterbleiben. Der Status quo bleibt erhalten.

Allerdings werden auch nicht die bestehenden unzuträglichen Verhältnisse verbessert. Weder erhält Die Stadt Hemmingen erhalte keinen ihrer (nach den Festlegungen der Regionalplanung) herausgehobenen Bedeutung als Schwerpunkt für die Ansiedlung von Wohnstätten angemessenen verbesserten ÖPNV-Anschluss.

Die mit dem Neubauvorhaben einhergehenden Vorteile (Reduzierung des Individualverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit) gingen verloren.

2.2.2.3.1.4 Alternative Lösungskonzepte

Verschiedene Einwender haben im Anhörungsverfahren die Notwendigkeit einer Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen bezweifelt und sich angesichts der vermuteten Nachteile dafür ausgesprochen, anstelle des Neubauvorhabens die bestehenden Busverbindungen z. B. durch Vorrangschaltung an Ampeln und eigene Busspuren zu optimieren.

Wie oben unter Ziffer 2.2.2.1.2 ausgeführt, verfolgt die Region Hannover als Aufgabenträgerin des ÖPNV das Ziel, die verschiedenen Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen spezifischen Stärken einzusetzen. Hierbei dienen Schienenverkehrsmittel in erster Linie der Beförderung einer großen Zahl von Fahrgästen über längere Strecken.

Hingegen übernehmen Busverbindungen die Zubringerfunktion zur Schiene bzw. die Feinverteilung und Erschließung. Damit wird ein für den Betreiber wirtschaftliches und für die Fahrgäste attraktives Konzept verfolgt, mit dem daneben das auch dieser Planung zu Grunde liegende verkehrspolitische Ziel einer Fahrgaststeigerung erfahrungsgemäß erreicht werden kann.

Eine wie auch immer geartete Verbesserung der bestehenden Busverbindungen kann allein schon deshalb nicht die Transportqualität der überwiegend auf besonderen Bahnkörper verkehrenden Stadtbahn erreichen, weil sich Busse den öffentlichen Straßenraum mit dem MIV teilen müssen und somit den gleichen verkehrlichen Nachteilen ausgesetzt sind. Die Verbesserung der Anbindung Hemmingens an den ÖPNV ist deshalb mit einer Verbesserung des Busangebots nicht bzw. nicht in gleicher Weise wie mit der Verlängerung der Stadtbahn zu erreichen. Das Planungsziel würde verfehlt.

2.2.2.3.2 Ausbaukonzeption

2.2.2.3.2.1 Gleiskörper

Vom Beginn der Baustrecke im II Abschnitt bis nördlich der Haltestelle Hemmingen Zentrum ist ein halbseitig besonderer Bahnkörper geplant. Im Bereich entlang des Hochbahnsteiges Hemmingen Zentrum wurde beidseitig auf einen besonderen Bahnkörper verzichtet, um auf einen zusätzlichen Erwerb von Grundstücken in diesem Bereich verzichten zu können. Die übrige Gleisverlegung des Bauabschnittes II soll auf einem MIV abgesetzten besonderen Gleiskörper erfolgen.

Die Führung der Stadtbahnstrasse auf einem vom MIV abgesetzten besonderen Gleiskörper war ein wesentlicher Kritikpunkt des Anhörungsverfahrens. Wegen der damit einhergehenden eingeschränkten Querungsmöglichkeiten entlang der Stadtbahntrasse im Verlauf der Göttinger Landstraße befürchteten zahlreiche Einwender nicht hinnehmbare Umwege und verstärkte „Schleichverkehre“ in den angrenzenden Wohngebieten. Von den ansässigen

Gewerbebetrieben wird die Planung wegen schwerwiegender, möglicherweise existenzgefährdender Nachteile durch schlechtere Erreichbarkeit der Ladengeschäfte für motorisierte Kunden und Behinderungen des Lieferverkehrs abgelehnt.

Eine Trassenführung auf besonderem Bahnkörper ist allerdings zulässig und geboten.

Wie oben (u. a. Ziffer 2.2.2.1.2 zur Notwendigkeit des Vorhabens) ausgeführt, soll mit dem Neubauvorhaben eine leistungsfähige und für den Fahrgast attraktive Verlängerungsstrecke des hannoverschen Stadtbahnnetzes verwirklicht werden, um so die Verkehrsverhältnisse im Kernraum und der Kernrandzone zu verbessern. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist ein Ausbaustandard, der der bevorrechtigten Stellung des SÖPNV gegenüber dem übrigen Verkehr Rechnung trägt und es der Stadtbahn ermöglicht, eben nicht vom MIV in der Entfaltung ihrer Vorteile (Beschleunigung, Schnelligkeit und Pünktlichkeit) gehindert zu werden. Dies bedingt eine grundsätzliche Trennung der Verkehrsarten und ist – wie auch von § 15 Abs. 6 BOStrab verlangt – nur möglich, wenn Strecken mit vom MIV „unabhängigen“ (d. h. vom übrigen Verkehr abgetrennten) bzw. „besonderen“ Bahnkörpern ausgestattet sind. Letztere liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt.

Demgegenüber darf der SÖPNV nur dann auf einem „straßenbündigen“ Bahnkörper (mit in Straßenfahrbahnen oder Gehwegflächen eingebetteten Gleisen) geführt werden, wenn besondere Gründe, wie z.B. ein zu geringer Straßenquerschnitt, dies erfordern.

Die Vorhabenträgerin kommt diesen Anforderungen mit der vorliegenden Planung nach.

An bestimmten, aus den festgestellten Plänen ersichtlichen Stellen, wird der besondere Bahnkörper, der im Notfall von Rettungsfahrzeugen überfahren werden kann, für eine Überfahrt bzw. eine Wendemöglichkeit („U-Turn“) geöffnet. Diese Überfahrten sind zwingend erforderlich, weil ansonsten die Erschließung der Grundstücke auf der jeweils anderen Straßenseite der Stadtbahntrasse und der angrenzenden Straßenzüge nicht mehr in einem dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis genügenden Umfang gewährleistet wäre.

Bezüglich der künftig veränderten Parksituation wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 verwiesen. Zudem entstünden bei einem überfahrbaren Bahnkörper gefährliche Kreuzungen zwischen Individualverkehr und Stadtbahn.

Die verkehrlichen Auswirkungen des besonderen Gleiskörpers waren – wie oben ausgeführt – ein Schwerpunkt des Anhörungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde verkennt zwar nicht, dass sich die heute bestehende Situation nach dem Bau der Stadtbahn wie vorgetragen verändern wird. Allerdings teilt sie nicht die Bedenken der Anwohner und Gewerbetreibenden, es entstünden unzumutbare Umwege und so schwerwiegende Belastungen auch in den Seitenstraßen der Göttinger Landstraße, dass eine Trassenführung auf straßenbündigem Bahnkörper erforderlich würde.

Durch den besonderen Bahnkörper wird es künftig nicht mehr möglich sein, die Göttinger Landstraße beliebig zu queren bzw. zu wenden.

Auch motorisierte Kunden bzw. der Lieferverkehr können entlang der Stadtbahntrasse die Gewerbebetriebe künftig z. T. nicht mehr direkt anfahren, sondern müssen Wendefahrten in Kauf nehmen. Der MIV hat an 4 Einmündungen Wendemöglichkeiten; für Fußgänger und Radfahrer sind zusätzliche gesicherte Übergänge vorgesehen.

Unzumutbare Beeinträchtigungen für die Anlieger oder den Individualverkehr durch Verkehrsstaus, Schleichverkehre oder ähnliches sind – auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Wegstrecken- in diesem Zusammenhang aber nicht zu erwarten, zumal der heute noch vorhandene Durchgangsverkehr dann nicht mehr über die Göttinger Landstraße (B3 alt) sondern über die B 3 neu geführt werden wird. Zwar werden die Gewerbebetriebe und unmittelbar an die Göttinger Landstraße angrenzende Straßenzüge durch den besonderen Gleiskörper für Linksabbieger nicht mehr uneingeschränkt erreichbar sein; die Erschließung oder aber der Verkehrsfluss werden aber nicht in unzumutbarer Weise erschwert oder gar gefährdet. Insofern vermag sich die Planfeststellungsbehörde auch nicht der Auffassung anzuschließen, durch die Stadtbahnführung und insbesondere den besonderen Bahnkörper und die zusätzlichen Signalanlagen käme es zu einer relevanten Zunahme der Abgasbelastung durch den MIV.

Abgesehen davon würde eine straßenbündige Gleisführung zu höheren Emissionen führen. Bei der Lärmberechnung nach der Schall 03 wird für ein solches Gleis von Lärmerhöhungen von 5 dB(A) ausgegangen, während ein Rasengleis, wie es in der Planung vorgesehen ist, zu Lärmreduzierungen von 2 dB(A) führt.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Errichtung eines besonderen Bahnkörpers aufgrund des damit zu erreichenden störungsfreien Betriebes der Stadtbahn als wichtig, um dem Massenverkehrsmittel Straßenbahn den erforderlichen, vom übrigen Verkehr unbehinderten Betrieb zu sichern. Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer vom MIV unabhängigen leistungsfähigen attraktiven Stadtbahnverlängerung ist insgesamt höher zu gewichten als die durch den besonderen Gleiskörper bedingten geringfügigen Umwege für einzelne Anlieger und Gewerbetreibende. Auf die weiterführenden Ausführungen zur Inanspruchnahme des Eigentums (Ziffer 2.2.2.10) und den Belangen der Nachbarschaft (Ziffer 2.2.2.11) wird insoweit verwiesen.

Da die zur Planfeststellung vorgelegte Variante ausreichend Platz für Straßenflächen sowie Geh- und Radwege vorsieht, ordnet die Planfeststellungsbehörde die Ausgestaltung von besonderen Bahnkörpern entsprechend den mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen an.

Ein weiter Punkt der innerhalb des Anhörungsverfahrens kritisiert wurde ist, dass eine Gleisverschlingung nicht ausreichend geprüft worden ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) sollen Strecken für den Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig ausgebaut werden. Diese Regelung ist der Erkenntnis geschuldet, dass ein Befahren von eingleisigen Strecken im Zweirichtungsverkehr mit erheblichen Risiken verbunden ist (s. dazu auch Bundesratsdrucksache 74/87, Begründung zu BOStrab). Ausnahmen sind lediglich unter Beachtung der §§ 21, 49 und 51 BOStrab möglich, wenn eingleisige Abschnitte signalisiert sind. Straßenbahnen sind moderne Massenverkehrsmittel und können ihre Aufgabe nur dann erfüllen, wenn der Betrieb nicht behindert wird. Eingleisige Streckenabschnitte führen erfahrungsgemäß immer zu gegenseitigen Behinderungen der Bahnen. Der Fahrplan würde so zu gestalten sein, dass fahrplanmäßige Begegnungen im eingleisigen Abschnitt nicht vorkommen könnten. Dies ist bei Verknüpfung mit anderen Stadtbahnlinien sowie Bussen jedoch nur eingeschränkt möglich. Fahrplanmäßige Begegnungen müssten im Fahrplan berücksichtigt werden. Dies führt zwangsläufig zu einer Reduzierung der Reisegeschwindigkeit. Verspätungen können nie ganz ausgeschlossen werden. Diese würden zu außerplanmäßigen Begegnungen im eingleisigen Abschnitt führen und hätten damit weitere Verspätungen zur Folge. Ein eingleisiger Bahnkörper wäre zwingend auf einem besonderen Bahnkörper zu führen. Da im Bereich von Engstellen mit Grundstückseingriffen weitgehend nur ein Gleiskörper auf einem besonderen Bahnkörper geplant ist, würde sich der in Anspruch zu nehmende Querschnitt bei einer eingleisigen Lösung nicht reduzieren.

2.2.2.3.2.2 Haltestellen

Allgemeines

Die grundsätzliche Haltestellenkonzeption wird aus einer Abwägung zwischen den Faktoren „Erreichbarkeit der Haltestellen (HS) für die Fahrgäste“ und „Fahrgeschwindigkeit“ bzw. „Fahrzeit der Bahn entwickelt. Die HS werden grundsätzlich so angeordnet, dass möglichst viele Menschen möglichst kurze Wege zur nächstgelegenen HS haben, also im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen. Gleichzeitig dürfen nicht zu viele HS dicht aufeinander folgen, um nicht zu einer deutlichen Verlängerung der Fahrzeit beizutragen und die Attraktivität der Bahn so zu reduzieren. Dazu werden im Vorfeld der Planung Erschließungsbereiche und „Laufwege“ zu einzelnen HS ermittelt.

Für den zweiten Abschnitt der Stadtbahnstrecke sind neben der Umsteiganlage am vorläufigen Endpunkt der Strecke noch insgesamt 2 weitere Durchgangshaltestellen vorgesehen.

Die Durchgangshaltestellen Hemmingen Zentrum und Hemmingen/Berliner Straße werden mit Mittelhochbahnsteigen ausgestattet, da der vorhandene Straßenraum nicht ausreicht, um die grundsätzlich favorisierten Hochbahnsteige unterzubringen. Die Bahnsteige sind für Dreiwagenzüge des Typs TW 2000 sowie des neuen Typs TW 3000 ausgerüstet. Die Länge der Bahnsteige beträgt jeweils 70 m, die Höhe liegt bei 0,82 m über der Schienenoberkante. Die Haltestellenzugänge werden barrierefrei mit beidseitigen Rampen versehen. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Haltestellen mit Regen- und Windschutz, mit gesonderten Beleuchtungsanlagen sowie mit den erforderlichen Informations- und Abfertigungseinrichtungen auszustatten. Soweit die beengten Verhältnisse es zulassen ist vorgesehen, in unmittelbarer Nähe zu den Haltestellen, Anlehnbügel für das Abstellen von Fahrrädern anzubringen.

Die Stadtbahnhaltestelle am vorläufigen Endpunkt Hemmingen erhält als Verknüpfungsanlage zwei innen liegende Hochbahnsteige mit dazwischen angeordnetem zweistreifigen Bussonderfahrstreifen für den barrierefreien Umstieg zwischen Stadtbahnen und Bussen. Im Übrigen gelten ansonsten die gleichen Ausbaustandarts wie bei den Durchgangshaltestellen.

Im Verfahrensverlauf vorgetragene Bedenken zur Positionierung einzelner HS werden nachfolgend bei den einzelnen HS behandelt.

Ausgestaltung, Hochbahnsteige

Im Anhörungsverfahren wurde vereinzelt der Errichtung von Hochbahnsteigen und deren Lage widersprochen. Die Ausrüstung der drei Haltestellen der Neubaustrecke mit Hochbahnsteigen ist, gemessen an den Zielen des zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, „vernünftigerweise geboten“: Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sind die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Dem werden Hochbahnsteige in der hier planfestgestellten Form vollumfänglich gerecht, weil alle Fahrgäste auf einer Ebene ein- und aussteigen können. Gleichzeitig wird auch das Ziel des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen berücksichtigt.

Die Haltestellen werden mit Hochbahnsteigen für den künftigen Drei-Wagen-Zug vom Typ TW 2000 sowie des neuen Typs TW 3000 ausgerüstet; die Bahnsteiglänge beträgt 70 m. Die Haltestellenzugänge werden barrierefrei mit Rampen (Neigung maximal 6 %) versehen.

Bei der Streckenverlängerung nach Hemmingen werden aus den nachvollziehbar im Erläuterungsbericht beschriebenen Gründen Mittelhochbahnsteige favorisiert. Eine Ausführung der HS als Seitenhochbahnsteig scheidet wegen der dann erforderlichen Vergrößerung der Querschnittsbreite aus. Die Planfeststellungsbehörde teilt insoweit die Auffassung der

Vorhabenträgerin, wonach bei Realisierung der Vorzugsvariante sowohl die Inanspruchnahme privater Flächen als auch Eingriffe in das vorhandenen Straßenbegleitgrün so weit als möglich minimiert werden können. Außerdem entspricht diese Variante der Streckencharakteristik der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen und ist damit fahrgastfreundlicher.

Im Anhörungsverfahren wurde von den Anwohnern der Göttinger Landstraße mehrfach angeregt, den Hochbahnsteig Hemmingen / Zentrum nicht nördlich der Kreuzung Kirchdamm bzw. Deveser Straße, sondern südlich neben der vorhandenen Bushaltestelle anzuordnen, um eine Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung der Grundstücke zu vermeiden.

Mit der Änderung der Planunterlagen für den Hochbahnsteig Hemmingen/Zentrum wurde eine Lösungsmöglichkeit gefunden, bei der keine Flächeninanspruchnahme von Anwohnern an der Göttinger Landstraße aufgrund des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum mehr erforderlich ist. Die geänderte Planunterlage sieht vor, im Haltestellenbereich auf den besonderen Bahnkörper zu verzichten und die Bahngleise in die Linksabbiegerspur zu integrieren. Durch die gewählte Lösung entstehen überwiegend sehr gute Verkehrsqualitäten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und gute Verkehrsqualitäten im Individualverkehr (MIV). Auch im Fuß- und Radverkehr werden trotz geringerer Grenzwerte noch insgesamt befriedigende Ergebnisse erreicht. Der Verzicht auf den besonderen Bahnkörper im Bereich der Haltestelle führt in der gewählten Änderungsplanung nicht zu wesentlichen Einschränkungen der Stadtbahn. Die schalltechnischen Auswirkungen verändern sich durch die geänderte Planung nur in geringem Umfang und sind im Schalltechnischen Gutachten berücksichtigt worden.

Bei dem von den Einwendern teilweise vorgeschlagenen Lösungsansatz, die Haltestelle in südöstliche Richtung zu verschieben, wäre eine Flächeninanspruchnahme erforderlich, von der insgesamt 16 Liegenschaften betroffen wären. Unter Berücksichtigung, dass der Grunderwerb bei der Variante mit „umgeklapptem“ Hochbahnsteig die rückwärtigen Erschließungswege der Reihenhäuser (vermutlich Gemeinschaftseigentum) betrifft, dürfte die Anzahl der betroffenen Eigentümer jedoch weitaus höher sein. Durch die Anordnung des Mittelhochbahnsteiges auf der Südseite des Knotenpunktes Göttinger Landstraße mit Kirchdamm / Deveser Straße, würden sich zudem die fast gleichgroßen Haltestellenabstände von ca. 466m / 437m um ca. 133m auf sehr ungleiche Abstände von ca. 598m / 303m verändern. Eine Verschiebung der Haltestelle nach Norden wäre mit ähnlichen Nachteilen verbunden.

Aufgrund der aufgezählten Nachteile, die die vorgetragene Alternativplanung der Einwender mit sich bringen würde, insbesondere durch die erhöhte Flächeninanspruchnahme bei 16 Liegenschaften, stellt die vom Vorhabenträger eingereichte geänderte Planunterlage die bessere Lösungsalternative dar. Die geänderte Planung zur Haltestelle Hemmingen/Zentrum wurde im Übrigen im Erörterungstermin auch nicht weiter thematisiert.

In Bezug auf die Lage der Endhaltestelle im Süden Hemmingens wurde im Anhörungsverfahren angemerkt, dass diese sich auf einer geprüften und bestätigten Altablagerung befindet. Die beabsichtigte Überbauung dieser Altablagerung führe zu deutlichen Mehrkosten in der Bauausführung, dem Unterhalt und der Entsorgung des Aushubbodens im Vergleich zu einer westlich gelegenen Fläche.

Die „deutlichen Mehrkosten“ sind als Ergebnis der Vorabstimmungen mit der Stadt Hemmingen in Kauf zu nehmen. Ein alternativer Standort der Endhaltestelle im Bereich der jetzigen B3 schied aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten aus. Ein weiter westlich gelegener Standort schied aus städtebaulichen Entwicklungsgründen aus. Gegen einen weiter südlich gelegenen Standort spricht ein Biotop, welches erhalten bleiben soll. Somit steht keine andere konsensfähige alternative Variante zur Verfügung.

Des Weiteren ist die Planfeststellungsbehörde von der Notwendigkeit der an der P+R Anlage am Endpunkt Hemmingen Westerfeld geplanten 204 Stellplätze überzeugt. Die Vorhabenträgerin plant aus bautechnischen Gründen, die Parkplätze in zwei Bauphasen auszuführen. In der ersten Baustufe sollen 90 Stellplätze, in der zweiten Baustufe die weiteren 114 Stellplätze umgesetzt werden. Die Vorhabenträgerin sagt insoweit zu, nach Abschluss der ersten Bauphase und vor Beginn der zweiten Bauphase die Auslastung der Parkanlage zu überprüfen. Sollte sich die eingangs gestellte Prognose wider Erwarten als unrichtig herausstellen, sagt die Vorhabenträgerin zu, die Anzahl der Stellplätze im Wege eines Planänderungsverfahrens zu reduzieren.

2.2.2.3.2.3 Straßenraumgestaltung

Der Bau der Betriebsanlagen der Stadtbahn (insbesondere die Anlage des besonderen Bahnkörpers) bedingt Veränderungen im öffentlichen Straßenraum. Die künftige Gestaltung der Straße und ihrer Nebenanlagen war ein Schwerpunkt der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Anregungen und Bedenken.

Die mit diesem Beschluss festgestellte Planung umfasst gemäß § 28 Abs. 1 S. 1 PBefG lediglich die Betriebsanlagen für Straßenbahnen (Gleiskörper mit den erforderlichen technischen Anlagen und Haltestellen), die Anordnung von Gleisüberfahrten bzw. -übergängen und deren Signalisierung sowie die ausgewiesenen Fahrbahnbreiten.

Alle darüber hinausgehenden in den Planunterlagen enthaltenen Detailangaben zur Straßenraumgestaltung (z.B. konkrete Ausgestaltung und Markierung einzelner Fahrspuren inklusive Rad- und Gehweg, Anordnung von Parkstreifen und Taxenständen, Aufteilung einzelner Richtungsfahrbahnen usw.), für die verschiedene Varianten denkbar sind, sind – soweit sie nicht die eigentlichen Stadtbahnanlagen betreffen – ausdrücklich vom Genehmigungsumfang i. S. d. § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG ausgenommen. Hierfür bedarf es vielmehr der Regelung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Diesbezüglich sind im Rahmen der Ausführungsplanung die erforderlichen Folgemaßnahmen des Stadtbahnbaus zwischen den beteiligten Kommunen und der Vorhabenträgerin abzustimmen. Die auf die Straßenraumgestaltung bezogenen zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen geben insoweit lediglich die Vorschläge der Vorhabenträgerin bzw. das Ergebnis bereits erfolgter Abstimmungsprozesse mit der LHH und der Stadt Hemmingen wieder.

Ungeachtet dessen hat sich die Planfeststellungsbehörde unter dem Aspekt der Problembewältigung mit den hierzu vorgetragenen Bedenken auseinandergesetzt. Anhaltspunkte dafür, dass durch die beantragte Stadtbahnverlängerung der angrenzende Straßen(seiten-)raum in einer nicht dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis genügenden Art und Weise verändert würde, sind nicht erkennbar und wurden auch nicht substantiiert vorgetragen.

2.2.2.3.2.3.1 Parkmöglichkeiten

Durch die Anlage eines besonderen Gleiskörpers wird zusätzlicher Straßenraum benötigt, sodass entlang der Göttinger Landstraße künftig weniger Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen werden als bisher. Sowohl die Grundstückseigentümer und Mieter als auch die ansässigen Gewerbebetriebe befürchten schwerwiegende Nachteile bis hin zur Existenzgefährdung im Hinblick auf die Erreichbarkeit durch motorisierte Kundschaft als auch beim Lieferverkehr. Weiter wurde vorgetragen, dass auch Anwohner der angrenzenden Straßenzüge Nachteile hinsichtlich der Parkplatzsituation hinnehmen müssten.

Diese Bedenken sind zwar nachvollziehbar, werden von der Planfeststellungsbehörde aber nicht als derart schwerwiegend erachtet, dass sie nicht durch die mit dem Vorhaben verbundenen

Vorteile zumindest ausgeglichen würden. Ein Rechtsanspruch auf Parkplätze im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe zum Ladengeschäft oder Wohnhaus besteht nicht. Die durch das Grundgesetz geschützten Rechte auf freie Ausübung des Gewerbebetriebes nach Art. 12 und 14 GG werden durch die Einschränkung der bestehenden Parkmöglichkeiten nicht verletzt und stellen insoweit auch keinen Eingriff in rechtlich geschützte eigene Belange dar. Hierzu wird auf die nachfolgende Auseinandersetzung mit der Inanspruchnahme des Eigentums (Ziffer 2.2.2.10) und den Belangen der Nachbarschaft (Ziffer 2.2.2.11) verwiesen. I.Ü. ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass jeder Grundstückseigentümer nach § 47 NBauO grundsätzlich dazu verpflichtet ist, selbst für ausreichende Parkmöglichkeiten auf seinem Grundstück zu sorgen.

Die vorhandenen Parkflächen auf den Grundstücken werden auch nach dem Bau der Stadtbahn erreichbar sein.

Soweit vorgetragen wurde, dass als Folge des Wegfalls von Parkmöglichkeiten vermehrt Zufahrten zugesperrt würden und die ungehinderte Zufahrt zu Garagen durch verbotswidrig parkende Fahrzeuge verhindert werde, ist dem entgegenzuhalten, dass die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) von allen Verkehrsteilnehmern einzuhalten sind. Es bleibt den betroffenen Grundstückseigentümern und Nutzungsberechtigten unbenommen, derartige Verkehrsverstöße zur Anzeige zu bringen. Anhaltspunkte für unzumutbare Erschwernisse können hieraus auch im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.

Wie oben (Ziffer 2.2.2.3.2.2) ausgeführt, obliegt es außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens der Straßenverkehrsbehörde, (durch verkehrsbehördliche Anordnung) Parkflächen sowie Park- und Lieferzeiten auszuweisen bzw. durch entsprechende Beschilderung das Parken am Fahrbahnrand zu gestatten, soweit die örtlichen Verhältnisse dies zulassen. Die in den Plänen dargestellte Ausbaukonzeption ist mit der Trägerin der Straßenbaulast und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (in beiden Fällen die Landeshauptstadt Hannover) abgestimmt worden. Anlieger oder Gewerbetreibende haben insoweit generell keinen Rechtsanspruch darauf, dass die bestehende verkehrliche Situation unverändert erhalten bleibt. Vielmehr teilen sie insoweit das Schicksal der Straße.

Letztlich können die Einwanderheber keinen Rechtsanspruch auf den Erhalt der vorhandenen Parkplatzsituation im öffentlichen Straßenraum geltend machen. Die notwendige Abwägung zwischen der erforderlichen Verbesserung des ÖPNV und dem Interesse Einzelner nach dem Erhalt der Parkmöglichkeiten wurde sachgerecht durchgeführt und hat zur Folge, dass Parkplätze im voranstehend beschriebenen Umfang entfallen werden. Anhaltspunkte dafür, dass das Interesse einzelner Betroffener am Erhalt der vorhandenen Parkplatzsituation schwerer wiegt als das öffentliche Interesse an der Realisierung einer leistungsfähigen Stadtbahnstrecke sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen.

2.2.2.3.3 Gesamtabwägung Variantenwahl

Das in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen entwickelte und aktuelle Entwicklungen berücksichtigende Ausbaukonzept wird neben den gesetzlichen Zielsetzungen auch angemessen den Interessen der Anwohner und Gewerbebetriebe im Einzugsbereich des Vorhabens, städtebaulichen Aspekten, den Anforderungen an eine leistungsgerechte Abwicklung der innerörtlichen Ziel- und Quellverkehre und naturschutzfachlichen Belangen gerecht.

Die Planung wird im Übrigen auch den einschlägigen gesetzlichen Anforderungen (vgl. oben Ziffer 2.2.2.1) gerecht, wonach die Verkehrsmittel des ÖPNV zugunsten einer Steigerung von Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit aus der Überschneidung mit dem Individualverkehr gelöst werden sollen. In diesem Zusammenhang präferiert der Gesetzgeber bei der Abwägung der Belange des ÖPNV mit denen des Individualverkehrs und des Umweltschutzes Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper selbst dann, wenn dadurch im Vergleich zu Straßenbahnen, die nicht auf einem besonderen Bahnkörper geführt werden, Querungen der Fahrbahn erschwert und zusätzliche Lichtsignalanlagen erforderlich werden.

Die Führung der Stadtbahntrasse verbunden mit ihrer technischen Ausstattung einschließlich der Nebenanlagen war Gegenstand vielfältiger Vorabstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin (infra), dem Aufgabenträger (Region Hannover), den Trägern der Straßenbaulast sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange.

Die vorgesehene Anzahl und Ausstattung der Haltestellen und die Haltestellenstandorte sind sowohl für das zu erwartende Fahrgastaufkommen im Einzugsbereich angemessen als auch fahrgastfreundlich und verkehrsgünstig zu erreichen.

Nach alledem ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass die gewählte Ausbaukonzeption mit einer Streckenführung auf besonderem Gleiskörper einschließlich der mit diesem Beschluss angeordneten Fahrbahnbreiten, Gleisüberfahrten und LSA am besten zur Erreichung des Planungszieles geeignet ist. Die Bedenken der Anwohner und Gewerbetreibenden haben im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Planungszieles deshalb zurück zu stehen.

2.2.2.4 Immissionen

2.2.2.4.1 Lärm

2.2.2.4.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Beim Bau einer Stadtbahn ist eine Trassenführung mit einer möglichst hohen Erschließungsqualität zu wählen. Daher ist eine planerische räumliche Trennung von Verkehrsweg und Wohnnutzung nur bedingt möglich, ansonsten würde das Planungsziel verfehlt (vgl. Ziffer 2.2.2.3.1.1).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Bauliche Anlagen im Sinne dieser Vorschrift sind das betreffende Gebäude und sog. Außenwohnbereiche; d.h. Balkone oder Terrassen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie und Gestaltung der Stadtbahntrasse auch hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

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

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS – 90“, zu erfolgen; für Schienenwege nach Anlage 2 der Verordnung, den „Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall03“. Beide Richtlinien bauen auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthalten zugunsten der betroffenen Nachbarschaft pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z. B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den LKW-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach der jeweils anzuwendenden Berechnungsmethode gesondert für die baulich zu ändernden Straßen und Einmündung sowie für den neu zu bauenden Schienenweg einschließlich seiner Nebenanlagen ermittelt. Auf die weitergehenden Ausführungen des schalltechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Bonk – Maire – Hoppmann (BMH) in der Fassung vom 18.03.2015 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. Es ist also im Grundsatz kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

2.2.2.4.1.2 Immissionsgrenzwerte und Gebietsnutzungen

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Straßenbahnen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen 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 nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung grundsätzlich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Flächen, für die keine rechtsverbindlichen Bebauungspläne vorliegen, sind entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung einzuordnen.

Die im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme liegende Bebauung ist unterschiedlich eingestuft. Die bebauten Ortsteile der Stadt Hemmingen beidseits der Stadtbahntrasse sind überwiegend durch Bauleitpläne bzw. Flächennutzungspläne erfasst.

Die maßgeblichen Gebietszuordnungen für die jeweilige Nutzungsart - überwiegend "Wohngebiet", „Gewerbegebiet“ oder "Mischgebiet" - sind in den Lageplänen zum schalltechnischen Gutachten (Anlagen 11.1.12 und 11.1.13) dargestellt. Einzelne stehende Wohnhäuser, Gehöfte und aufgelockerte Streubebauung ohne festgesetzte Baunutzung (Gebietskategorie) werden dem Außenbereich zugeordnet und sind nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV gemäß ihrer Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete zu beurteilen.

Die im schalltechnischen Gutachten vorgenommenen Baugebietszuordnungen sind richtig. Die tatsächlichen Nutzungen sind den Gebietskategorien der BauNVO und damit ihrer Schutzwürdigkeit sachgerecht zugeordnet.

In den meisten Fällen liegen die einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte (IGW) bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht (Wohngebiete), bzw. 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht (Mischgebiete).

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Zur Feststellung des erforderlichen Lärmschutzes ist der in den jeweiligen Gebieten zulässige IGW mit dem für den Prognosehorizont ermittelten Beurteilungspegel verglichen worden. Auf die diesbezüglichen Erläuterungen zur Verkehrsuntersuchung (Ziffer 2.2.2.1.2.4) wird insoweit verwiesen.

Die Verpflichtung zur Einhaltung der IGW ergibt sich nach der 16. BImSchV bei der vorliegenden Planung aus unterschiedlichen Anspruchsgrundlagen:

- Der Bau der Betriebsanlagen der Stadtbahn ist gemäß § 1 Abs. 2 Nr.1 der 16. BImSchV als Neubaumaßnahme zu beurteilen. Bei Überschreitung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutz.
- Die mit dem Stadtbahnbau verbundenen Änderungen der Straßentrasse der Göttinger Landstraße (vgl. Ausführungen unter Ziffer 2.1.1) stellen einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV dar. Ansprüche auf Lärmschutz entstehen, wenn der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage und/oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV ist die Differenz der Beurteilungspegel aufzurunden.

2.2.2.4.1.3 Berechnungsverfahren, schalltechnisches Gutachten

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel für Straße und Schiene werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Wie oben ausgeführt, ist die mit dem Bauvorhaben einhergehende Lärmbelastung zu berechnen. Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen.

Damit ist ausgeschlossen, an die Stelle der Berechnung ein lärmbiologisches Gutachten oder eine Lärmmessung nach Inbetriebnahme der Stadtbahn treten zu lassen.

Es trifft nicht zu, dass Messwerte ein genaueres Bild von einer Immissionsbelastung vermitteln könnten als eine Berechnung. Bei einer Messung kann nur ein punktueller Zustand (Momentaufnahme) festgestellt werden, der je nach täglicher Witterungslage, Verkehrsdichte, anderen Lärmquellen zu unterschiedlichen und ungenauen Ergebnissen führen kann. Bei der hier erforderlichen Ermittlung der Verkehrsauswirkungen handelt es sich jedoch um eine in die Zukunft gerichtete, abdeckende Prognose. Das Ergebnis einer solchen Prognose darf nicht von schwankenden, häufig wechselnden Einflüssen wie etwa der täglichen Witterung und Windrichtung oder dem zufälligen Vorbeifahren einer LKW-Kolonnen oder zufälligen Nebengeräuschen abhängig sein. Das Berechnungsverfahren schaltet den Einfluss solcher wechselhafter Faktoren aus, indem es auf zu verallgemeinernden Basisannahmen aufbaut (vgl. Urteil OVG Lüneburg v. 15.04.1983, OVG K 3759/91).

Das in der 16. BImSchV vorgeschriebene und in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften (RLS 90, Schall 03) umgesetzte Verfahren gewährleistet realitätsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für den Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159).

Die Berechnung berücksichtigt neben der zu erwartenden Verkehrsmenge, dem Anteil des Schwerlastverkehrs und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit diverse Faktoren wie u.a. Windrichtung (von der Lärmquelle zum Emissionsort), Straßenbelag, Steigungen, Abstand und Lage der zu schützenden Gebäude zur Straße, topographische Verhältnisse. Die für die Lärmentwicklung bzw. –ausbreitung wichtigen Größen und örtlichen Gegebenheiten (einschließlich der Anfahrgeräusche an Signalanlagen) sind in angemessener Weise erfasst und liegen der schalltechnischen Berechnung zugrunde.

Entgegenstehende Befürchtungen einzelner Einwender sind also unbegründet.

Straßenverkehr

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Im Hinblick auf die mit dem Stadtbahnbau verbundenen Änderungen der Straßentrasse der Göttinger Landstraße wurden für die Prüfung künftiger Lärmschutzansprüche der Emissionspegel des genannten Straßenzuges im Prognose-Nullfall und im Prognose-Fall berechnet. Beide Fälle bilden die Grundlage für die Ermittlung der Straßenverkehrslärmbelastungen im schalltechnischen Gutachten.

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage für den Prognose-Null-Fall, der die Situation nach Verkehrsfreigabe der B 3neu ohne Stadtbahn mit der höchsten Verkehrsbelastung der Göttinger Landstraße abbildet (entspricht dem sog. „Netzfall 7“ aus der Verkehrsuntersuchung zur B 3neu). Der Prognose-Fall stellt die Situation nach Verkehrsfreigabe der B 3neu mit Stadtbahn dar und ist somit auch Grundlage für den Ausbauzustand der Stadtbahnverlängerung (entspricht dem sog. „Netzfall 6“ der Verkehrsuntersuchung zur B 3 neu).

Schienenweg

Für die Stadtbahn sind folgende Zugfrequenzen und Zuglängen je Richtung/Linie für die Emissionsberechnungen der Stadtbahnstrecke A-Nord berücksichtigt worden. Diese basieren auf einer von der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Prognose der Infra GmbH von 04/2013.

Zuglänge:	75 m	50 m
Anzahl „Tag“ (6-22 Uhr)	84 Züge	8 Züge
Anzahl „Nacht“ (22-6 Uhr)	8 Züge	8 Züge.

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf gerader Strecke maximal 50 km/h. Im Bereich des Endpunktes wurden die beiden Weichen laut Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Berechnung mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h, sowie insgesamt 92 Zugbewegungen für den Beurteilungszeitraum Tag und 16 Zugbewegungen nachts, verteilt auf beide Kehrgleise, in Ansatz gebracht. Für das Abstellgleis wurden 6 Zugbewegungen tags berücksichtigt. Dies hält die Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das der Planfeststellung zugrunde gelegte Schallgutachten methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; es ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens

Beurteilungspegel des Straßenlärms

Wie oben ausgeführt, wird durch die zu erwartende Entlastungswirkung der B 3neu die Verkehrsbelastung auf der Göttinger Landstraße gegenüber der heutigen Situation abnehmen; trotzdem verbleiben entlang der Verlängerungsstrecke der Stadtbahn teils erhebliche (Vor-) Belastungen durch Verkehrslärm. Bereits ohne die vorhabenbedingten baulichen Veränderungen des Straßenraumes und ohne Bau der Stadtbahn betragen die Lärmbelastungen bis zu 61,1 dB(A) nachts (Immissionsort 269D, 1.OG). Sie verringern sich im Prognose-Fall auf bis zu maximal 60,4 dB(A) nachts (Immissionsort 269D, 1.OG).

Im Prognose-Fall wurden im Vergleich zum Prognose Null-Fall für zwei Gebäude bzw. Fassadenseiten Pegelerhöhungen ≥ 3 dB(A) und gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte errechnet (Anlage 11.1.3a, Immissionsort 201 e, EG und 209 c, EG). Grund dieser Erhöhung ist der Abriss eines vorgelagerten Gebäudes durch die geplante Straßenquerschnittsänderung. Für fast alle anderen untersuchten Objekte verringert sich der Beurteilungspegel im Prognose-Fall gegenüber dem Prognose-Nullfall. Eine Pegelerhöhung < 3 dB(A) unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kommen nur bei einigen wenigen Gebäuden vor, z.B. durch den Neubau einer Kreisverkehrs/Ampelanlage bzw. eine Verschiebung der Verkehrsspuren in Richtung Gebäude. (siehe Anlage 11.1.3a zum schalltechnischen Gutachten)

Beurteilungspegel der Betriebsanlagen der Stadtbahn

Die Verlängerung der Stadtbahntrasse in Anbindung an den ersten Bauabschnitt ab der Haltestelle Hemmingen/Saarstraße wird überwiegend auf einem besonderen Bahnkörper in Mittel- und südlich der Weetzer Landstraße in Seitenlage der Göttinger Landstraße geführt. Lediglich am Anfang des Bauabschnittes II bis in den direkten Kreuzungsbereich der Göttinger Landstraße mit der Deveser Straße bzw. dem Kirchdamm wurde aus räumlichen Gründen ein halbseitiger besonderer Bahnkörper vorgesehen. Entlang des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum wurde zur Vermeidung von Grunderwerb beidseitig auf einen besonderen Bahnkörper verzichtet. Am Endpunkt werden die Gleise im Haltestellenbereich entsprechend der Vorgaben der Unteren Wasserbehörde als wasserdichter, bis zur Schienenoberkante befestigter Bahnkörper geführt. Im anschließenden Weichenbereich sowie den Abstellgleisen wurde ein Querschwellengleis mit Schottereindeckung vorgesehen.

Aus dem reinen Neubau der Stadtbahnbetriebsanlagen ergeben sich – wie oben ausgeführt – Lärmschutzansprüche, wenn die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Hierbei ist die vorhandene Verkehrsbelastung anders als bei der baulichen Änderung des Straßenraumes - nicht relevant.

Ohne die mit diesem Beschluss angeordneten und nachfolgend unter Ziffer 2.2.2.4.1.4 näher beschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden an 15 Gebäuden bzw. 29 Fassadenseiten die Tagesgrenzwerte überschritten. Für den Nachtzeitraum würden die Immissionsgrenzwerte an 61 Gebäuden überschritten. Der maximale Nachtwert der ermittelten Beurteilungspegel beträgt 55,7 dB(A) (Immissionsort 269 d, 1.OG). Der Schwerpunkt der Grenzwertüberschreitungen an den Fassadenseiten schutzwürdiger Gebäude befindet sich jeweils beidseits der Stadtbahnstrecke zwischen dem Anfang des Bauabschnittes II südlich Saarstraße und den Straßen Deveser Straße / Kirchdamm in den Streckenabschnitten, in denen der Oberbau als feste Fahrbahn und/oder eine Kurvenlage geplant ist. Für den Außenbereich wurde eine Immissionsgrenzwertüberschreitung tags mit 59,4 dB(A) (Immissionsort 51, 1.OG) berechnet.

2.2.2.4.1.4 Aktiver Lärmschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind Lärmschutzmaßnahmen am Emissionsort (sog. aktiver Lärmschutz) grundsätzlich vorrangig gegenüber passivem Lärmschutz.

Im Hinblick auf die voranstehend beschriebenen Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens hat die Planfeststellungsbehörde deshalb die Möglichkeiten aktiver Schutzmaßnahmen abgewogen.

Wie oben dargestellt, führen die baulichen Änderungen am vorhandenen Straßennetz ganz überwiegend nicht zu einer relevanten Erhöhung der Beurteilungspegel, vielmehr sinken die Spitzenbelastungen auf maximal 60,2 dB(A) nachts (I-Ort 269 d, I. OG). Pegelerhöhungen ≥ 3 dB(A) und gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte wurden für zwei Gebäude errechnet. Aus dem Neubau der Stadtbahnbetriebsanlagen ergeben sich Immissionsgrenzwertüberschreitungen an 15 Gebäuden sowie einem Außenwohnbereich.

Die Planfeststellungsbehörde hat vorliegend geprüft, ob und wie eine Reduktion des Verkehrslärms durch die Anordnung von aktiven Schallschutzmaßnahmen erreicht werden kann.

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 – aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Die vorhandene bauliche Situation entlang der Stadtbahntrasse im Verlauf einer Hauptverkehrsstraße mit ihren zahlreichen Grundstückszufahrten, den in relativ kurzen Abständen einmündenden Straßen sowie die Breite des nach dem Einbau des besonderen Bahnkörpers verbleibenden Straßenraumes macht die Realisierung wirksamer baulicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen schlechterdings unmöglich.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet jedoch die unter Ziffer 1.1.4.1.1 angeordneten Schmieranlagen im Bereich der Stadtbahnstrecke zwischen dem Anfang des Bauabschnittes II südlich Saarstraße bis Bau-km 1+600,000 für erforderlich, da sich hier der Schwerpunkt der Grenzwertüberschreitungen an den Fassadenseiten schutzwürdiger Gebäude befindet. Durch diese Maßnahme kann die Anzahl der Gebäude mit Tagesgrenzwertüberschreitungen von 15 auf 11 verbleibende Gebäude reduziert werden. Für den Nachtzeitraum werden durch die angeordneten Gleisschmieranlagen die Fassadenpunkte mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen von 340 auf 319 reduziert.

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 Maßnahmen im Rahmen des Machbaren vollumfänglich erfüllt.

Auch stehen die Mehrkosten des aktiven Schallschutzes gegenüber den Aufwendungen für alleinigen passiven Lärmschutz offensichtlich nicht in einem extremen Missverhältnis. Eine

tiefere Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen untereinander konnte insoweit unterbleiben.

2.2.2.4.1.5 Passiver Lärmschutz

Soweit nach Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen Grenzwertüberschreitungen verbleiben, besteht insoweit ein Entschädigungsanspruch gegen den Antragsteller (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). In diesen Fällen sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben 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 der Anlage 11.1.7a und b des Schalltechnischen Gutachtens sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) 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 und Entschädigungen (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2) 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.

Insoweit wird die Entschädigung in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung unterliegt nicht dem Regelungsgehalt dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2.2.2.4.1.6 Außenwohnbereiche

Bei den im Schallgutachten in Anlage 11.1.7d ausgewiesenen Immissionsorten überschreiten die Beurteilungspegel im Außenwohnbereich am Tag den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Für den weder durch aktive noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbar Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Der Bemessung der Entschädigung ist die VLärmSchR 97 (VkBl 1997, 434), Ziffer XVI ff. entsprechend mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG Urteil vom 16.09.1993, DVBl. 94, 338).

Wie auch die v. g. passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten Entschädigungen (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.3) nach Maßgabe der VLärmSchR 97 durchgeführt, wenn die angenommene Lage und Größe des Außenwohnbereiches mit den tatsächlich vorzufindenden Gegebenheiten übereinstimmt und bei vorgefundenen Abweichungen eine Neuberechnung ergibt, dass es auch bei neuer Lage oder Größe des Außenwohnbereiches zu einer Grenzwertüberschreitung käme.

Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen. Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.

Die Entschädigung wird mit diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

2.2.2.4.1.7 Summenpegel

Neben der Betrachtung des Lärmschutzes der einzelnen Verkehrswege nach den Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV hat die Planfeststellungsbehörde nicht zuletzt wegen der hohen (Vor-)Belastung der Göttinger Landstraße eine Betrachtung der Auswirkungen aller maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege zusammen (Göttinger Landstraße, Stadtbahn, P+R-Platz, Umsteiganlage) 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2004, 9 A 67/03). 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 schützen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2003, 9 A 1/02). Der Verordnungsgeber besitzt hier einen weiten Gestaltungsspielraum. Demzufolge ist nicht davon auszugehen, dass der Verordnungsgeber 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 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber 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 (vgl. BayVGH vom 18.07.1996, 8 C 5 96.1612).

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 (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23.02.2005, 4 A 5/04). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass – auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung – dem Vorhabenträger anlässlich seines Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden (BVerwG, Urt. vom 15.01.2008, 9 B 7/07 Rn.9). 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 (BVerwG, Urt. vom 09.07.2008, 9 A 5/07, Rn. 17).

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 zur bereits bestehenden Vorbelastung marginal sind, bzw. ob sie noch

als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. vom 13.03.2008, 7 D 43/07.NE, Rn 136 f.). 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 (vgl. Sächsisches OVG, Beschluss v. 15.12.2005, 5 BS 300/05 Rn. 36.).

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

Relevante Zusatzbelastungen hält die Planfeststellungsbehörde unter Abwägung aller Gesichtspunkte auch dann für zumutbar, wenn diese durch passive Lärmschutzmaßnahmen unterbunden werden und keine weiteren geeigneten hinreichend wirksamen Möglichkeiten der Gewährung aktiven Schallschutzes ersichtlich sind. Dies ist durch den Beschluss sichergestellt (siehe Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.4). Für die Abwägung zu Gunsten des Vorhabens war maßgeblich, dass die Göttinger Landstraße zum Teil extrem hohe Vorbelastungen aufweist, die ihrerseits bereits an jene Anhaltswerte heranreichen oder diese sogar schon überschreiten.

Lärmsituation Straße und Schiene

Nach der Einschätzung des Schallgutachters werden die v. g. Anhaltswerte für eine Gesundheitsgefährdung an vier Immissionsorten nachts erreicht bzw. überschritten. Nach dem oben festgelegten Bewertungsmaßstab ergeben sich im Summenpegel aus Straße und Stadtbahn Lärmwerte, bei denen Gesundheitsgefährdungen nicht ausgeschlossen werden können (Anlage 11.1.7c zum schallschutztechnischen Gutachten).

Bei allen vier Immissionsorten ergeben sich Erhöhungen der Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Nullfall allein hinsichtlich des Nachtimmissionswertes. Die Beurteilungspegel des Tagesimmissionswerts verringern sich hingegen bei allen vier Immissionswerten gegenüber dem Prognose-Nullfall. Die größte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognose-Nullfall beträgt 0,5 dB(A) nachts von 60,6 dB(A) auf 61,1 dB(A) am Immissionsort Nr. 269 d 2.OG (Göttinger Landstraße 45). Der maximale Nachtimmissionswert beträgt 61,5 dB(A), wobei hier eine Erhöhung von 0,4 dB(A) eingetreten ist (Immissionsort Nr. 269 d 1.OG, Göttinger Landstraße 45).

Für alle vier Gebäude sind die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete (59 / 49 dB(A)) maßgeblich; Lärmschutzansprüche nach der 16. BImSchV entstehen nicht.

Es kommt in allen vier Fällen nur zu einer relativ geringen Erhöhung des Beurteilungspegels von $\leq 0,5$ dB(A). Aufgrund der geringen Erhöhung und der geringen Grenzwertüberschreitungen (max. 1,5 dB(A)) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die zulässigen Innenraumpegel der 24. BImSchV durch die Gewährung passiven Schallschutzes unproblematisch erreicht werden können, sodass jegliche Gesundheitsgefährdung in den vom Vorhaben betroffenen Wohngebäuden wirksam abgewendet wird.

Vor dem Hintergrund des zu gewährenden passiven Lärmschutzes bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keiner weiteren Schutzmaßnahme, die sich aus der Gesamtlärbetrachtung als solche ergeben.

Fazit

Nach alledem ist festzuhalten, dass sich trotz der prognostizierten Beurteilungspegel die durch den Bau der Stadtbahn entstehende zusätzliche Lärmbelastung der Anlieger innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens hält. Dies wird durch die Anordnung der voranstehend beschriebenen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes erreicht, mit denen im Innern der Gebäude ein Lärmschutzniveau sicher gestellt werden kann, das die nach der 24. BImSchV einzuhaltenden Grenzwerte gewährleistet.

Lärmschutzmaßnahmen sind vorzusehen. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau bzw. der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sind die §§ 41 und 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Das von der Vorhabenträgerin gewählte und mit diesem Beschluss planfestgestellte Schallschutzkonzept entspricht den Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

Aus den voranstehend genannten Gründen können keine weitergehenden Schutzvorkehrungen zu Lasten der Vorhabenträgerin festgesetzt und keine weiteren Entschädigungsansprüche für lärmbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen gewährt werden. Abgesehen von dem in den Anlagen 11.1.7a bis Anlage 11.1.7d des schalltechnischen Gutachtens anerkannten Bedarf passiver Lärmschutzvorkehrungen sind die infolge des Bauvorhabens entstehenden Immissionsbelastungen im Rahmen der Sozialpflichtigkeit von den Anliegern entschädigungslos hinzunehmen, da die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird. Im Übrigen wird hinsichtlich der Lärmbelastungen auf die Ausführungen im Rahmen der UVP (Ziffer 2.2.2.9) und der Abwägung mit den Belangen des Eigentums (Ziffer 2.2.2.10) und der Nachbarschaft (Ziffer 2.2.2.11) verwiesen.

Auf einzelne Einwendungen zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens wird nachfolgend unter Ziffer 2.4.3 gesondert eingegangen.

2.2.2.4.2 Erschütterungen

Um mögliche negative Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des Stadtbahnbetriebes auf die umliegenden Gebäude beurteilen zu können, wurde ein erschütterungstechnisches Gutachten erstellt. Dabei wurden die Erschütterungen an mehreren Messpunkten berechnet. Im Ergebnis konnten Überschreitungen der Anforderungen der maßgeblichen DIN 4150 Teil 2 für alle bis auf ein untersuchtes Gebäude mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Es werden dort die Anforderungen unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit eingehalten, sodass keine Ansprüche auf bauliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz bestehen. In einem Fall (Messort HEMM2_5, Göttinger Landstraße 34) wurde im EG eine geringfügige Überschreitung der Beurteilungsschwingstärke für den Tageszeitraum ermittelt, die bei ca. 16% und damit nur ganz knapp über dem Rahmen der Messgenauigkeit von 15% liegt. Die durchgeführten Prognoseberechnungen wurden unter dem Vorbehalt einer hohen Prognosesicherheit durchgeführt. Die tatsächlich nach Ausführung des Vorhabens zu erwartenden Werte dürften allerdings nach dem erschütterungstechnischen Gutachten aller Voraussicht nach unter den prognostizierten Werten liegen. Diese Annahme hat sich bereits in anderen Verfahren bestätigt. Unter Berücksichtigung dessen hält es die Planfeststellungsbehörde auch für den Messort HEMM2_5 nicht für geboten, bereits im Vorfeld bauliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz anzuordnen, da die Überschreitung hier unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit bei nur ca. 1% liegt.

Um aber die Ergebnisse der Prognoseberechnungen zu überprüfen, wird in allen im Rahmen des erschütterungstechnischen Gutachtens untersuchten Gebäuden und für alle weiteren aufgrund des Ergebnisses der Überprüfung in Frage kommenden Gebäuden nach Inbetriebnahme der Stadtbahn die Durchführung einer Beweissicherung angeordnet. Auf die entsprechende Nebenbestimmung (Ziffer 1.1.4.1.2) dieses Beschlusses wird verwiesen. Hierdurch ist

gewährleistet, dass mögliche Schäden durch die Baumaßnahmen oder den Betrieb der Stadtbahn durch die Vorhabenträgerin beseitigt werden.

Ergänzend wird angemerkt, dass eine summarische Betrachtung der Erschütterungen verschiedener Verkehrsträger nicht vorgesehen ist.

2.2.2.4.3 Luftschadstoffe

Das beantragte Bauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Die festgestellte Planung wird dem Optimierungsgebot aus § 50 BImSchG gerecht. Hiernach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden. Als schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne gelten Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Entgegen der Auffassung mehrerer Einwender führt das Vorhaben insgesamt nicht zu entsprechenden erheblichen schädlichen Umwelteinwirkungen.

Zwar werden durch die Streckenführung auf einem besonderen Bahnkörper und die dadurch bedingte geänderte Verkehrsführung in den unmittelbar an die Göttinger Landstraße angrenzenden Seitenstraßen kleinräumig Verkehre verlagert, was zu bisher nicht erforderlichen kürzeren Wendefahrten des MIV führen wird. Durch die Schaffung einer leistungsgerechten attraktiven ÖPNV-Verbindung nach Hemmingen ist jedoch von einer Abnahme des MIV auszugehen. Hierbei ist auch der Wegfall von Linienbusfahrten, derzeit z.B. 68 Linienbusfahrten täglich allein der Buslinie 300, zu berücksichtigen. Zudem wird der MIV auf der Göttinger Landstraße von der Vorrangschaltung der Stadtbahn profitieren, sodass es in Folge des Stadtbahnbaus zu zügigeren Verkehrsabläufen kommen wird.

Schutzaufgaben nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zur Reduzierung der Schadstoffbelastung etwa durch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zusätzliche Pflanzungen im Straßenrandbereich sind nach den vorangegangenen Feststellungen nicht erforderlich.

2.2.2.4.4 Elektromog

Gemäß den Bestimmungen der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) sind zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen elektrische Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass bestimmte Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden. Hieran ist die Vorhabenträgerin gebunden.

Ergänzend hierzu ist auszuführen, dass Betriebsanlagen der Stadtbahn den Anforderungen der „Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ (BOStBaB) unterliegen. Gemäß § 3 Abs. 1 dieser Vorschrift müssen sie so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Die Einhaltung dieser Vorschrift wird durch die (aufgrund des § 54 Abs. 1 Satz 3 Personenbeförderungsgesetzes einzurichtende) „Technische Aufsichtsbehörde“ (TAB) überwacht: Diese Behörde führt die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungen und Abnahmen durch und trifft die notwendigen Anordnungen.

In diesem Rahmen stellt die TAB auch die Einhaltung der in der 26. BImSchV (Verordnung über elektromagnetische Felder) vorgeschriebenen Grenzwerte sicher.

2.2.2.5 Natur und Landschaft

2.2.2.5.1 Naturschutzfachliche Betrachtung

2.2.2.5.1.1 Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung

Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben hat die Vorhabenträgerin nach § 28 Abs. 1 PBefG die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Für Natur und Landschaft werden diese Belange in §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) konkretisiert. Die in diesen Gesetzen enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen sind gegen die sonstigen Belange der Allgemeinheit abzuwägen.

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- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit solche nicht möglich sind, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan hat die Vorhabenträgerin im Benehmen mit der UNB (Region Hannover) den Planungsraum charakterisiert und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Eingriffe beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Auf die textliche Beschreibung (Maßnahmenkartei) und zeichnerische Darstellung der mit diesem Beschluss festgestellten einzelnen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Teil II Ziffer 13 des landschaftspflegerischen Begleitplans mit integrierter UVS und die zeichnerischen Darstellungen in den Karten Unterlage 12.3 (Blatt 1 – 5) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Die beantragte Baumaßnahme stellt einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar, die zu Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen sowie zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen.

Die festgestellte Planung einschließlich des landespflegerischen Begleitplans entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach §§ 14 und 15 BNatSchG.

Hiernach dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt nötig beeinträchtigen.

Somit ist zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes am konkret vorgesehenen Standort durch Wahl einer anderen, den Planungszielen ebenfalls genügenden Planungskonzeption vermieden oder verringert werden könnten. Der Eingriffsminimierung wurde bei den Schritten zur Erarbeitung der beantragten Planung ordnungsgemäß Rechnung getragen. Der durch das Vorhaben verursachte Eingriff ist daher unter Berücksichtigung der vorgenannten, von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze nicht vermeidbar.

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs, soweit erforderlich, die von dem Eingriff betroffenen Grundflächen so herzurichten, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben (Ausgleichsmaßnahmen). Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe können jedoch nicht vollständig ausgeglichen werden. Für die geplante Neuversiegelung ist keine Entsiegelung in entsprechender Größenordnung möglich. Dieser mit dem Vorhaben verbundene Eingriff wäre daher unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft

untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen (§ 15 BNatSchG).

Wie nachfolgend unter Ziffer 2.2.2.5.1.2 ausgeführt, haben die Belange von Natur und Landschaft aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses an der Verwirklichung der Planungsziele trotz ihres anerkannten Gewichtes hier jedoch bei der Abwägung zurückzustehen, so dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind.

Da eingriffsbedingt nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben, sind gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vom Verursacher Ersatzmaßnahmen durchzuführen. Diese mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan (Ziffer II. der UVS) dargestellt. Der landespflegerische Begleitplan stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert werden.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme privater Flächen, die von landschaftspflegerischen Maßnahmen betroffen sind, wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.1.1, Ziffer 2.2.2.11 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.2.5.1.2 Naturschutzfachliche Abwägung

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 15 NAGBNatSchG ausgeglichen werden können, so ist der Eingriff unzulässig, wenn bei der o. g. Abwägung die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen. Diese spezifische (bipolare) Abwägung ist losgelöst von der allgemeinen fachplanerischen (multipolaren) Gesamtabwägung (Ziffer 2.2.2.16) durchzuführen. Bei der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde einen Beurteilungsspielraum. In dieser Abwägung fällt zwar den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege prinzipiell kein Vorrang zu, aus § 15 BNatSchG folgt jedoch, dass ihnen ein erhebliches Gewicht beizumessen ist. Daneben sind aber auch alle anderen durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Hinblick auf die unvermeidbaren und nicht kompensierten Eingriffe nach sorgfältiger Abwägung aller berührten Belange mit denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zu dem Ergebnis, dass die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht haben, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffes begründen könnten. Wie ausgeführt, besteht an der Durchführung des Vorhabens ein erhebliches öffentliches Interesse. Das öffentliche Interesse am Bau der Stadtbahn hat daher in der Abwägung ein höheres Gewicht als die nicht ausgleichbaren, aber kompensierbaren Eingriffe in Natur und Landschaft. In Anbetracht der bestehenden Verkehrssituation in Hemmingen, die durch das Bauvorhaben deutlich verbessert wird, haben die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege trotz ihres anerkannten Gewichtes im vorliegenden Fall zurückzustehen.

Dasselbe gilt für die ausgleichbaren Eingriffe. Die naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 BNatSchG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist, denn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft gehen die Belange des Vorhabens vor.

2.2.2.5.1.3 Gesamtbetrachtung

Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach § 28 PBefG einstellen zu können und einen Ausgleich und Ersatz entsprechend den § 15 Abs. 2 BNatSchG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörung nicht ergeben.

Die mit diesem Beschluss festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Art und Umfang mit der UNB (Region Hannover) abgestimmt. Insgesamt erfüllen die in der Planung ausgewiesenen Maßnahmen die Anforderungen, die an ein sinnvolles landschaftspflegerisches Gesamtkonzept zu stellen sind. Eine qualitativ und quantitativ vollwertige Kompensation der Beeinträchtigungen ist gegeben, sodass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes nicht zurückbleibt bzw. für die nicht ausgleichbaren Eingriffswirkungen ähnliche Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes wiederhergestellt werden.

2.2.2.5.1.4 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflagen unter Ziffer 1.1.4.3.1 dieses Beschlusses beruhen auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, als Zulassungsbehörde die Umsetzung jeglicher nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlicher Maßnahmen zu überprüfen (Satz 1). Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.2.5.2 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

2.2.2.5.2.1 Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Tatsache beruht auf dem nicht zu beanstandenden Artenschutzrechtlichen Beitrag (Kap. 10.1. des Landschaftspflegerischen Begleitplans i. d. F. vom März 2015), der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

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-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der 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.

Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Ziffer 2.1.1.6.1) – 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 (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

2.2.2.5.2.2 Bestandserfassungen

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages kommen die folgend aufgeführten streng und europarechtlich geschützten (Vogel-) Arten auf den Flächen vor, die ggf. bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. kann ihr Vorkommen dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

2.2.2.5.2.2.1 Pflanzen

Im Untersuchungsraum wurden im Rahmen der Biotoptypenkartierung folgende gefährdete bzw. besonders geschützte Arten festgestellt: Sumpfdotterblume, Steife Segge, Blasen-Segge, Kammfarn, Breitblättrige Stendelwurz, Sumpf-Schwertlilie, Weiße Seerose, Gelbe Teichrose und Gelbe Wiesenraute.

2.2.2.5.2.2.2 Vögel

Auf der Grundlage der Kartierungen von 2002 erfolgte im Zusammenhang mit einer 2012 durchgeführten Überprüfung der Lebensraumeignung der Flächen, auf denen im Jahr 2002 Vorkommen planungsrelevanter Tierarten festgestellt wurden, eine Potenzialabschätzung heutiger Brutvogelvorkommen. Danach ist davon auszugehen, dass folgende bewertungsrelevanten Vogelarten aktuell in diesem Gebiet leben:

Die 2002 im Südwesten des Untersuchungsraumes erfasste, landesweit gefährdete Nachtigall sowie der regional gefährdete Teichrohrsänger in einem Schilfröhricht östlich der B3 (Sicum) sind aufgrund der immer noch vorhandenen Lebensraumeignung sehr wahrscheinlich auch aktuell noch Brutvögel v.a. südlich und südwestlich des Plangebietes.

Der landesweit gefährdete Kuckuck, ein Brutparasit, der auf das Vorkommen von Wirtsvögeln angewiesen ist, kommt möglicherweise auch südlich des Plangebietes im Sicum vor, da der Teichrohrsänger zu den Hauptwirtsvögeln in Niedersachsen zählt.

Von den Arten der Vorwarnliste wurden 2002 der Star und der Haussperling erfasst, dessen Vorkommen auch aktuell noch möglich ist.

Südlich des Plangebietes im Sicum wurde 2002 ein Horstbaum des landesweit und regional stark gefährdeten Rotmilans erfasst. Da dieser Horstbaum 2012 nicht mehr vorhanden war und potenzielle Brutbäume im NSG Sicum außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens liegen, können Beeinträchtigungen bzw. das Eintreten von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs.1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Bei der Begehung am 25.08.2012 wurde im Bereich des östlich der B3 gelegenen Lagerplatzes (OFL), der zur Zeit der ersten Kartierungen (2002) noch nicht in seiner heutigen Form ausgeprägt war, ein Brutplatz der in Niedersachsen auf der Vorwarnliste stehenden Uferschwalbe in einer Bodenablagerung entdeckt. Da die Brutröhren durch Verwitterung bzw. Bodenabtrag oder –abbruch stark beschädigt waren, ist von einer Nutzungsaufgabe auszugehen.

2.2.2.5.2.2.3 Amphibien

Für den Untersuchungsraum konnte ein Nachweis von Teichmolch und Erdkröte erbracht werden. Beide Arten werden derzeit weder landes- noch bundesweit als gefährdet eingestuft.

2.2.2.5.2.2.4 Libellen

Es konnte im Jahr 2002 in zeitweilig ausgetrockneten, nassen Bereichen westlich der B3 im Siecum ein kleiner Bestand der nicht gefährdeten Hufeisen-Azurjungfer nachgewiesen werden.

2.2.2.5.2.2.5 Tagfalter und Widderchen

Im Teilgebiet zwischen Hemmingen-Westerfeld und Arnum wurden insgesamt 14 Tagfalterarten nachgewiesen, wobei keiner dieser Arten aktuell auf der Roten Liste steht.

2.2.2.5.2.2.6 Heuschrecken

Das Artenspektrum des Teilgebietes zwischen Hemmingen-Westerfeld und Arnum umfasst ausschließlich in Niedersachsen noch weit verbreitete und derzeit nicht gefährdete Arten.

2.2.2.5.2.2.7 Feldhamster

In Absprache mit der UNB der Region Hannover erfolgte am 25.08.2012 eine Inaugenscheinnahme der beiden westlich der B3 und nördlich und südlich der „Gärtnerei Glende“ gelegenen Ackerflächen. Das Vorkommen des streng geschützten (Anhang IV – Art der FFH-RL) und landesweit stark gefährdeten beziehungsweise bundesweit vom Aussterben bedrohten Feldhamsters kann dort derzeit ausgeschlossen werden.

2.2.2.5.2.2.8 Fledermäuse

Die Artengruppe der Fledermäuse wurde nicht untersucht, da eine besondere Bedeutung des Plangebietes bzw. des Wirkraumes des Vorhabens als Quartiergebiet oder Flugroute ausgeschlossen werden kann. Jagdgebiete oder potenzielle Flugrouten können südlich des Plangebietes zwischen dem Waldgebiet Sundern und Wäldern westlich der Göttinger Landstraße bestehen. Das Waldgebiet Sundern sowie die Waldbestände in Siecum stellen potenzielle Quartiergebiete dar. Auch die älteren Bäume entlang der Göttinger Landstraße stellen potenzielle Quartierbäume dar. Erhebliche Beeinträchtigungen können jedoch durch Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Potenzielle Fledermausarten sind u.a. die Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Bartfledermaus und Breitflügelfledermaus.

2.2.2.5.2.3 Beurteilung der Verbotstatbestände

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse ist unter ergänzender Berücksichtigung der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen (Vermeidung der Verbotstatbestände/Sicherung günstiger Erhaltungszustände) als Ergebnis zur Einschlägigkeit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Folgendes festzustellen:

2.2.2.5.2.3.1 Brutvögel

Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG treten bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme 3 VCEF (Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit) nicht ein. Erhebliche Beeinträchtigungen der vorkommenden Vogelarten sind nicht zu erwarten, sodass sich keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes durch das Vorhaben ergibt.

Aufgrund der Vorbelastung (Kfz-Verkehr auf der Göttinger Landstraße, Siedlungsbereich), der relativ geringen Störimpfindlichkeit der potenziell betroffenen Brutvogelarten sowie der temporären, auf die Bauzeit begrenzten möglichen Störungen während der Fortpflanzungs- und

Aufzuchtzeit durch Lärm und visuelle Störeffekte sind für die potenziell im angrenzenden Bereich des Baufeldes brütenden Vogelarten erhebliche Störungen nicht zu erwarten.

Auch eine Entnahme, Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der fünf potenziell vorkommenden gefährdeten Vogelarten kann ausgeschlossen werden, da die jeweiligen Brutreviere außerhalb des Baufeldes liegen. Dauerhaft betriebsbedingte Störungen können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die im Untersuchungsraum vorkommenden Vogelarten, auch aufgrund der gegebenen Vorbelastung durch den KFZ-Verkehr, gegenüber Störungen nur wenig empfindlich sind.

Im Zuge der Baufeldräumung können Fortpflanzungsstätten nicht gefährdeter Ruderal- und Gehölzbrüter zerstört werden. Da diese übrigen, nicht gefährdeten Vogelarten aber i.d.R. flexibel und nicht lärmempfindlich sind, stellt der Verlust von potenziellen Neststandorten keine Beeinträchtigung dieser Vogelarten dar, da auf andere Bäume/Gehölze ausgewichen werden kann. Um den Verlust einzelner Individuen oder erhebliche Störungen zu vermeiden, werden Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. durchgeführt (Maßnahme 3 VCEF).

2.2.2.5.2.3.2 Fledermäuse

Wie unter Ziffer 2.1.1.6.3.2.8. ausgeführt, wurde die Artengruppe der Fledermäuse nicht untersucht.

Das Eintreten des Verbotstatbestandes des § 44 Abs.1 Nr.1 BNatSchG kann durch die Vermeidungsmaßnahme 2 VCEF (Kontrolle potenzieller Quartierbäume) ausgeschlossen werden. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko ist aufgrund der relativ geringen Geschwindigkeit der Stadtbahn, der bestehenden Zerschneidung durch die B3 und der Lage der Endstation nördlich der möglichen Jagdgebiete / Flugrouten nicht gegeben.

Auch erhebliche Störungen von Fledermäusen durch Lärm und Licht während der Bauphase sind aufgrund des temporären Charakters und der Vorbelastung des Raumes nicht zu erwarten.

Die Zerstörung von Baumquartieren kann nicht völlig ausgeschlossen werden. Sollten im Rahmen der Kontrolle genutzte Quartiere erfasst werden, sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme in räumlicher Nähe Ersatzquartiere (Fledermauskästen) zu schaffen, damit die ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und das Eintreten eines Verbotstatbestandes vermieden wird.

Dauerhafte Störungen durch Licht (aus dem Stadtbahnverkehr oder der beleuchteten Endstation) oder Lärm, die als Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu werten sind, sind nicht zu erwarten.

Auch Erschütterungen durch den Verkehr zeigen keine erkennbaren Auswirkungen auf Fledermausquartiere, sodass Beeinträchtigungen potenzieller Quartiere in gleisnahen Bäumen durch den Stadtbahnverkehr ausgeschlossen werden können.

2.2.2.5.2.3.3 Feldhamster

Wie unter Ziffer 2.1.1.6.3.2.7. ausgeführt, wurde im Rahmen der Inaugenscheinnahme der potenziellen Lebensräume im August 2012 keine aktuelle Besiedlung durch den Feldhamster festgestellt. Da bis zur Umsetzung der Planung eine Besiedlung durch den Feldhamster nicht ausgeschlossen werden kann, ist das Baufeld auf den Ackerflächen und Ackerbrachen westlich der Göttinger Landstraße vor Beginn der Baufeldräumung auf Hamsterbaue zu überprüfen. Sollten besetzte Hamsterbaue festgestellt werden, sind als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme rechtzeitig Ersatzlebensräume zu entwickeln, um die ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang zu bewahren und das Eintreten eines Verbotstatbestandes zu vermeiden.

2.2.2.6 Boden, Abfall

In den Stellungnahmen der unteren Bodenschutzbehörde (Region Hannover) wurde darauf hingewiesen, dass sich der geplante Endpunkt der Straßenbahn auf einer geprüften und bestätigten Altablagerung (mit der Nummer: 253 006 4 002) befindet. Abfallrechtliche Bedenken gegen das geplante Vorhaben bestehen jedoch nicht.

Die Bodenuntersuchungen für die geplante Endhaltestelle „Hemmingen“ haben ergeben, dass im Bereich der Altablagerung an der B3, nördlich von Arnum (Ellernkämpfe) vor allem Hausmüll deponiert wurde. Stärkere Setzungsbewegungen und das Austreten von Methangasen können nicht ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Bauarbeiten wird im Bereich der Altablagerung schadstoffbelasteter Boden bzw. schadstoffbelastetes Material bis zu 1,50m Tiefe abgetragen, um einen tragfähigen Untergrund zu erhalten.

2.2.2.7 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange

Die UWB (Region Hannover) hat unter Berücksichtigung der nachfolgenden Ausführungen sowie der unter Ziffer 1.1.4.3 angeordneten Nebenbestimmungen sowie der nachfolgenden Hinweise (Ziffer 4.2.6) unter dem 21.07.2014 und 02.06.2015 ihr Einvernehmen gem. § 19 Abs.1, 3 erteilt.

2.2.2.8 Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen der Planung nicht entgegen und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen.

2.2.2.9 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

2.2.2.9.1 Allgemeines

Für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen, zu denen das verfahrensgegenständliche Vorhaben gehört, ist gem. § 3c UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären. Die überschlägige Prüfung der Notwendigkeit einer UVP führte zu dem Ergebnis, dass eine UVP durchzuführen ist. Die Vorhabenträgerin hat insoweit die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt und hierzu insbesondere eine allgemein verständliche nicht technische Zusammenfassung gemäß § 6 Abs. 3 S. 2 UVPG vorgelegt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 28 PBefG i.V.m. § 73 Abs. 3 VwVfG. Die Darstellungen in den Planunterlagen, insbesondere die allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG und der Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) genügen, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu beurteilen. Der hierbei jeweils festgelegte Untersuchungsraum ist sachgerecht. Hinsichtlich der fachlich nicht zu beanstandenden Untersuchungsmethoden – und auch ihrer Auswahl sowie Anwendung im Rahmen weiterer Planunterlagen – wird auf die Ausführungen in der allgemein verständlichen Zusammenfassung verwiesen.

2.2.2.9.2 Zusammenfassende Darstellung § 11 UVPG

2.2.2.9.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Nach dem UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter darzustellen (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gemäß § 11 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten, wobei neben den Unterlagen nach § 6 UVPG die behördlichen Stellungnahmen und die Äußerungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen sind. Nach § 11 Satz 4 UVPG kann die zusammenfassende Darstellung in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Angaben der Vorhabenträgerin nach § 6 UVPG, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Im Ergebnis treffen die Aussagen in der allgemein verständlichen Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie in vollem Umfang zu. Im Hinblick auf Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens, Beschreibung der Umwelt (Schutzgüter) sowie Art und Menge der zu erwartenden Wirkfaktoren wird auf diese Ausführungen Bezug genommen.

Auf dieser Grundlage, ergänzt um die behördlichen Stellungnahmen sowie um Hinweise und Einwendungen Dritter, sind durch das Vorhaben folgende, für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG zu erwarten:

2.2.2.9.2.2 Beschreibung der Schutzgüter

2.2.2.9.2.2.1 Schutzgut Mensch

Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch sind insbesondere bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, visuelle Beeinträchtigungen und eine mögliche Barrierewirkung der Straßenbahnanlagen zu betrachten.

Die Vorbelastungen für den Untersuchungsrahmen durch Schallimmissionen sind aufgrund der vorhandenen Straßen auch nach den Entlastungen durch die Verkehrsfreigabe der B 3neu insgesamt noch als sehr hoch einzustufen.

Während der Bauzeit der Stadtbahn ist im direkten Umfeld der Baumaßnahme für Anwohner und Firmen mit Beeinträchtigungen des Wohn- und Arbeitsumfeldes durch Baustellentätigkeit und -verkehr sowie mit baubedingten Schallimmissionen und Erschütterungen zu rechnen. Diese werden jedoch nur jeweils kurzfristig bestehen und damit nicht zu nachhaltigen oder erheblichen Beeinträchtigungen führen. Zudem ist gewährleistet, dass die Beeinträchtigungen sich im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen halten (vgl. Hinweis Ziffer 4.2.3).

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bietet vielen Anwohnern die Gelegenheit, zukünftig die Stadtbahn zu nutzen. Dies führt zu einer spürbaren Reduzierung des Straßenverkehrs und damit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Trotzdem werden nach dem Ergebnis des Schalltechnischen Gutachtens durch den Neubau der Stadtbahn und die daraus resultierenden baulichen Veränderungen an der Göttinger Landstraße an einigen Gebäuden die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte überschritten. Zudem ist an einem Gebäude eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches durch vorhabenbedingte Lärmerhöhungen zu erwarten. U. a. werden private Gartenflächen in einem Umfang von insgesamt ca. 0,07ha in Anspruch genommen.

Das Erschütterungstechnische Gutachten hat ergeben, dass es entlang der Strecke zu keinen maßgeblichen Betroffenheiten durch Erschütterungen kommt.

Von dem geplanten Gleichrichterwerk an der Endhaltestelle Hemmingen sind aufgrund des Abstands zur nächstgelegenen Wohnbebauung keine umwelterheblichen Einwirkungen auf den Menschen zu erwarten, da sich maßgebliche Immissionswerte maximal bis zu einem Abstand von 5 m ergeben.

Da die Vorhabenträgerin verpflichtet ist, die Grenzwerte der 26. BImSchV einzuhalten (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.3), kann eine von den Stadtbahnanlagen ausgehende erhebliche Strahlenbelastung durch elektrische oder elektromagnetische Felder ausgeschlossen werden.

2.2.2.9.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Anlagebedingt kommt es zum Verlust von insgesamt 62 Einzelbäumen, von denen elf straßenraum- bzw. stadtbildprägend sind. Dieser Verlust wird durch die Pflanzung 124 Bäume im Plangebiet kompensiert (Maßnahmen 6A, 7A, 8A, 9A 13A). Die Gefährdung von weiteren Einzelbäumen und Gehölzen im Nahbereich der Bauflächen durch den Baubetrieb wird durch die mit diesem Beschluss angeordneten Baumschutzmaßnahmen (vgl. Maßnahme 1 V der Maßnahmenkartei) nach RAS-LP 4 bzw. DIN 18.920 vermieden werden.

Die baubedingte potenzielle Gefährdung von gehölzbrütenden Vogelarten sowie Fledermäusen in Baumquartieren wird durch die Schutzmaßnahme 2 VCEF und 3 VCEF vermieden werden.

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind auf bereits versiegelten bzw. zu versiegelnden Flächen vorgesehen.

Durch das Bauvorhaben werden entlang der Göttinger Landstraße sowie nördlich der geplanten Endhaltestelle insgesamt 1.322 m² flächige Gehölzbestände der Wertstufe III in Anspruch genommen. Als Teil-Ausgleich für diesen anlagebedingten Verlust werden zehn Laubbäume und 260 m² flächige Gehölze gepflanzt (Maßnahmen 9A und 13A). Der anlagebedingte Verlust von 8.880 m² Biotoptypen der Wertstufe III (Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte) sowie die Zerstörung von Ruderalfluren im Bereich der Buswendeschleife, der Park&Ride-Anlage und deren Zufahrt sowie im Bereich des Kehrgleises, wird durch die Entwicklung von 6.420 m² Ruderalfluren auf zukünftig nicht überbauten Flächen im Bereich der Endstation teilweise kompensiert (Maßnahme 10A). Für die nicht vor Ort ausgleichbaren erheblichen Beeinträchtigungen wird als Teilausgleich insgesamt 4.490m² Acker in Extensivgrünland umgewandelt (Maßnahme 12E).

Umwelterhebliche Auswirkungen auf Brutvogelarten infolge Schall- und Lichtimmissionen können aufgrund der Vorbelastung (Kfz-Verkehr, beleuchteter Siedlungsbereich) und den diskontinuierlich auftretenden Immissionen sowie dem Fehlen besonders lärm- und lichtempfindlicher Tierarten ausgeschlossen werden. Mögliche umwelterhebliche Auswirkungen auf Fledermäuse durch Lichtimmissionen am Endpunkt sind nicht zu erwarten, da die potenziellen Jagdgebiete oder Flugrouten südlich des Plangebietes liegen.

Eine gegenüber dem allgemeinen Kollisionsrisiko erhöhte Kollisionsgefahr für Vogelarten oder Fledermausarten kann aufgrund der Vorbelastung durch den Kfz-Verkehr und die max. Geschwindigkeit der Stadtbahn von 60 km/h sowie dem Fehlen besonders kollisionsgefährdeter Tierarten ausgeschlossen werden.

Die im Rahmen der Biotoptypenkartierung festgestellten gefährdeten bzw. besonders geschützte Pflanzenarten (Ziffer 2.2.2.5.2.2.1) liegen außerhalb des Eingriffsbereiches des Vorhabens. Eine Beeinträchtigung der gefährdeten bzw. besonders geschützten Pflanzenarten kann daher ausgeschlossen werden.

2.2.2.9.2.2.3 Schutzgut Boden

Durch das Vorhaben werden 17.450 m² Boden versiegelt. Infolge der Entsiegelung von Boden in einem Umfang von 3.245 m² beträgt die tatsächliche Neuversiegelung 14.205 m². Als Kompensationsmaßnahme (Maßnahme 12E) werden 4.800 m² Acker nördlich des Ronnenberger Holzes in der Gemarkung Wettbergen in Extensivgrünland umgewandelt. Im Bereich der Altablagerung erfolgt auf ca. 1,1 ha Fläche ein Boden- bzw. Materialaustausch bis zu 1,50 m Tiefe. Schadstoffbelastetes Bodenmaterial ist entsprechend der LAGA-Richtlinie zu entsorgen.

Baubedingt treten keine erheblichen Beeinträchtigungen auf, da die Baustelleneinrichtungsflächen auf versiegelten oder zukünftig versiegelten Flächen vorgesehen sind.

2.2.2.9.2.2.4 Schutzgut Wasser

Die anlagenbedingte Neuversiegelung von Boden führt zu einer Verringerung von versickerungsfähigen Flächen, beeinträchtigt den Boden-Wasserhaushalt und kann zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate führen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Quantität des Grundwassers ist jedoch nicht zu erwarten, da die Grundwasserneubildungsrate im betroffenen Bereich gering bis sehr gering ist und zudem Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort erfolgt.

Das Oberflächenwasser der versiegelten Flächen sowie der Göttinger Landstraße wird in einem Versickerungsbecken versickert werden. Über einen Notüberlauf kann unter Umständen vorgeklärtes Wasser in den „Hemminger Maschgraben“ eingeleitet werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Qualität des Fließgewässers ist aufgrund der Vorklärung nicht zu erwarten. Die zur Unterhaltung der Gleisanlage eingesetzten Schmiermittel sind im Produktkataster der üstra als „schwach wassergefährdend“ eingestuft, sodass erhebliche Beeinträchtigungen der Qualität des Grundwassers sowie des „Hemminger Maschgrabens“ ausgeschlossen werden können.

2.2.2.9.2.2.5 Schutzgut Klima und Luft

Durch die Neuversiegelung und den Verlust von Bäumen und sonstigen Gehölzen gehen deren kleinklimatische und lufthygienische Funktion (Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Senken der Temperatur, Filtern von Luftschadstoffen) verloren. Der Verlust von flächigen Gehölzbeständen sowie von Einzelbäumen führt wegen des relativ geringen Umfangs aber zu keinen Änderungen der klimatischen oder lufthygienischen Situation. Lediglich mikroklimatisch können Veränderungen eintreten, die zu Beeinträchtigungen der Wohn- und Freiraumnutzung z.B. durch entfallenden Schattenwurf führen können.

Umwelterhebliche Erhöhungen der Schadstoffimmissionen während der Bauphase und durch den zukünftigen Stadtbahnverkehr sind nicht zu erwarten.

2.2.2.9.2.2.6 Schutzgut Landschaft

Während der etwa zweijährigen Bauphase sind Baustelleneinrichtung und -betrieb visuell wahrnehmbar und stellen eine vorübergehende Beeinträchtigung des Stadtbildes dar. Der Baustellenbetrieb führt zu einer vorübergehenden Erhöhung der Schallimmissionen.

Der anlagebedingte Verlust von 11 straßenraumprägenden Einzelbäumen, die Verbreiterung des Straßenraumes der Göttinger Landstraße sowie die Erhöhung der technischen Anlagen im Straßenraum und am Endpunkt führen zu einer Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes.

Als Entlastungseffekt bietet die Ausführung der Gleiskörper auf etwa 980m Länge mit grünem Oberbau in Verbindung mit Neupflanzungen von Bäumen (Maßnahme 6A, 7A, 8A, 9A, 13A) eine optische Aufwertung des neu gegliederten Straßenraums.

2.2.2.9.2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Naturschutzgebiet „Sundern“ liegt das „Graf-Carl-von-Alten-Mausoleum“, ein über 150 Jahre altes, neugotisches Baudenkmal. Ab den 1960er Jahren wurde der Verfall des Mausoleums immer stärker sichtbar. Seit ca. 20 Jahren ist das Bauwerk lediglich noch eine Ruine (www.mausoleumsverein.de) Das Mausoleum liegt außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens. Bau-, anlage- oder betriebsbedingte Risiken durch die Verlängerung der Stadtbahn können für das Mausoleum ausgeschlossen werden.

2.2.2.9.2.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG umfasst die UVP auch die Behandlung der Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern. Die darzustellenden Wechselwirkungen sind schutzgutübergreifende Auswirkungen, die nicht bzw. nicht ausreichend durch den Bezug auf die einzelnen Schutzgüter erfasst werden können. Konflikte zwischen den einzelnen Schutzgütern in deren Wechselwirkung sind nicht erkennbar.

Neben den Wechselwirkungen sind auch die kumulativen Umweltauswirkungen zu berücksichtigen, die sich aufgrund verschiedener Vorhaben ergeben können. Für den Untersuchungsraum liegen jedoch keine zu berücksichtigenden Pläne und Projekte vor.

2.2.2.9.2.3 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen

Die betriebsbedingten Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen sind in den Planunterlagen (Schalltechnisches und erschütterungstechnisches Gutachten) sowie voranstehend unter Ziffer 2.2.2.4 (Immissionen) dargestellt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung dieser nachteiligen Auswirkungen wurden mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.1.4.1 angeordnet. Hierauf wird verwiesen.

Naturschutzfachliche Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung sowie Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen sind umfassend unter Ziffer 2.2.2.5 dieses Beschlusses beschrieben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die dortigen Ausführungen sowie auf die unter Ziffer 1.1.4.2 angeordneten Nebenbestimmungen verwiesen.

2.2.2.9.2.4 Bewertung nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.⁷

⁷ Vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt in den Fällen, in denen es an Standards fehlt, somit als bewertende Darstellung der Umwelt(gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbale Sinne. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist hierzu ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, mit ein (Berücksichtigung).

Durch das Planfeststellungsverfahren wurde die Öffentlichkeit über die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter informiert und in das Verfahren einbezogen.

2.2.2.9.2.4.1 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Im Vordergrund der Betrachtung stehen hier die Beeinträchtigungen, die sich für Leben, Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen durch Verlärmung, Schadstoffe, Erschütterungen, Elektrosmog und Freiraumverlust ergeben.

Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung.

Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 GG garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde und der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist. Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB).

Verkehrslärm

Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Die Wirkung von Verkehrsgeräuschen liegt im physischen/physiologischen und psychischen/psychologischen Bereich und äußert sich vor allem durch Störung von Schlaf und Entspannung, der verbalen Kommunikation und Belästigungsreaktionen. Die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte werden durch die unter Ziffer 1.1.4.1.1 angeordneten Schutzmaßnahmen eingehalten.

Der geringfügigen Überschreitung des Tagesimmissionsgrenzwertes an einem Außenbereich kann nicht durch entsprechende bauliche Schutzmaßnahmen entgegen gewirkt werden. Ungeachtet dessen, dass nach den einschlägigen Vorschriften für diese Beeinträchtigungen die Vorhabenträgerin entschädigungspflichtig ist, wiegen diese Beeinträchtigungen jedoch – insbesondere vor dem Hintergrund der vorhandenen Vorbelastung - insgesamt nicht so schwer, dass allein deshalb das Vorhaben als nicht mehr umweltverträglich bewertet werden müsste.

Die festgestellte Planung führt auch nicht zu lärmbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen. Auf die weiterführenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 wird insoweit verwiesen; mit den unter Ziffer 1.1.4.1.1.4 angeordneten ergänzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Auswirkungen des Vorhabens auf ein Niveau reduziert, bei denen Gesundheitsbeeinträchtigungen der Anwohner auszuschließen sind.

Erschütterungen

Nach dem Ergebnis des erschütterungstechnischen Gutachtens können betriebsbedingte Schäden an Gebäuden ausgeschlossen werden; auf die voranstehenden Ausführungen (Ziffer

2.2.2.4.2) sowie die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.4.1.2. wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Elektrosmog

Eine erhebliche Beeinträchtigung kann ausgeschlossen werden; auf die voranstehenden Ausführungen (Ziffer 2.2.2.4.4) wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

2.2.2.9.2.4.2 Sonstige Schutzgüter

Die Eingriffe in die Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“, „Boden“, „Wasser“, „Landschaft“ und „Kultur- und Sachgüter“ werden durch die Kompensationsmaßnahmen soweit ausgeglichen, dass keine nennenswerten Beeinträchtigungen verbleiben, die zu einer Unverträglichkeit der Maßnahme führen könnten. Auf die voranstehenden Ausführungen zu diesen Schutzgütern und den naturschutzfachlichen Belangen wird insoweit verwiesen.

2.2.2.9.2.4.3 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Vor dem Hintergrund der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich durch den Eingriff bei selektiver Betrachtung – trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen – z.T. erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bezogen auf einzelne Schutzgüter.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG sind auch eventuelle Wechselwirkungen, die sich zwischen den Schutzgütern ergeben können, in die Betrachtungen einzubeziehen. So ist zu berücksichtigen, dass sich ggf. die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig beeinflussen und potenzieren können. Allerdings sind Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen fachgesetzlich nicht vorgegeben.

Soweit der Eingriff erhebliche negative Umweltauswirkungen hervorruft, werden diese, sofern möglich, entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung aus § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen). Dort, wo im Einzelfall ein Ausgleich nicht möglich ist, erfolgt eine Kompensation durch geeignete Ersatzmaßnahmen, so dass die durch den Eingriff zerstörten Funktionen oder Werte des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle des von dem Eingriff betroffenen Raumes in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Auf die entsprechende Auseinandersetzung mit den Belangen des Naturschutzes wird verwiesen. Die Kompensationsbilanzierung kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine hinreichende Kompensation beeinträchtigter Werte und Funktionen erbracht wird. Aufgrund dieses Ergebnisses ist zunächst nicht erkennbar, dass nach erfolgter Kompensation negative Wechselwirkungen auftreten werden.

Allerdings ist bei dieser Betrachtung zu berücksichtigen, dass sich die Eingriffsregelung nach §§ 13 ff. BNatSchG lediglich auf die Belange von Naturhaushalt und Landschaftsbild beschränkt; eine Kompensation findet folglich auch nur in diesem Rahmen statt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat hingegen einen erweiterten Ansatz, indem sie neben den Umweltmedien des Naturhaushalts weitere Schutzgüter wie Mensch und Kulturgüter einbezieht. Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG sind neben der Abwägung nach § 15 Abs. 2 BNatSchG (siehe Ziffer 2.2.2.5.1) in die Abwägung nach § 28 PBefG einzustellen. Insgesamt stellen sich, wie bei der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter beschrieben, die Auswirkungen der Planung für die im Umfeld lebenden Menschen in der Bilanz positiv dar, auch wenn sich für Einzelne die Situation verschlechtert. Die von der neuen Trasse ausgehenden Beeinträchtigungen infolge von Immissionen halten sich insgesamt in einem umweltverträglichen Rahmen.

Auch im Rahmen dieser erweiterten Betrachtung ist nicht erkennbar, dass durch Wechselwirkungen eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter eintritt. Nachteilige

Auswirkungen auf die prüfungsrelevanten Umweltbelange, die nicht durch andere Maßnahmen weitestgehend kompensiert werden können, sind somit nicht ersichtlich. Das Vorhaben wird deshalb insgesamt als umweltverträglich i. S. d. § 12 UVPG beurteilt.

2.2.2.10 Eigentum

Für den Bau der Stadtbahnlinie nach Hemmingen ist der Erwerb von Grundstücken oder Grundstücksteilen erforderlich.

Die Inanspruchnahme privater Flächen und die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind grundsätzlich nur dann zu rechtfertigen, wenn das Planziel im öffentlichen Interesse liegt und dieses im Rahmen der Abwägung gegenüber den privaten Belangen höher zu bewerten ist. Weiterhin ist zu beachten, dass die Inanspruchnahme des unter dem besonderen Schutz des Artikels 14 GG stehenden privaten Grundeigentums grundsätzlich vermieden werden muss, wenn das Planziel auch mit geringeren Eingriffen erreicht werden kann.

Die Belange privater Betroffener bezüglich der Grundstückseingriffe wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen in die Abwägung eingestellt und gewürdigt.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Gewichtung und Abwägung zu der Auffassung gelangt, dass die Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen ist, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient, so dass die Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen Vorrang vor den Belangen der Grundeigentümer beanspruchen kann. Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 30 Satz 1 PBefG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstücksteils. Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Die erforderlichen Grundstückseingriffe ergeben sich aus den Grunderwerbsplänen und Verzeichnissen als Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen. Für die Eingriffe sind den Grundeigentümern Entschädigungen zu leisten.

Mehrere Einwender haben sich u. a. wegen baubedingter Beeinträchtigungen gegen das Vorhaben gewandt und dies u. a. mit Umsatzeinbußen begründet.

Die Vorhabenträgerin ist über die gesetzlichen Regelungen und Hinweise unter Ziffer 4.2.3 verpflichtet, diese unvermeidbaren temporären Beeinträchtigungen auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Die mit diesem Beschluss angeordnete frühzeitige Anwohner- und Eigentümerinformation bietet zudem die Möglichkeit, in Absprache mit den Betroffenen rechtzeitig Lösungen zu erarbeiten, die den Belangen Einzelner so weit wie möglich gerecht werden. Vollständig vermeidbar sind die baubedingten Beeinträchtigungen allerdings nur bei einem vollständigen Verzicht auf das Vorhaben. Wie oben ausgeführt, haben die Interessen Einzelner hinter dem öffentlichen Interesse an der Maßnahme zurückzustehen; dies gilt auch für die temporären Beeinträchtigungen während der Bauphase, die auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.

Eine temporäre Inanspruchnahme privater Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen ist nicht vorgesehen (vgl. Ziffer 7 des Erläuterungsberichts). Falls hierfür dennoch i. R. der Ausführungsplanung Eingriffe in private Flächen erforderlich werden sollten, sind mit den betroffenen Eigentümern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zeitlich begrenzte Nutzungsvereinbarungen abzuschließen.

2.2.2.11 Belange der Nachbarschaft

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurden vielfach die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens für die unmittelbaren Anwohner der Neubaustrecke gerügt. Soweit hierbei auf vorhabenbedingte Immissionen bzw. unzureichende Schutzmaßnahmen im Hinblick auf Lärm, Erschütterungen oder Strahlenbelastungen abgestellt wurde, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die voranstehenden Ausführungen (Ziffer 2.2.2.4 –Immissionen-, 2.2.2.9 – Umweltverträglichkeitsprüfung -) sowie die angeordneten Nebenbestimmungen (Ziffer 1.1.4.2) verwiesen.

2.2.2.11.1 Wertminderung

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach geäußert, dass durch die Stadtbahn die Wohnqualität in der Göttinger Landstraße zusätzlich zu den vorhandenen Belastungen durch vermehrten Lärm, Abgase und Erschütterungen beeinträchtigt werde. Dies erschwere die Vermietbarkeit von Wohnraum und gewerblichen Flächen und führe somit zu Einnahmeverlusten.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass entlang der Göttinger Landstraße als innerörtlicher Hauptverkehrsstraße Lärm- und Abgasbelastungen in nicht unerheblichem Maße zu verzeichnen sind. Dies spiegelt sich auch in einer Vielzahl von Einwendungen wieder, in denen der heutige Wohnwert von den Anwohnern negativ eingeschätzt wird. Diese Faktoren führen aber nicht automatisch zu einer Wohnwertminderung. Bevor ein Absinken der Vergleichsmiete in einem Bereich oder einem Stadtteil festgestellt werden kann, müssen schwerwiegendere Faktoren eintreten. Zudem werden die kausal mit der Stadtbahnverlängerung einhergehenden Beeinträchtigungen durch die mit diesem Beschluss angeordneten Schutzmaßnahmen (vgl. Ziffer 1.1.4.2) minimiert bzw. gänzlich beseitigt werden. Entgegen der Annahme der Einwender wird sich die heutige Situation nach dem Stadtbahnbau also nicht unzumutbar verschlechtern.

Einerseits wird über die Ortsumgehung Hemmingen (die wie oben ausgeführt Voraussetzung für eine Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen an sich ist) künftig ein Teil des heutigen Durchgangsverkehrs abgewickelt werden. Andererseits leistet auch die Stadtbahn selbst durch die Verringerung des (nach dem Bau der B 3neu noch vorhandenen) Individualverkehrs einen weiteren positiven Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur und somit auch zur Optimierung des Wohnumfeldes.

Trotz der genannten Schutzmaßnahmen kann nicht verhindert werden, dass es durch das Vorhaben an einzelnen Gebäuden zu negativen Beeinträchtigungen kommt. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld eines Grundstücks keine materielle Entschädigung gibt, sofern ein Grundstück nicht unmittelbar für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Außerdem gibt es keinen Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund der Veränderungen von Verkehrsanlagen grundsätzlich entschädigungslos hinnehmen (vgl. BVerwG Urteil vom 24.05.1996, 4 A 39/95), wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Dies gilt auch für die mehrfach von Einwendern geltend gemachten Mieterschwernisse (befürchtete Mietminderungen oder Kündigungen von Mietern). Ohnehin ist die Göttinger Landstraße geprägt durch ein erhebliches Maß an motorisiertem Individualverkehr.

Zu den Befürchtungen der Hauseigentümer, durch die Stadtbahntrasse würde die Vermietbarkeit von Wohn- und Gewerbeobjekten erschwert, ist anzumerken, dass nach dem Ergebnis wissenschaftlicher Untersuchungen zu den Auswirkungen von Nahverkehrsinvestitionen auf Stadtstrukturen ein schienengebundener Anschluss von Gewerbegebieten sowohl von Kunden als auch von Beschäftigten wesentlich besser angenommen wird als eine Erschließung mit Bussen. Auch wenn diese Ergebnisse nur bedingt auf die Situation der Göttinger Landstraße übertragbar sind, ist dennoch statistisch belegt, dass Stadtbahninvestitionen positive ökonomische Entwicklungen für den Wohnungsmarkt nach sich

ziehen. Bei Wohnungs- und Hausverkäufen in Stadtbahnkorridoren wurden regelmäßig deutlich höhere Preise erzielt als in stadtbahnfernen Gebieten.

Die weitergehenden Bedenken zur Vermietbarkeit von Gewerbeobjekten werden nachfolgend bei den Belangen der einzelnen Gewerbetreibenden behandelt.

2.2.2.11.2 Gewerbebetrieb, Umsatzeinbußen

Wie oben unter Ziffer 2.2.2.4.3.2.3 und 2.2.2.4.3.2.3.1 ausgeführt, haben verschiedene Gewerbetreibende bzw. die Eigentümer der vermieteten Gewerberäume die Befürchtung geäußert, dass es aufgrund der vorhabenbedingten Veränderungen im Straßenraum der Göttinger Landstraße zu schwerwiegenden Nachteilen für die Gewerbetreibenden bis hin zu Existenzgefährdungen käme. Auch werde die Vermietbarkeit gewerblich genutzter Räumlichkeiten unzumutbar erschwert.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dem Bau der Stadtbahn für die ansässigen Gewerbebetriebe eine Veränderung der bestehenden Verkehrssituation einhergeht und hat diesen Belang in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt.

Ein unzumutbarer Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb wird durch die Errichtung der Betriebsanlagen der Stadtbahn mit der Streckenführung auf besonderem Bahnkörper und die daraus resultierenden baulichen Veränderungen im Straßenraum der Göttinger Landstraße nicht ausgelöst. Der Anlieger einer Straße hat nämlich keinen Anspruch auf den Fortbestand einer einmal bestehenden günstigen Verkehrsanbindung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, 4 VR 7.99).

Entgegen der Auffassung der Einwender bleibt insbesondere die Erreichbarkeit der Betriebe nach dem Bau der Betriebsanlagen der Stadtbahn in einem dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis entsprechendem Umfang erhalten. Veränderungen treten insoweit ein, als künftig keine uneingeschränkte direkte Linksabbiegemöglichkeit zum einzelnen Betrieb mehr besteht und damit für Kunden und Anlieferverkehr Umwege entstehen. Nach ständiger Rechtsprechung besteht kein Rechtsanspruch auf eine Grundstückserreichbarkeit als Linksabbieger (OVG Bremen, NVwZ-RR 1991, 217). Zudem befinden sich entlang der Stadtbahntrasse in regelmäßigen Abständen Kreuzungsbereiche mit Wendemöglichkeiten.

Soweit eingewandt wurde, dass der Wegfall von öffentlichen Parkplätzen die Situation der Gewerbebetriebe erschwere, wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 verwiesen.

Die allenfalls verlängerten Anfahrtswege und wegfallenden öffentliche Parkplätze werden auch nicht von der Schutzwirkung des Artikel 14 GG erfasst, weil der Anliegergebrauch weder eine Bestandsschutzgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfanges der Grundstücksverbindung mit der Straße noch die Gewährung von Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abganges einschließt.

Somit wird in die gesicherte Position des Betriebes durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßengemeingebrauch und insoweit auch überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird, nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchstrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger darauf, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse so bleiben wie sie sind (BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, 9A16.3). Mit der Nutzung der Verkehrslage für ihre geschäftlichen Zwecke nehmen die Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer sie nicht rechnen können, da die Benutzung einer Straße im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist. Die Gewerbebetriebe liegen nach der Realisierung des Vorhabens immer noch an einer öffentlichen Straße und sind auch weiterhin von den Verkehrsteilnehmern erreichbar.

Soweit mögliche Umsatzrückgänge befürchtet werden, ist festzustellen, dass es sich insoweit lediglich um den Verlust von Erwerbchancen handelt, die ebenfalls rechtlich nicht durch Art. 14 GG geschützt sind. Zumindest müssen die Belange des ÖPNV insoweit den Vorrang genießen.

Die berechtigten privaten Interessen einzelner Gewerbebetriebe bzw. Immobilienbesitzer rechtfertigen nicht den Verzicht auf einen besonderen Gleiskörper bzw. den Verzicht auf das Planvorhaben. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.2.1 wird insoweit verwiesen. Ziel der Stadtbahnverlängerung ist – wie oben ausgeführt - die Schaffung einer leistungsfähigen und schnellen ÖPNV-Anbindung für eine Vielzahl von Fahrgästen. Hierbei überwiegt das öffentliche Interesse an der Errichtung eines besonderen Gleiskörpers und eines zügigen Verkehrsflusses das Interesse einzelner Einwender am Erhalt der bestehenden verkehrlichen Situation.

Den diesbezüglich vorgetragenen Einwendungen konnte insoweit nicht gefolgt werden.

2.2.2.12 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft werden von dem Vorhaben nicht berührt.

2.2.2.13 Leitungsrechte

Die Leitungs- und Versorgungsträger haben dem Vorhaben nicht widersprochen; ihre Belange wurden über die angeordneten Nebenbestimmungen angemessen berücksichtigt.

2.2.2.14 Straße

Die Träger der Straßenbaulast befürworten das Vorhaben; die vorliegende Planung ist weitestgehend mit ihnen abgestimmt. Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen wurden soweit als möglich in den Nebenbestimmungen (Ziffer 1.1.4 ff) bzw. durch die Zusagen der Vorhabenträgerin (Ziffer 1.1.6) berücksichtigt. Hierauf sowie auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wird verwiesen.

2.2.2.15 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden 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 Begründung für angeordnete Schutzvorkehrungen

Die getroffenen Nebenbestimmungen (Ziffer 1.1.4 des Beschlusses) 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.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

2.4.1 Allgemeines

Die Begründung der Entscheidung über die Einwendungen und die Würdigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergibt sich im Wesentlichen aus den vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2 dieses Beschlusses. Im Folgenden wird daher nicht mehr auf alle Träger öffentlicher Belange, Naturschutzvereinigungen und private Einwanderheber eingegangen, insbesondere wenn sie grundsätzliche Einwendungen gegen die Stadtbahnverlängerung oder gegen die Planunterlagen/Gutachten vorgetragen haben, weil

- der Verfahrensablauf zu beanstanden gewesen sei,
- die erfolgte Abschnittsbildung unzulässig sei,
- das Vorhaben verkehrlich nicht gerechtfertigt und der Nutzen einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke nicht ausreichend belegt sei,
- die Auswirkungen und zusätzliche Belastungen nicht ausreichend oder fehlerhaft untersucht worden seien bzw. die Verkehrsdaten/-prognosen falsch seien,
- die vorgesehene Trassenführung, Knotenpunkts- und Straßen(seiten)raumgestaltung einschließlich der Parkplatzsituation nicht tragbar seien,
- Gesundheitsgefährdungen und Beeinträchtigungen der Wohnqualität bis hin zur Wertminderung des Wohneigentums zu befürchten seien.

Diese Aspekte sind im Zusammenhang mit der allgemeinen Planrechtfertigung, der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der Auseinandersetzung mit den berührten öffentlichen Belangen ausführlich abgewogen. Hierauf wird verwiesen.

Einwendungen, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 1. Änderungsplanung gegen Planungsdetails geäußert wurden, die nach der ersten Planauslegung nicht geändert wurden, werden als unzulässig zurückgewiesen. Diese Teile der Planung waren nach der Auslegung der Ursprungsplanung nicht mehr Gegenstand nachfolgender Planänderungen, sodass die Einwendungsfrist hierfür mit Ablauf des 29.07.2014 endete. Ungeachtet dieser formalrechtlichen Vorgaben hat sich die Planfeststellung mit diesen mehrfach vorgetragenen Bedenken bei den jeweiligen Sachthemen und den fristgerecht erhobenen Einzeleinwendungen auseinander gesetzt.

Unter Berücksichtigung der in die Planunterlagen eingearbeiteten Änderungen und Ergänzungen, der Zusagen der Vorhabenträgerin aus den Gegenäußerungen und dem Erörterungstermin sowie der o. g. Nebenbestimmungen und Festsetzungen lagen bei Beschlussfassung noch die folgenden Stellungnahmen und Einwendungen vor:

2.4.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Das Vorhaben ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden und Verbände hat die Vorhabenträgerin teilweise in ihren Gegenäußerungen verbindlich zugesagt; die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt diese so weit wie möglich oder stellt deren Beachtung durch die Nebenbestimmungen (Ziffer 1.1.4) dieses Beschlusses sicher.

2.4.2.1 Leitungsträger

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn die erforderlichen Maßnahmen (z. B. Schutzvorkehrungen und Leitungsverlegungen) abzustimmen.

2.4.2.1.1 Avacon AG

Im Planbereich befinden sich Stromversorgungsleitungen der Avacon AG, deren sicherer Betrieb durch die Planung nicht gefährdet, bzw. mit Bäumen überbaut werden dürfen. Für die

Planung und Koordination sei daher eine frühzeitige Kontaktaufnahme seitens der Vorhabenträgerin und eine Beteiligung an Koordinierungsgesprächen erforderlich. Weiterhin seien die bauausführenden Firmen auf ihre Erkundigungs- und Sicherungspflicht hinzuweisen. Die Vorhabenträgerin wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Avacon AG in Verbindung setzen und hat eine Beteiligung an der Ausführungsplanung zugesagt. Dazu wurde eine entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.4.6.1 dieses Beschlusses aufgenommen.

2.4.2.1.2 Enercity Netzgesellschaft mbH

Es wird auf Fernmeldeleitungen im Bereich Göttinger Landstr./Gutenbergstr. hingewiesen. Zudem sei bzgl. der Planungen im Bereich Gas/Wasser Herr Pardey der zuständige Ansprechpartner. Um eine Leitungs koordinierung sicher zu stellen, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.4.6.3 dieses Beschlusses aufgenommen.

2.4.2.2 LGLN

Die LGLN Regionaldirektion Hannover Kampfmittelbeseitigungsdienst teilt mit, dass der Planungsbereich bereits bearbeitet und ausgewertet wurde und überreicht die diesbezüglichen Unterlagen. Die Luftbilddauswertungen werden im Planbereich von der Vorhabenträgerin dankend zur Kenntnis genommen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, an den relevanten Stellen der Göttinger Landstraße zwischen Kirchdamm und Berliner Straße entsprechende Vorkehrungen für die Bauausführung zu treffen (vgl. Ziffer 1.1.6).

2.4.2.3 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die Nieders. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Hannover, trägt keine Bedenken gegen das Vorhaben vor, da das Bauvorhaben im Überschneidungsbereich mit den dortigen Planungen zur B 3neu zwischen den beiden Vorhabenträgern abgestimmt ist.

2.4.2.4 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover

Das staatliche Gewerbeaufsichtsamt trägt keine Bedenken, Anregungen oder Hinweise gegen das Vorhaben vor.

2.4.2.5 Stadt Hemmingen

Die Stadt Hemmingen begrüßt die Stadtbahnverlängerung.

Herr Baumgarte von der Stadt Hemmingen hat im Erörterungstermin mitgeteilt, dass sich die Bedenken aus der Stellungnahme der Stadt Hemmingen aufgrund der Gegenäußerung erübrigt haben.

Insbesondere hat die Vorhabenträgerin folgende Zusagen abgegeben:

Zur Anregung der Erhöhung der Anzahl und Anordnung der Fahrradbügel an den einzelnen Standorten hat die Vorhabenträgerin eine Untersuchung und Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt (vgl. Ziffer 1.1.6)

Die zur Verbesserung des Stadtbildes angeregte Pflanzung von drei großkronigen Bäumen auf der ehemaligen Bushaltestellenfläche vor dem Fachhandel Carl-Zeiss-Straße 30 hat die Vorhabenträgerin aufgegriffen und im Lageplan 4a umgesetzt.

Die angeregte Begrünung des Kreisverkehrs Höhe Gartencenter Glende wird seitens der Vorhabenträgerin als sinnvoll erachtet. Sie hat zugesagt, die Begrünung der Kreisverkehrsinnenfläche im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Hemmingen abzustimmen (vgl. Ziffer 1.1.6).

Es wird eine Optimierung der Gestaltung / stärkere Durchgrünung der P+R Anlage angeregt. Die Vorhabenträgerin hat hierzu eine Abstimmung mit der Stadt Hemmingen zugesagt. (vgl. Ziffer 1.1.6)

Zur Anregung der Prüfung einer alternativen Erschließung des Grundstückes Göttinger Landstraße 113 wurde nach der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den Eigentümern eine alternative Erschließung des Grundstückes erarbeitet. Es wird insoweit auf die nachfolgenden Ausführungen zu Einwander Nr. 22 verwiesen.

2.4.2.6 Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Die Üstra hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Es wird um Prüfung und ggfs. Anpassung der Standorte von Leuchten und Fahrleitungsmasten gebeten, sodass diese nicht im Fahrbahnbereich stehen. Die Prüfung der Vorhabenträgerin hat ergeben, dass eine Anpassung nicht notwendig ist, da keine Leuchten oder Fahrleistungsmasten im Fahrbahnbereich stehen.

Der Hinweis, dass der erste Baum am südlichen Ende des Planes gegenüber der Einfahrt nicht realisiert werden sollte, da er die Sichtbeziehung zwischen Stadtbahn und MIV sowie die Signalsicht beeinträchtigt, wurde von der Vorhabenträgerin aufgegriffen und in der Planung umgesetzt (vgl. Unterlage 7, Planung im Planschnitt Lagepläne VA 4 LA 4a/5a)

Zur angeregten Signalisierung am südlichen Ende des Endpunktes, nämlich im Zuge des Überweges auch das Gleis Richtung stadteinwärts für Fuß- und Radfahrer und die Stadtbahn zu signalisieren, hat die Vorhabenträgerin eine Abstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt (vgl. Ziffer 1.1.6).

Der Hinweis zur nötigen Kehrgleislänge für 3 abgestellte TW-2000 Einzelwagen wurde von der Vorhabenträgerin aufgegriffen. Die nötige Kehrgleislänge von rd. 90m ist in die Planung eingeflossen (vgl. Planung im Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 5a)

Hinsichtlich der angeregten notwendigen Podeste und der Signalisierung des Überweges in Fahrtrichtung der Abstellanlage wurde seitens der Vorhabenträgerin eine Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde zugesagt. (vgl. Ziffer 1.1.6)

Nach der Auslegung der Änderungsplanung wurde darauf hingewiesen, dass in den Planunterlagen nördlich des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum die MIV- und Stadtbahnsignalisierung und südlich des Hochbahnsteiges Hemmingen / Berliner Str. ein Stadtbahnsignal für die Fahrtrichtung stadteinwärts fehlt. Hierzu hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die fehlenden Signale im Rahmen der Ausführungsplanung einzuarbeiten (Vgl. Ziffer 1.1.6)

Es wird gefordert, dass die Weichen der Einfahrts- und Ausfahrtgleise der Kehranlage elektrisch stellbar sein sollen. Diese Punkte werden nach der Zusage der Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung behandelt. (vgl. Ziffer 1.1.6)

Es wird angeregt, die Trassierung falls möglich, schlanker zu gestalten. Nach der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin hätte die geforderte schlankere Trassierung eine Weichenlage im Radüberweg zur Folge. Aufgrund dessen kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der geforderten schlankeren Trassierung nicht entsprochen werden.

2.4.2.7 Region Hannover

Die Region Hannover hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Die politischen Gremien der Region haben den Planunterlagen am 25.06.2013 grundsätzlich zugestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Belange der Fachbehörden bis auf die nachfolgenden Punkte berücksichtigt; auf die Ausführungen zum Naturschutz (Ziffer 2.2.2.5), Immissionsschutz (Ziffer 2.2.2.4), Wasserrechtlichen Belangen (Ziffer 2.2.2.7) sowie zur Umweltverträglichkeit (Ziffer 2.2.2.9) wird verwiesen.

Die von den Fachbehörden gegebenen Hinweise haben Eingang in die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.1.4 gefunden bzw. hat die Vorhabenträgerin die Einhaltung dieser Vorgaben (Ziffer 1.1.6) zugesagt.

Nicht berücksichtigt werden konnte der Wunsch nach der Ausstattung beider Richtungshaltstellen an der Haltestelle Hemmingen / Zentrum mit Wartehallen, da hierfür ohne zusätzlichen Grunderwerb und zum Teil aufwendige Umbauten kein ausreichender Platz für eine Wartehalle vorhanden ist.

2.4.2.8 Handwerkskammer Hannover

Entlang der Göttinger Landstraße seien zahlreiche Handwerksbetriebe ansässig, die ggf. durch die Bauarbeiten in der Ausübung ihres Gewerbes behindert werden können. Dies gelte insbesondere für den Kfz-Betrieb an der Göttinger Landstraße 45A, dessen Erschließung auch während der Bauzeit nicht gefährdet werden dürfe. Es werde daher für notwendig erachtet, die betroffenen Betriebe frühzeitig zu informieren und die Behinderungen durch Bauarbeiten auf ein Minimum zu beschränken. Gleiches gelte ebenfalls für eventuell erforderliche Grundstückseingriffe.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke für Anlieger, Einsatzfahrzeuge und zur Ver- und Entsorgung generell gewährleistet wird. Ferner hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass eventuell unumgängliche kurzzeitige Sperrungen während der Bauzeit mit den Betroffenen abgestimmt werden. Dabei werden die besonderen Belange der ansässigen Betriebe frühzeitig berücksichtigt, um die Behinderungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Insbesondere wurden mit dem Kfz-Betrieb an der Göttinger Landstraße 45A im Rahmen eines Ortstermins am 13.10.2014 eine Lösung für die Erschließung gefunden. Insoweit wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 2 verwiesen.

2.4.2.9 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen hat keine Bedenken geäußert.

Der Hinweis zur Beteiligung der Eigentümer und Bewirtschafter der betroffenen Flächen bei der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird beachtet. Die Vorhabenträgerin hat

hierzu erklärt, dass die auf Privatgrundstücken geplanten Kompensationsmaßnahmen erst nach erfolgtem Grunderwerb bei den Eigentümern der betroffenen Flächen durchgeführt werden. Für die außerhalb des direkten Planungsgebietes angesetzte Maßnahme 12E nördlich des Ronnerberger Holzes ergeben sich keine faktischen Änderungen für den Bewirtschafter, da in diesem speziellen Fall lediglich ein seit 2004 bestehender Kompensationsüberhang rechnerisch verringert wird.

2.4.2.10 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das LBEG hat in bergaufsichtlicher Hinsicht keine Bedenken geäußert. Der Hinweis auf eine Gashochdruckleitung der E.ON Avacon AG im Bereich der möglichen weiteren Stadtbahnverlängerung nach Arnum wird zur Kenntnis genommen, ist für das mit diesem Beschluss genehmigte Vorhaben jedoch unbeachtlich. Im Fall einer möglichen weiteren Stadtbahnverlängerung nach Arnum wird zu gegebener Zeit ein gesondertes Verfahren beantragt, in dem die dann bestehenden Leitungsverhältnisse abgefragt und die entsprechenden Unternehmen beteiligt werden.

Das LBEG hat aus Sicht des Fachbereiches Bauwirtschaft keine Bedenken geäußert. Zwar würden im Untergrund der Baufläche lösliche Gesteine der Kreide in einer Tiefe liegen, in der lokal Verkarstungserscheinungen auftreten können. Erdfälle aus dieser Tiefe seien jedoch selten, sodass formal praktisch keine Erdfallgefahr besteht und auf diesbezügliche konstruktive Sicherungsmaßnahmen verzichtet werden könne. Der Hinweis zum Untergrund der Baufläche wurde seitens der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Ein Baugrundgutachten wurde in Auftrag gegeben, welches Teil dieses Beschlusses ist (Unterlage 9).

Das LBEG hat aus Sicht des Fachbereiches Geologie/Boden keine Bedenken geäußert. Der Hinweis zur potenziellen Hochwassergefährdung wurde zur Kenntnis genommen; es wird insoweit auf die Genehmigung der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover (Ziffer 2.2.2.7) verwiesen.

2.4.2.11 Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere Leine

Der Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere Leine weist auf das Überschwemmungsgebiet zwischen der Weetzener Landstraße und der Berliner Straße hin. Dieses sei bereits bei kleineren Ereignissen, die durch Abflüsse aus dem Siedlungsgebiet und der Regenwasserkanalisation kommen, überschwemmungsgefährdet. Demzufolge bedürfe es bezüglich des Notüberlaufes eines hydraulischen Nachweises, dass sich die derzeitigen Wasserstände bei einem jährlichen Regenereignis nicht verschlechtern. Jedenfalls müsse sichergestellt werden, dass die Wassermengen auch bei Inbetriebnahme des Notüberlaufes oberhalb der Weetzener Landstraße eingespeichert und zurückgehalten werden.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Der geforderte hydraulische Nachweis ist erbracht, indem das Versickerungsbecken auf ein 10-jähriges Ereignis dimensioniert ist. Somit verschlechtert sich die derzeitigen Wasserstände bei einem jährlichen Regenereignis auch stromabwärts nicht, da der Notüberlauf bei einem solchen jährlichen Regenereignis nicht anspricht. Da das Oberflächenwasser der P+R Anlage vor Ort versickert wird, werden die Einleit- und Abflussmengen in den Hemminger Maschgraben nicht erhöht. Im Erläuterungsbericht der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13) wird zudem darauf hingewiesen, dass aufgrund der vorhandenen Gelände- und Wasserspiegelhöhen das Plangebiet nicht tatsächlich im Überschwemmungsgebiet der Leine liegt und somit Nachteile durch die geplante Baumaßnahmen für die Abflusssituation des hundertjährigen Hochwassers nicht bewirkt werden. Daher sind wesentliche Beeinträchtigungen der Ziele des vorsorgenden

Hochwasserschutzes aufgrund der tatsächlich höheren Lage der Endhaltestelle am Rand des Hochwasserschutzgebietes nicht ersichtlich.

2.4.2.12 Industrie- und Handelskammer Hannover

Die Industrie- und Handelskammer Hannover äußert keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass mit den Grundstückseingriffen entlang der Göttinger Landstraße, insbesondere beim Penny Markt und weiteren auf dem Grundstück Göttinger Landstraße 60 befindlichen Betrieben ein Wegfall privater Parkplätze verbunden ist. Es sei daher zwingend erforderlich, dass die Planung in direkter Absprache und im Einvernehmen mit den betroffenen Betrieben erfolgt.

Die Planfeststellungsbehörde hat Interessen der Gewerbetreibenden und die künftig veränderte Parkplatzsituation in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt; insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 und Ziffer 2.2.2.11.2 verwiesen.

Bezüglich des Eingriffs in das Grundstück Göttinger Landstraße 60 wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu Einwender Nr. 4 verwiesen.

2.4.2.13 NLWKN – Betriebsstelle Hannover-Hildesheim

Es wird die Schnittdarstellung des HQ 100 vermisst. Zudem wird auf die Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde verwiesen.

Der Längsschnitt durch die zentrale Versickerungsanlage ist in den Planunterlagen (Unterlage 13.4) enthalten. Dort sind das vorhandene und geplante Geländeprofil erkennbar. Das Vorhaben wurde mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) abgestimmt (Ansprechpartner dort ist Herr Losse). Insoweit wird auf die erteilte wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung einer P+R Anlage im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet gem. § 73 Abs.3 WHG (Ziffer 2.2.2.7) verwiesen.

2.4.2.14 Polizeidirektion Hannover

Die Polizeidirektion hat um Prüfung gebeten, ob die Fahrstreifenbreite für Linksabbieger auf der Göttinger Landstraße in den Kirchdamm aus technischer und rechtlicher Sicht breiter gestaltet werden könne. Die Linksabbiegespur auf der Göttinger Landstraße in den Kirchdamm ist regelkonform angelegt. Diese Beschränkung auf diese Breite ist notwendig, um den Abriss eines Gebäudeteils zu vermeiden.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass Baumaßnahmen im Abschnitt der Stadtbahnverlängerung A-Süd Abschnitt II erst erfolgen dürfen, wenn die B 3neu für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben worden ist. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass Baumaßnahmen zur Herstellung des Endzustandes im Abschnitt II der Stadtbahnverlängerung A-Süd auf der Ortsdurchfahrt der B3 erst beginnen werden, wenn der Nordabschnitt der B 3neu unter Verkehr ist. Etwaige Arbeiten am Endhaltepunkt Hemmingen können jedoch gegebenenfalls bereits im Vorfeld erforderlich werden. Gleiches könnte für Leitungsbauarbeiten gelten. Insoweit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass der Verkehr auf der B 3alt nicht mehr als geringfügig beeinträchtigt wird. Die Vorhabenträgerin hat insoweit zugesagt, sämtliche entsprechenden Maßnahmen mit der Polizei abzustimmen.

2.4.2.15 Naturschutzvereinigungen

2.4.2.15.1 Naturfreunde Hannover e.V.

Die Anzahl der Stellplätze an der P+R Anlage am Endpunkt Hemmingen Westerfeld wird für überdimensioniert gehalten.

Die Bedenken der Einwenderin werden von der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.2.2 und der Zusage der Vorhabenträgerin unter Ziffer 1.1.6. nicht geteilt. Durch die von der Vorhabenträgerin zugesagte Überprüfung der Prognose zwischen der o.g. bautechnisch bedingten ersten und zweiten Bauphase ist sichergestellt, dass keine überdimensionierte Stellplatzanzahl umgesetzt wird.

Die P+R Anlage am Endpunkt Hemmingen Westerfeld stellt auch bei einer Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Arnum den richtigen Standort dar. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Ziffer 2.2.2.2. verwiesen.

2.4.2.15.2 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz

Der Ausbau der Stadtbahn nach Hemmingen – Westerfeld wird grundsätzlich begrüßt.

Der LBU weist jedoch darauf hin, dass die Umweltschäden des Neubaus der B3 im Planfeststellungsverfahren der Stadtbahnverlängerungen nach Hemmingen gegenzurechnen seien. Diese Ansicht vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu teilen. Bei dem Neubau der B 3neu und der Stadtbahnverlängerung A-Süd nach Hemmingen handelt es sich um zwei getrennte Vorhaben, deren jeweiligen planungsrechtliche Belange in dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu behandeln sind. Der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der B 3neu vom 15.09.2004 ist seit dem 09. Juni 2010 bestandskräftig. Sämtliche mit dem Neubau der B 3neu einhergehenden planungsrechtlichen Belange sind in dem vorgenannten Planfeststellungsbeschluss abschließend behandelt.

Des Weiteren weist der LBU darauf hin, dass die Stadtbahn nicht an der Endhaltestelle Hemmingen enden dürfe, sondern mindestens bis Arnum-Mitte geführt werden müsse. Die diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Stadtbahnverlängerungsstrecke A-Süd nach Hemmingen im Abschnitt II von Hannover, südlich der Haltestelle Hemmingen/Saarstraße bis Endpunkt/Umsteiganlage Hemmingen stellt einen Abschnitt mit eigener Planrechtfertigung dar. Ein verkehrlicher Torso liegt nicht vor. Eine Weiterführung nach Arnum ist möglich, aber nicht zwingend notwendig. Auch bei einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum ist sowohl die Umsteiganlage als auch die P+R / B+R Anlage jeweils die verkehrlich richtigen Standorte. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Ziffer 2.2.2.2. verwiesen. Eine verbindliche Aussage zur weiteren Planung der möglichen Stadtbahnverlängerung bis Arnum ist derzeit nicht möglich und auch nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum auch weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten ist.

Der LBU rügt in Bezug auf den Hochwasserschutz, dass in den Planunterlagen keine Höhenkarten enthalten seien, aufgrund derer die Angaben zu Höhenangaben oberhalb des HQ 100-Werts nachprüfbar seien. Hierzu weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sämtliche Höhen, wie die des HQ 100 Wertes, der Zufahrt zur P+R Anlage, des bestehenden Geländes, des Versickerungsbeckens und der Rohrleitung der Unterlage 13, insbesondere der Anlage 13.4. nachgeprüft werden können. Diese Unterlagen haben während des Auslegungszeitraums öffentlich ausgelegt und waren damit für jeden frei zugänglich. Auch widersprechen die Auswirkungen des Klimawandels nicht der Einhaltung des

Hochwasserschutzes. Bislang hat es im Bereich von Hemmingen noch kein tatsächliches HQ 100 gegeben. Eine Gefahrenlage hinsichtlich toxischer Auswaschungen aufgrund von Hochwasser kann es mit der vorliegenden Zusammensetzung des Abfalls im Bereich der Endhaltestelle nicht geben. Die Altablagerungsstätte wurde insoweit untersucht auf:

- Zusammensetzung des unterlagernden Abfallkörpers
- mögliche Schadstoffe des Deponats und bodenschutzrechtliche Einstufung
- abfallrechtliche Einstufung des Aushubmaterials, welches bei der Einrichtung der o.g. Anlagen anfällt
- Bodenluftzusammensetzung und Klärung möglicher Emissionen in die atmosphärische Luft
- Grundwasserbeeinflussung im Abstrom der Altablagerung
- baugrundtechnische Eignung des Abfallkörpers und des unterlagernden geogenen Sediments

(vgl. S. 5 der orientierenden Untersuchung im Bereich der geplanten Stadtbahn-Endhaltestelle Hemmingen von August 2013, Unterlage 9)

Im Grundwasser gelöste giftige oder gelöste teerhaltige Stoffe konnten nicht nachgewiesen werden. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.4 verwiesen.

Da das Oberflächenwasser vor Ort versickert wird, werden auch die Einleit- und Abflussmengen in den Hemminger Maschgraben nicht erhöht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit im Übrigen auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Gewässer- und Landschaftsverbandes Mittlere Leine (Ziffer 2.4.2.11.) verwiesen.

Die Bedenken des LBU hinsichtlich einer etwaigen unterlassenen artenschutzrechtlichen Prüfung der Artengruppen Fledermäuse und europäische Vogelarten wird zurückgewiesen. Eine artenschutzrechtliche Prüfung der vorgenannten Artengruppen ist erfolgt und es sind Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die artenschutzrechtlichen Konflikte / Verbotstatbestände vermeiden. Es wird insoweit auf Ziffer 2.2.2.5 verwiesen.

Die angeregte Erhöhung der Stellplätze für Fahrräder und deren Überdachung, sowie die Möglichkeit einer Fahrradgarage wurden seitens der Vorhabenträgerin aufgegriffen und teilweise bereits in der Änderungsplanung berücksichtigt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Hemmingen verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat dort eine Untersuchung und Abstimmung der Anzahl und Standorte der Fahrradbügel mit der Stadt Hemmingen und der Region Hannover im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt. Hierzu wird auf die entsprechende Zusage Ziffer 1.1.6. sowie Ziffer 2.2.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich der geforderten gesonderten Fahrspuren über den gesamten Kreuzungsbereich zur Sicherung der Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen.

2.4.2.15.3 Allgemeiner deutscher Fahrrad-Club e.V. (Einwender Nr. 35)

Der ADFC hat im Verfahren verschiedene Anregungen vorgetragen, die von der Vorhabenträgerin mit der Änderung der Planunterlagen z. T. aufgegriffen wurden. Die im Verfahrensverlauf geschaffene Zuwegung von der Endhaltestelle zur südlichen Verlängerung der Sundernstraße wurde vom ADFC ausdrücklich begrüßt.

Die Überlegungen des ADFC im Bereich der Haltestelle Saarstraße (Übergang Planungsabschnitt I zu Planungsabschnitt II) können mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden, da die Datailausbildung der Straßenraumgestaltung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Es wird insoweit auf Ziffer 2.2.2.3.2.3 verwiesen. Gleiches gilt bezüglich der Überlegungen zur

Straßenraumgestaltung hinsichtlich Fahrbahnbreiten, Fahrspuraufteilungen und Schutzstreifenbreiten. Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesagt, Planungsdetails im Planfeststellungsabschnitt II im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen. Es wird auf die entsprechende Zusage in Ziffer 1.1.6 verwiesen.

Zur Anregung der Erhöhung der Anzahl und Anordnung der Fahrradbügel an den einzelnen Standorten wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Hemmingen verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat dort eine Untersuchung und Abstimmung der Anzahl und Standorte der Fahrradbügel mit der Stadt Hemmingen und der Region Hannover im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt (vgl. Ziffer 1.1.6).

Es wird ferner beanstandet, dass der Schutzstreifen für Radfahrer im Kreuzungsbereich Göttinger Landstraße/Deveser Str./Kirchdamm und Göttinger Landstraße/Gutenbergstraße/Berliner Straße abrupt endet, sodass der Radverkehr gefährdet werde. Zudem würden in Kreuzungsbereichen allgemein Furten für geradeaus fahrenden Radverkehr fehlen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die endgültige Markierung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, sondern der Straßenverkehrsbehörde obliegt. Die Prüfung der Vorhabenträgerin, ob Furten bzw. Rotmarkierungen für die Fahrradschutzstreifen im Kreuzungsbereich angelegt werden können, habe insoweit ergeben, dass die Schutzstreifen entsprechend der gültigen Richtlinie (RASt 06 – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) geplant sind. Die Schutzstreifen enden vor den Knotenpunkten, damit die Radfahrenden sich in die Abbiege- oder Geradeausfahrstreifen einordnen können. Schutzstreifen gelten bei den vorliegenden Verkehrsbelastungszahlen als sicher, da sich die Radfahrenden im Längsverkehr mit den Kraftfahrzeugen bewegen und damit auch vor den Abbiegevorgängen zu sehen sind.

Zum Vorschlag der Radwegbenutzungspflicht weist die Planfeststellungsbehörde ebenfalls darauf hin, dass diese nicht Gegenstand der Planfeststellung (Ziffer 2.2.2.3.2.3) ist, sondern im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Straßenverkehrsbehörde liegt.

Hinsichtlich des Einwandes zur Erhöhung der Anzahl der Fahrradbügel im Bereich Wiedholz wird auf die o.g. Zusage der Vorhabenträgerin zur diesbezüglichen Abstimmung mit der Stadt Hemmingen und der Region Hannover verwiesen. Im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde die Bedenken des Einwenders bezüglich der Anordnung des Gehweges nicht. Der Gehweg führt nicht auf die eigentliche Fahrbahn Wiedholz, sondern zum Bereich des Wendehammers, welcher hauptsächlich zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt wird.

Der Einwender rügt des Weiteren, dass der Geh- und Radweg im Bereich vor dem nördlichen Zugang zur Endhaltestelle die Gleise in einem zu spitzen Winkel und darüber hinaus das westliche Gleis noch im Kurvenbereich quert. Hierdurch bestehe die Gefahr, dass Radfahrer auf den Gleisen ausrutschen oder mit dem Reifen in das Gleis geraten. Hierzu hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Überquerungsanlage im Zuge der Ausführungsplanung für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren. Eine weniger spitzwinklige Querung über die Gleise in Höhe der Göttinger Landstr. 102 ist möglich. Die Vorhabenträgerin wird diese regelkonform mit einem mindestens 45°Winkel anlegen. Auf die Zusage in Ziffer 1.1.6 wird verwiesen.

Der Einwender hat ferner vorgeschlagen, den zweiseitigen Rad- und Gehweg entlang der Endhaltestelle auf 2,50m zu verbreitern. Ausweislich Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 5a weist der zweiseitige Radweg bereits eine Breite von 2,50m auf. Demzufolge ist die Einwendung erledigt.

Hinsichtlich der Einwendung zum Standort der Fahrradbügel am Straßenrand und der Bedenken gegen einen zu geringen Abstand zwischen Fahrradabstellanlage und Straßenrand weist die

Planfeststellungsbehörde zum einen auf die o.g. Zusage der Vorhabenträgerin zur Abstimmung der Anzahl und Standorte der Fahrradbügel mit der Stadt Hemmingen und der Region Hannover hin.

Der Einwender erhebt weitere Bedenken gegen die Lage der B+R Anlage. Es sei kein Radweg und keine Furt vorgesehen, um die B+R Anlage zu erreichen. Radfahrer müssten über die Fußgängerfurt zwei Gleise (teilweise ohne Signalanlage), zwei Bahnsteigzugänge, eine doppelte Busspur sowie den rangierenden Parkplatzverkehr queren. Da sich die B+R Anlage inmitten des Kfz-Parkplatzes befindet, werde sie förmlich von parkplatzsuchenden Kfz umkreist. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Bedenken des Einwenders nicht. Der aus Richtung Hemmingen kommende Radverkehr kann die nördliche Querung nutzen und sodann über die P+R Anlage die B+R Anlage erreichen. Der Radverkehr aus Richtung Arnum kann entweder die Zuwegung zur P+R Anlage am südlichen Rand der Endhaltestelle oder die Zufahrt der Busse und über die Gleise einen 4m breiten Radweg nutzen. In diesem Zusammenhang weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Planung der Signalanlagen nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern der Ausführungsplanung ist. Auch teilt die Planfeststellungsbehörde die Bedenken des Einwenders nicht, dass die B+R Anlage aufgrund ihrer Lage von parkplatzsuchenden Kfz umkreist werde. Zum einen ist die P+R Anlage so dimensioniert, dass der Bedarf an Parkplätzen gedeckt werden kann. Zum anderen werden die Kfz auf der P+R Anlage mit entsprechend niedriger Geschwindigkeit fahren, sodass eine Beeinträchtigung des Fahrradverkehrs seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen wird. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass der Standort der B+R Anlage im Rahmen der Ausführungsplanung weiter optimiert werden soll.

Der Einwender hat ferner vorgeschlagen, eine Verbindung der P+R Anlage für Fußgänger und Radverkehr mit der südlichen Verlängerung der Sundernstraße am Hemminger Maschgraben herzustellen. Die Vorhabenträgerin hat diesen Vorschlag im Rahmen ihrer Planänderung berücksichtigt. Es wird insoweit auf Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 5a verwiesen. Die Einwendung hat sich damit in diesem Punkt erledigt.

Des Weiteren hat der Einwender gefordert, den Radweg auch um die westliche Seite des Kreisels am südlichen Zugang zur Endhaltestelle herumzuführen und auf Verschränkungen zu verzichten. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das fehlende Viertel des Kombiweges zusätzlich anzulegen. Die Markierung aller drei Sprunginseln mit Zebrastreifen erfolgt in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde. Auf die Zusage in Ziffer 1.1.6 wird verwiesen.

Hinsichtlich der von dem Einwender geforderten Bordsteinabsenkungen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass dies nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, sondern der Ausführungsplanung vorbehalten bleibt.

2.4.3 Einwendungen Privater

Eine Vielzahl von Einwenderinnen und Einwendern hat sich offensichtlich untereinander abgestimmt und wortgleiche Einwendungen vorgetragen. Nachfolgend werden zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst diese gemeinsamen Äußerungen nach Einwendergruppen zusammengefasst behandelt. Danach folgen Ausführungen zu den darüber hinaus individuell vorgetragenen Einwendungen.

Die bei Beschlussfassung durch Planänderungen oder auf sonstige Weise noch nicht erledigten Einwendungen, bzw. Anregungen und Hinweise Privater und der anerkannten Naturschutzvereinigungen sind neben den voranstehenden Ausführungen auch aus den nachfolgenden Gründen zurückgewiesen worden.

Einwendergruppe 1

Von fünf Einwendern (E 5, E 9, E 16, E 46, E 47) wurden wortgleiche Einwendungen grundsätzlicher Art erhoben.

Die geäußerten Bedenken gegen Substanzschäden an den Wohngebäuden, insbesondere durch Erschütterungen, werden aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2 genannten Gründen und unter Verweis auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.2 zurückgewiesen.

Der Einwand zur Lärmbelästigung durch den Stadtbahnbetrieb wird aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2 genannten Gründen und unter Verweis auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.1 zurückgewiesen. Durch die mit diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen ist die Vorhabenträgerin zur Umsetzung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet, sodass Nachteile für die Anwohner der schützenswerten Immissionsorte wirksam ausgeschlossen sind.

Die Beanstandung der Trennung der West- und Ostseite Hemmingens durch den besonderen Bahnkörper auf der Göttinger Landstraße und der daraus entstehenden Umwegigkeiten wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie unter Ziffer 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen. Es werden insoweit auch keine gefährlichen Wendemanöver erwartet, da alle Knotenpunkte in Hemmingen signalisiert sind.

Zum bemängelten fehlenden wirtschaftlichen Nutzen der Stadtbahn wird auf die standardisierte Bewertung mit dem Ergebnis der grundsätzlichen Förderwürdigkeit (vgl. Ziffer 2.2.2.1.2.1) sowie die nachfolgenden Ausführungen zur Einwendergruppe 3 verwiesen. Es wird in diesem Zusammenhang eine eigene Busspur, ggf. mit Elektro-, Gas- oder Hybridantrieb statt einer Stadtbahn vorgeschlagen. Diesem Einwand vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen und teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass eine eigene Busspur in Hemmingen die bestehende Störanfälligkeit der Buslinien in Hannover nicht beseitigen würde. Die geplante Stadtbahnverbindung stellt auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die wirtschaftlichere Alternative zur Beibehaltung / Optimierung der Busverbindungen dar. Die Vorteile für die Nutzer sind zum einen die Verkürzung der Reisezeiten bei gleichzeitiger Steigerung der Beförderungsqualität infolge der Trennung von Stadtbahnverkehr und des MIV durch den besonderen Bahnkörper.

Ergänzend zu den zurückgewiesenen Einwendungen grundsätzlicher Art wird ausgeführt:

Dem Einwand, das Vorhaben führe zu Wohnwertminderungen, vermag die Planfeststellungsbehörde - wie voranstehend ausgeführt - nicht zu folgen. Die Einwendungen lassen erkennen, dass bereits die heute bestehende Lärmbelastung als nicht hinnehmbar eingeschätzt wird. Die Stadtbahn führt zur Verbesserung der Infrastruktur und wird damit durch eine Verringerung des Individualverkehrs zur Optimierung des Wohnwertes beitragen. Zum einen resultiert die künftige Verbesserung der Verkehrssituation aus der Herausnahme des Durchgangsverkehrs auf der Göttinger Landstraße nach der Verkehrsfreigabe der B 3neu. Zudem kommt es nach Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke zu einer weiteren Verminderung des MIV und der Linienbusfahrten. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.2.2.11.1 verwiesen.

Es wird des Weiteren eingewandt, dass die P+R Anlage nach eigenen Umfragen nicht von allen Autofahrern genutzt werden würde, da das Splitting des Arbeitsweges für Berufsfahrer unattraktiv und zu teuer sei. Diesem Einwand vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen und teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass die geplante Stadtbahnverbindung die wirtschaftlichere Alternative zur Beibehaltung / Optimierung der Busverbindungen darstellt. Die Vorteile für die Nutzer sind zum einen die Verkürzung der Reisezeiten bei gleichzeitiger Steigerung der Beförderungsqualität infolge der Trennung von Stadtbahnverkehr und des MIV

durch den besonderen Bahnkörper. Die P+R Anlage ist zudem ein zusätzliches Angebot, welches nicht den Großteil der prognostizierten Fahrgastnachfrage abdeckt.

Die Einwendergruppe äußert zudem Bedenken gegen eine Teil-Enteignung ihrer Grundstücke. Eine Enteignung der Grundstücke der Einwender dieser Einwendergruppe ist nicht vorgesehen (vgl. Grunderwerbsplan, Unterlage 14).

Einwendergruppe 2

Von vier Einwendern (E 17, E 18, E 20, E 21) wurden weitestgehend wortgleiche Einwendungen grundsätzlicher Art erhoben, die – wiederum teilweise wortgleich - der Stellungnahme des LBU entsprechen. Dies betrifft die Themen Fahrgastpotential Hemmingen, Umweltschäden der B 3neu gegenrechnen, Endhaltestelle auf Altlastdeponie und Bike & Ride Stationen an den Haltestellen. Diesbezüglich wird die Einwendung unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen. Ergänzend zu den zurückgewiesenen Einwendungen grundsätzlicher Art wird ausgeführt:

Zum Einwand fehlender Angaben zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird auf die nachfolgenden Ausführungen zur Einwendergruppe 3 verwiesen.

Die Einwender monieren zudem die zugrunde gelegte Einwohnerzahl. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass die Zahlen aus der im Erläuterungsbericht unter Ziffer 2.4. angegebenen Quelle, dem NVP 2008, S. 231 stammen und die in der Wirtschaftlichkeitsberechnung angesetzten Strukturdaten im Vorfeld mit der Stadt Hemmingen abgestimmt und verifiziert worden sind. Die Einwohnerzahl von Westerfeld wird mit Stand 2009 von der Kommune selbst mit 7.133 angegeben (www.stadthemmingen.de/hemminger-sein/). Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte, an der Richtigkeit dieser Zahlen zu zweifeln. Hinsichtlich der angeführten - vorliegend unterschrittenen - Zielzahl von 10.000 Einwohnern pro Haltestelle im Rahmen des Flächennutzungsplans ist anzumerken, dass es sich hierbei lediglich um eine Richtgröße und keinen festgesetzten Wert handelt.

Es wird ferner die Kappung der Buslinie 300 in Hemmingen Westerfeld gerügt. Die Busverkehrslinie 300 erschließe von Hemmingen aus das Hanomaggelände bzw. Linden. Zudem sei sie ein direkter, schneller Zubringer zum Hbf Hannover. Zukünftig werde der ÖPNV für Pattenser und Arnumer Fahrgäste zeitaufwendiger und somit unattraktiver, da sie in Hemmingen Westerfeld in die Stadtbahn umsteigen müssten. Außerdem falle die Anbindung an das Hanomag-Gelände und Linden weg. Die Kappung des Busverkehrs in Hemmingen bedeute nur eine Streckenverkürzung von drei bis vier Kilometern als Differenz zum Haltestellenpunkt „Wallensteinstraße“. Die diesbezüglichen Kostenberechnungen seien nicht detailliert dargestellt. Der Einwand wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Kostenersparnis beim Busverkehr betrifft sowohl die heute an der Wallensteinstraße endenden Buslinien als auch die Linie 300, deren Verbindung in die Innenstadt von Hannover und zum Hauptbahnhof durch die neue Stadtbahnlinie ersetzt wird. Die Verbindung zum Hanomaggelände wird heute nur von einem sehr geringen Teil der Fahrgäste der Linie 300 genutzt. Dieser Bereich ist zukünftig entweder fußläufig von der Stadtbahnhaltestelle Stadionbrücke oder durch die Buslinien 100/200 mit Umstieg an der Haltestelle Allerweg zu erreichen. Die übrigen Haltestellen der Buslinie 300 in Linden-Mitte und der Calenberger Neustadt (z.B. Schwarzer Bär, Goetheplatz, Steintor) werden auch von der Stadtbahnlinie 17 bedient, die ebenfalls mit einmaligem Umstieg, z.B. an der Haltestelle Allerweg, erreicht werden kann.

Des Weiteren wird beanstandet, dass der Schutzstreifen für Radfahrer im Kreuzungsbereich Kirchdamm / B3/ Deveser Straße abrupt endet, sodass der Radverkehr gefährdet werde. Es wird

gebeten, für geradeaus Fahrende und Linksabbieger durchgehende Schutzstreifen vorzusehen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen.

Die Einwender rügen zudem, dass der aus Richtung Arnum kommende Geh- und Radweg ein erhebliches Gefahrenpotential berge, da sich beim Kreuzungspunkt zum P+R Verkehr beide Verkehre mit einem für Kfz-Fahrer ungünstigen Winkel begegnen. Hierzu ist anzumerken, dass der die B+R Anlagen anführende Kfz-Verkehr über einen Kreisverkehr in die Zufahrt zur B+R Anlage einfährt. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Ansicht der Vorhabenträgerin, dass kleine Kreisverkehre eine der sichersten Verkehrsanlagen sind, da die Geschwindigkeit der im Kreisverkehr fahrenden Kfz sehr gering ist und der Verkehr nur aus einer Richtung zu beachten ist. Dementsprechend würde eine Lichtsignalanlage an dieser Stelle auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Sicherheit nicht erhöhen.

Es wird außerdem moniert, dass der westliche Geh- und Radweg von der Endhaltestelle Westerfeld in Richtung Arnum nicht nach Süden geführt wird. Daher wird ein in beide Richtungen befahrbarer Anschluss nach Arnum für den Radverkehr gefordert. Aus Arnum führt bereits ein Zweirichtungsrادweg direkt zur Umsteigeanlage. Ein weiterer Radweg ist in der Planung der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu beanstanden, da ein Anschluss für den Radverkehr Arnums zur Umsteigeanlage gegeben ist. Der Einwand ist daher zurückzuweisen.

Einwendergruppe 3

Die Einwendergruppe 3 besteht aus den Einwendern Nr. 31 und Nr. 33.

Die Einwender fordern, dass der Wirtschaftlichkeitsfaktor aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung genauer zu benennen ist. Der Einwand wird aus den unter Ziffer 2.2.2.1.2.1 genannten Gründen zurückgewiesen.

Zur Rüge der Höhe der zugrunde gelegten Einwohnerzahl, sowie zur Kappung der Buslinie 300 wird auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 verwiesen.

Es wird des Weiteren bemängelt, dass die Art des Oberbaus im Bereich der Westseite der Göttinger Landstraße zwischen den Haltepunkten „Saarstraße“ und „Deveser Straße“ aus den Planunterlagen nicht hervorgehe. Zudem müssten auch die Poltergeräusche, die beim Überfahren der Gleise entstehen (z.B. an der Westseite der Göttinger Landstraße zwischen den Haltepunkten Saarstraße und Deveser Straße), in den Schallemissionsberechnungen berücksichtigt werden. Der Einwand wird zurückgewiesen. Im Bereich des gleichzeitig durch den MIV genutzten Bahnkörpers ist die Ausführung des Oberbaus als Gussasphalt geplant. Zur Berechnung des Straßenlärms ist vorliegend die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) anzuwenden. Danach sind (im Gegensatz zur TA Lärm) keine Zuschläge für impulshaltige Geräusche vorgesehen. Des Weiteren wurden die in der Einwendung angesprochenen Schallemissionen der B 3neu nicht berücksichtigt. Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da im Zuge der Planfeststellung der B 3neu umfangreiche Schallschutzwände zum Schutz von Verkehrslärm im Bereich der Saarstraße geplant wurden. Im Übrigen wird die B 3neu weiträumig um die Wohnbebauung herumgeführt. Dementsprechend sind für die Gebäude an der Göttinger Landstraße die Schallemissionen aus der Stadtbahn bzw. der Göttinger Landstraße ausschlaggebend.

Zudem wird eingewandt, dass die Einbahnstraßenregelung im Bereich der Reinekestraße und Fritz-Kuckuck-Straße zu Ausweichverkehren in der Saarstraße führen könnte, wodurch das Unfallrisiko und die Lärmbelastung in der Saarstraße erhöht werden. Die

Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es sich bei einer Einbahnstraßenregelung um eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung handelt, die im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde liegt und nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

Der Einwand, dass aufgrund der Stadtbahn im Bereich der Göttinger Landstraße keine uneingeschränkten Wendemöglichkeiten mehr bestehen und es zum Verlust von öffentlichen Stellplätzen kommt, wird auf aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Es wird ferner bemängelt, dass durch den Stadtbahnverkehr eine Beeinträchtigung der Privatsphäre im Bereich der Erdgeschossfenster eintrete. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass ein Einblick in die Erdgeschossfenster für die Anwohner unangenehm sein könnte. Es bestehen jedoch keine gesetzlich normierten Ansprüche auf Sichtschutz, sodass die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin keine entsprechenden Auflagen machen kann. Die Planfeststellungsbehörde hält es insoweit auch für zumutbar, dass die Einwender selbst Sichtschutzmaßnahmen, beispielsweise durch Gardinen, vornehmen.

Hinsichtlich des Einwandes bzgl. fehlender Schutzstreifen in den Kreuzungsbereichen wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen.

Die Einwender fordern des Weiteren, bei der Auswahl der Baumarten für die Baumanpflanzungen darauf zu achten, dass langsam wachsende, nicht allzu viel Dreck produzierende Arten gewählt werden, um Wurzeldurchdringungen, ein Anheben des Straßenbelages und ein Verstopfen der Kanalisation zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung darauf hingewiesen, dass Eigentümer und Unterhalter der anzupflanzenden Bäume die Stadt Hemmingen sein wird und Rohrdurchdringungen bei den mit der Stadt Hemmingen abgestimmten Standorten nicht zu erwarten sind. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Hinsichtlich der Einwendungen in Bezug auf Hochwasserschutz und der Untersuchung des Fledermausvorkommens wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) verwiesen.

Es wird ferner um eine insektenfreundliche Beleuchtung der Hochbahnsteige und der P+R Anlage gebeten, sowie um Anpassung der Beleuchtung an die Betriebszeiten der Stadtbahn. Die Frage nach der Wahl der Beleuchtung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Jedoch hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung mitgeteilt, dass insektenneutrales LED-Licht für Hochbahnsteige und P+R Anlagen mittlerweile standardmäßig verwendet werden. Die Abschaltung des Lichts während der Betriebspause der Stadtbahn ist nicht möglich, da dies der Verkehrssicherungspflicht der Vorhabenträgerin widerspricht.

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend der Aufforderung in der Einwendung zugesagt, dass der Bereich gegenüber der Saarstraße 6 nicht als Baustelleneinrichtungsplatz vorgesehen ist. Insoweit wird auf Ziffer 1.1.6 verwiesen.

Die Einwendung zur Mangelhaftigkeit des Verkehrsgutachtens wird aus den unter Ziffer 2.2.2.1.2.4 aufgeführten Gründen zurückgewiesen.

Zur Beantragung eines Beweissicherungsverfahrens wird auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.2 verwiesen. Damit wird für die betroffenen Gebäude die Durchführung von Beweissicherungsverfahren sichergestellt und die Vorhabenträgerin zu Entschädigungs- bzw. Schadensersatzleistungen verpflichtet. Ein solches Verfahren ist auch im Sinne der Vorhabenträgerin, um mögliche Schäden genau dokumentieren zu können. Diese Regelung

schließt das Wohnhaus „Göttinger Landstraße 39“ mit ein. Die Vorhabenträgerin hat ferner zugesagt, auch für das Haus „Göttinger Landstraße 73, 73a, 73b“ ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Einwender Nr. 1

Der Einwender ist Miteigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 45. In dem Gebäude befindet sich ein Restaurant. Er hat sich im Rahmen der ersten Auslegung gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes gewendet. Durch die Inanspruchnahme des Grundstückes müsse ein Anbau an seinem Restaurant abgerissen werden. Als Alternative wurde die Verlegung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum 100m weiter hinter die Kreuzung angeregt.

Die zur ersten Auslegung geäußerten Bedenken gegen die Grundstücksinanspruchnahme hat die Vorhabenträgerin berücksichtigt. Aufgrund der Umplanung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum ist eine Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders nicht mehr vorgesehen. Bereits zurzeit ist eine ca. 9 m² große Fläche des Grundstückes durch einen öffentlichen Gehweg in Anspruch genommen. Die bereits zurzeit bestehende Grundstücksinanspruchnahme soll im Zuge dieses Vorhabens rechtlich abgesichert werden. Es wird insoweit auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 2a, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 2a verwiesen. Im Rahemn der Umplanung gab es Änderungen im Kreuzungsbereich der Deveser Straße/ Kirchdamm/ Göttinger Landstraße mit geringer Gleisverschiebung in Richtung Westen und geänderter Führung der Richtungsfahrbahnen stadtauswärts der Göttinger Landstraße, sowie einen Verzicht im Bereich der Haltestelle Hemmingen/ Zentrum auf den einseitig vorgesehenen besonderen Bahnkörper als begrünte Gleisanlage und Einrichtung eines überfahrbaren Stadtbahngleises als „feste Fahrbahn“. Zudem wird auf Ziffer 2.2.2.3.2.2 verwiesen. Damit entfällt die Grundstücksinanspruchnahme und der Anbau kann erhalten bleiben. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Einwender Nr. 2

Die Einwendung wurde vom Einwender Nr.1 (zusätzlich zu seiner Einwendung vom 09.07.2014) gemeinsam mit dem Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 45A erhoben. In dem Gebäude Göttinger Landstraße 45A befindet sich eine Autowerkstatt. Die Einwender wenden sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme, befürchten Umsatzeinbußen für das Restaurant und die Autowerkstatt, sowie Probleme bei der Zufahrt für die Autowerkstatt.

Die Einwendung hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme und damit befürchteter einhergehender Probleme bei der Zufahrt zur Autowerkstatt sowie Einschränkungen privater Parkplätze für fahrzeugbringende Kunden hat sich aufgrund der Planänderung erledigt, da ein Grunderwerb der Grundstücke der Einwender nicht mehr notwendig ist. Insoweit wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr.1 verwiesen.

Die Einwender machen weiterhin geltend, dass für das Restaurant und die Autowerkstatt mit Umsatzeinbußen zu rechnen sei. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ausführlich mit der Ausbaukonzeption und den verkehrlichen Veränderungen in der Göttinger Landstraße (vgl. Ziffer 2.2.2.3.2) sowie den Folgen des Vorhabens für die ansässigen Gewerbebetriebe (vgl. Ziffer 2.2.2.11) auseinandergesetzt. Hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat allerdings in ihrer Gegenäußerung folgende Möglichkeit aufgezeigt, auf welche die Planfeststellungsbehörde die Einwender nochmals hinweist:

„Im Zusammenhang mit (offenen) U-Bahn-Baustellen - begründet mit deren übermäßig langen Bauzeiten und gravierenden Eingriffen in den Straßenraum, welche sich von einer „typischen“

Straßenbaumaßnahme unterscheiden - entstand in Hannover in den vergangenen Jahrzehnten folgende geübte Praxis: bei nachgewiesenem Umsatzrückgang kann ein Betriebserhaltungszuschuss bei der infra als Bauherr der Gesamtmaßnahme beantragt werden, wenn die Beeinträchtigung über einen längeren Zeitraum - mindestens ein Jahr - andauert. Nach Ausfüllen eines Formulars (in welchem die Umsätze der letzten drei Jahre abgefragt werden) wird der Fall von einem unabhängigen Steuerberater geprüft und zusammen mit unserem Zuwendungsgeber entschieden. Dieser hält jedoch Umsatzeinbußen erst ab ca. zwanzig Prozent für zuwendungsfähig.“

Ferner wird eine zunehmende Lärmbelastung befürchtet. Die Ausführungen zum Lärmschutz werden wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 269 a – g (Göttinger Landstraße 45) und Immissionsort Nr. 552 (Göttinger Landstraße 45 A), folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich aus dem Neubau der Stadtbahn. Im EG werden am Immissionsort 269 d die Tagesgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 61,0 dB(A). Im I. OG werden am Immissionsort 269 b, c und e die Nachtgrenzwerte und an Immissionsort 269 d die Tages- und Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen für Immissionsort 269 b tags 54,8 dB(A) und nachts 49,6 dB(A), für Immissionsort 269 c tags 57,0 dB(A) und nachts 51,7 dB(A), für Immissionsort 269 d tags 61,0 dB(A) und nachts 55,7 dB(A) und für Immissionsort 269 e tags 58,1 dB(A) und nachts 52,8 dB(A). Im II. OG werden am Immissionsort 269 b, c, e und f die Nachtgrenzwerte und an Immissionsort 269 d die Tages- und Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen für Immissionsort 269 b tags 54,9 dB(A) und nachts 49,7 dB(A), für Immissionsort 269 c tags 56,8 dB(A) und nachts 51,6 dB(A), für Immissionsort 269 d tags 60,6 dB(A) und nachts 55,4 dB(A), für Immissionsort 269 e tags 57,9 dB(A) und nachts 52,7 dB(A) und für Immissionsort 269 f tags 55,0 dB(A) und nachts 49,7 dB(A).

Am Immissionsort 269 g ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Am Immissionsort 552 a, welcher nur tags genutzt wird werden die Tagesgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen hier 60,1 dB(A).

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 269 a bis g zwischen 0,9 dB(A) und 1,8 dB(A) und am Immissionsort 552 um 1,3 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 69,9 dB(A) und nachts 61,1 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für Immissionsort 269 a - g für den Tag von 69,6 dB(A) und von 61,5 dB(A) für die Nacht und für Immissionsort 552 tags 68,5 dB(A).

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseiten ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist

aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der Örtlichkeit sind aufgrund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden nicht durchführbar. Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert für Immissionsort 552 keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Am Immissionsort 269 d, I. und II. OG werden die Anhaltswerte für die Nacht um 1,1 bzw. 1,5 dB(A) überschritten. Aufgrund der geringen Erhöhung um 0,4 dB(A) und 0,5 dB(A) im Vergleich zur Vorbelastung und der geringen Grenzwertüberschreitungen (max. 1,5 dB(A)) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die zulässigen Innenraumpegel der 24. BImSchV durch die Gewährung passiven Schallschutzes unproblematisch erreicht werden können, sodass jegliche Gesundheitsgefährdung in dem betroffenen Immissionsort wirksam abgewendet wird.

Vor dem Hintergrund des zu gewährenden passiven Lärmschutzes bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keiner weiteren Schutzmaßnahme, die sich aus der Gesamtlärbetrachtung als solche ergeben.

Die Einwender merken zudem an, dass es sich bei dem Gebäude um ein historisches Gebäude handle und aufgrund des Alters und der Bauweise durch angrenzende Baumaßnahmen Schäden entstehen können. Hierzu wird auf die angeordnete Beweissicherung unter Ziffer 1.1.4.1.2.1 verwiesen. Das Gebäude Göttinger Landstraße 45 und 45A ist von dieser Regelung umfasst. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung die Beweissicherung vor Baubeginn für diese Gebäude auch nochmals ausdrücklich zugesagt.

Einwender Nr. 3

Der Einwender ist Eigentümer der Flurstücke 89/3 und 91/1 der Flur 4, welche als landschaftspflegerische Maßnahmen ausgewiesen sind. Der Einwender möchte den hinteren Teil der beiden Flurstücke von ca. 1.700 m² als Eigentum behalten. Die Grenze soll mit einem Maschendrahtzaun und die Ein- und Ausfahrt mit einem abschließbaren Tor versehen sein. Gegen die Ausweisung der vorderen Teile der Grundstücke als landschaftspflegerische Maßnahme bestehen hingegen keine Einwände.

Die Vorhabenträgerin hat den Einwand im Rahmen der Planänderung berücksichtigt. Der hintere Teil der Flurstücke 89/3 und 91/1 wird nicht mehr mit einer landschaftspflegerischen Maßnahmen belegt (vgl. Unterlage 12.3, Lageplan VA 4 LA 5). Die Einfriedung wird im Kaufvertrag zwischen den Parteien einvernehmlich geregelt. Damit hat sich die Einwendung erledigt.

Einwender Nr. 4

Die Einwenderin ist Eigentümerin der Liegenschaft Göttinger Landstraße 60. Sie wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes in einem Umfang von 489 m². Auf dieser Fläche würden sich notwendige Stellplätze nach Nds.BauO für das auf dem Grundstück befindliche Gewerbeobjekt befinden. Aufgrund des bestehenden Mietvertrages mit den Mietern des Gewerbeobjektes sei die Einwenderin verpflichtet, die mietvertraglich vereinbarten Stellplätze vorzuhalten. Anderenfalls werden Mietminderungen, Schadensersatzforderungen

oder ein Sonderkündigungsrecht der Mieter befürchtet. Es werde um Prüfung gebeten, inwieweit die Inanspruchnahme des Grundstückes tatsächlich notwendig ist.

Die Vorhabenträgerin hat die Einwendung im Rahmen ihrer Planänderung teilweise berücksichtigt. Aufgrund der Planänderung konnte die Inanspruchnahme des Grundstückes durch Verzicht der Stadt Hemmingen auf eine Rechtsabbiegespur in der Berliner Straße auf 439 m² reduziert werden. Insoweit wird auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 3a, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 2a verwiesen. Nach dem Umbau werden demnach 72 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Die Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin ist in dem geplanten Umfang unvermeidbar, da keine geeigneten Planungsalternativen zur Verfügung stehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweise ich zudem auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.1 bis 2.2.2.3. sowie – auch zur Frage der Entschädigung – auf Ziffer 2.2.2.10.

Einwender Nr. 6

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 42.

Es wird die eingeschränkte Erschließung des Grundstückes aufgrund des besonderen Bahnkörpers und der Haltestelle, sowie die wegfallenden Halte- und Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenbereich bemängelt. Die Einwendung wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 aufgeführten Gründen zurückgewiesen.

Des Weiteren wird eingewandt, dass durch die Straßenverbreiterung mit entsprechender Grundstücksinanspruchnahme ein erheblicher Höhenunterschied zum Grundstück Göttinger Landstraße 42 zu überwinden sein wird. Es wird die Verlegung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum nach Süden hinter den Kirchdamm und die Deveserstraße gefordert. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr.1 verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Planänderung den Hochbahnsteig zwar nicht verlegt, aber Änderungen im Kreuzungsbereich der Deveser Straße/ Kirchdamm/ Göttinger Landstraße mit geringer Gleisverschiebung in Richtung Westen und geänderter Führung der Richtungsfahrbahnen stadtauswärts der Göttinger Landstraße, sowie einen Verzicht im Bereich der Haltestelle Hemmingen/ Zentrum auf den einseitig vorgesehenen besonderen Bahnkörper als begrünte Gleisanlage und Einrichtung eines überfahrbaren Stadtbahngleises als „feste Fahrbahn“ vorgenommen. Damit entfällt die Grundstücksinanspruchnahme des Einwenders. Es wird insoweit auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 2a, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 2a verwiesen. Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass die Bewegungsflächen im öffentlichen Straßenraum und den Anschlussbereichen zu den privaten Flächen im Rahmen der Ausführungsplanung nach DIN 18024-1 geplant werden und alle vom Vorhaben betroffenen Bewegungsflächen nach dem notwendigen Umbau barrierefrei nutzbar sein werden. Insoweit wird auf Ziffer 1.1.6 verwiesen. Die Einwendung hat sich diesbezüglich damit erledigt.

Im Übrigen bezieht sich der Einwender auf die Einwendungen der Einwendernummer 7 und Nr. 15, sodass auf die nachfolgenden Ausführungen hierzu verwiesen wird.

Einwender Nr. 7

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 12.

Der Einwender rügt zum einen die seiner Auffassung nach verspätete Information per Post und fordert die Aussetzung des Verfahrens. Dieser Einwand wird aus den unter Ziffer 2.2.1.3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Des Weiteren werden Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, auch vor dem Hintergrund einer unterbliebenen Verlängerung der Stadtbahnstrecke bis nach Arnum, erhoben. Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwandergruppe 3 zurückgewiesen. Darüber hinaus wird die Forderung nach der Aussetzung des Verfahrens bis zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Wirtschaftlichkeitserwägungen oder gar die Schaffung von Fördervoraussetzungen nach dem GVfG weder Regelungsgegenstand noch Zweck eines Planfeststellungsverfahrens sind. Die Regelung und Sicherstellung der Finanzierung des Vorhabens ist vielmehr grundsätzlich Sache der Vorhabenträgerin. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung dient der Entscheidung der Landesnahverkehrsgesellschaft über die Zuwendungen. Eine Veröffentlichung kann die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin nicht zur Auflage machen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum nicht verworfen worden ist. Die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum ist weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten.

Außerdem wird der Wegfall öffentlicher Parkplätze bemängelt. Die Planfeststellungsbehörde hat die künftig veränderte Parkplatzsituation in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt; hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 sowie 2.2.2.11.2 verwiesen.

Zudem wendet sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes und des damit evtl. einhergehenden Verlusts von Stellplätzen auf seinem Grundstück. Die Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders in einem Umfang von 4 m² ist unvermeidbar, da keine geeigneten Planungsalternativen zur Verfügung stehen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.10 verwiesen. Ergänzend dazu wird ausgeführt, dass es sich vorliegend um einen Grunderwerb von 4 m² handelt. Das Grundstück des Einwenders ist insgesamt 1249 m² groß. Die Grundstücksinanspruchnahme von 0,3 % hält die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.10 für zumutbar. Der Verlust von Stellplätzen ist nicht zu befürchten, da die Grundstücksinanspruchnahme keine eingefriedete Privatfläche betrifft, sondern nur zu einer eingeschränkten Gehwegbreite von 2,2 m führt.

Ferner wird befürchtet, dass es durch die Unterbrechung des Verkehrsflusses aufgrund von Signalanlagen und Haltestellen und durch entsprechendes Anhalten und erneutes Wiederanfahren der Kfz zu zusätzlichen Emissionen von Lärm, Erschütterungen und insbesondere giftigen Schwermetallen und Motorabgasen auf der Göttinger Landstraße kommt. Hierzu wird zunächst auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1.4.1, sowie Ziffer 2.2.2.4. verwiesen. Ergänzend wird ausgeführt, dass vor Ort emittierende Abgase nach dem Bau der B 3neu und dem Ersatz von Bussen durch die Stadtbahn eher geringer werden dürften, da der prognostizierte Verkehr laut Verkehrsgutachten der IGS (Unterlage 17) um 751 auf 11.501 Kfz täglich zurückgehen wird. Zudem werden die Ausführungen zum Lärmschutz wie folgt ergänzt: Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 2 a - g, folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich trotz Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes aus dem Neubau der Stadtbahn. Im EG werden am Immissionsort 2 a die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 55,2 dB(A) und nachts 49,9 dB(A). Im I. OG werden am Immissionsort 2 a und g die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen tags 56,6 dB(A) und nachts 51,3 dB(A) (I-Ort 2 a) bzw. tags 54,6 dB(A) und nachts 49,4 dB(A) (I-Ort 2 g). Im II. OG werden am Immissionsort 2 a, b, c und g die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen für Immissionsort 2 a tags 56,7 dB(A) und nachts 51,5 dB(A); am Immissionsort 2 b tags 54,5 dB(A) und nachts 49,3 dB(A); am

Immissionsort 2 c tags 54,4 dB(A) und nachts 49,1 dB(A) und am Immissionsort 2 g tags 54,9 dB(A) und nachts 49,7 dB(A).

Im EG werden am Immissionsort 50 b keine Grenzwerte überschritten. Im I. und II. OG werden die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen nachts 49,7 dB(A) bzw. 50,3 dB(A).

Am Immissionsort 2 d, e und f ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 2 a bis g zwischen 0,6 dB(A) und 1,1 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 64,4 dB(A) und nachts 55,7 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 64,2 dB(A) und von 56,5 dB(A) für die Nacht.

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseiten ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der Örtlichkeit sind aufgrund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden nicht durchführbar. Vor dem Grundstück des Einwenders ist jedoch aktiver Lärmschutz in Form von Gleisschmieranlagen angeordnet worden. (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.1 sowie Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.4.1.4.) Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Mit Blick auf diese Vorbelastung liegen die Grenzwertüberschreitungen aus dem Stadtbahnneubau unterhalb dieser bereits vorhandenen Werte. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, zusätzlich zum aktiven Lärmschutz passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Der Einwand, dass durch den Stadtbahnverkehr eine Beeinträchtigung der Privatsphäre im Bereich der Erdgeschossfenster eintrete, wird aus den zur Einwendergruppe 3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Die Bedenken gegen Schäden aufgrund von Erschütterungen durch die Stadtbahn wird aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2 genannten Gründen sowie der Nebenbestimmung unter 1.1.4.1.2 zurückgewiesen. Die unter Ziffer 1.1.4.1.2 angeordnete Nebenbestimmung stellt für die betroffenen Gebäude die Durchführung von Beweissicherungsverfahren sicher und verpflichtet die Vorhabenträgerin zu Entschädigungs- bzw. Schadensersatzleistungen. Ein solches Verfahren ist auch im Sinne der Vorhabenträgerin, um mögliche Schäden genau dokumentieren zu können.

Der Einwand zur Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 8

Der Einwender erhebt Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 zurückgewiesen. Der Antrag zur Aussetzung des Verfahrens und zur Veröffentlichung der Wirtschaftlichkeitsberechnung wird aus den in den Ausführungen zum Einwender Nr.7 genannten Gründen abgelehnt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum nicht verworfen worden ist. Die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum ist weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten.

Der Einwender erhebt Einwendungen gegen die Endstation Hemmingen Westerfeld, da diese in einem Überschwemmungsgebiet und auf einer Altablagerungsstätte liege, welche bislang nicht saniert worden ist. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen.

Der Einwender beanstandet, dass der Schutzstreifen für Radfahrer im Kreuzungsbereich Göttinger Landstraße / Deveser Str. / Kirchdamm und Göttinger Landstraße / Gutenbergstraße / Berliner Straße abrupt endet, sodass der Radverkehr gefährdet werde. Der Einwand wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen.

Einwender Nr. 10

Die Einwenderin bezweifelt die Sicherstellung der Finanzierung und befürchtet zusätzliche Belastungen für Bürger und Bürgerinnen der Stadt Hemmingen. Daher wurde um Beantwortung einzelner Fragestellungen gebeten.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Wirtschaftlichkeitserwägungen oder gar die Schaffung von Fördervoraussetzungen nach dem GVfG weder Regelungsgegenstand noch Zweck eines Planfeststellungsverfahrens sind. Die Regelung und Sicherstellung der Finanzierung des Vorhabens ist vielmehr grundsätzlich Sache der Vorhabenträgerin.

Die Vorhabenträgerin hat die einzelnen konkreten Fragen der Antragstellerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde abschließend beantwortet, sodass auf diese verwiesen wird. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 3 Bezug genommen.

Einwender Nr. 11

Der Einwender wohnt in ca. 500 m Entfernung zur Trasse. Er bemängelt die seiner Auffassung nach verspätete Information der Anlieger per Post.

Der Einwand wird aus den unter Ziffer 2.2.1.3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 12

Die Einwenderin erhebt Einwendungen gegen die Endstation Hemmingen Westerfeld, da diese in einem Hochwasserschutzgebiet und auf einer Altablagerungsstätte liege, welche bislang nicht saniert worden ist. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen.

Die Einwendung zur Mangelhaftigkeit des Verkehrsgutachtens wird aus den unter Ziffer 2.2.2.1.2.4 aufgeführten Gründen zurückgewiesen.

Die Einwenderin erhebt zudem Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 zurückgewiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum nicht verworfen worden ist. Die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum ist weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten.

Der Einwand hinsichtlich einer unterlassenen artenschutzrechtlichen Prüfung der Artengruppen Fledermäuse und europäische Vogelarten wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen.

Einwender Nr. 13

Die Einwender erheben Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 zurückgewiesen.

Es wird ferner die Kappung der Buslinie 300 in Hemmingen Westerfeld gerügt. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Einwendergruppe 2 verwiesen.

Des Weiteren wird eingewandt, dass die Einbahnstraßenregelung im Bereich der Reinekestraße, Fritz Kuckuck Straße zu Ausweichverkehren in der Saarstraße führen könnte, wodurch das Unfallrisiko und die Lärmbelastung in der Saarstraße erhöht werden. Die Einwendung wird aus den in den Ausführungen zur Einwendergruppe 3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Es wird bemängelt, dass die Art des Oberbaus im Bereich der Westseite der Göttinger Landstraße zwischen den Haltepunkten „Saarstraße“ und „Deveser Straße“ aus den Planunterlagen nicht hervorgehe. Zudem müssten auch die Poltergeräusche, die beim Überfahren der Gleise entstehen (z.B. an der Westseite der Göttinger Landstraße zwischen den Haltepunkten Saarstraße und Deveser Straße), in den Schallemissionsberechnungen berücksichtigt werden. Der Einwand wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 3 zurückgewiesen.

Des Weiteren wird beanstandet, dass der Schutzstreifen für Radfahrer im Kreuzungsbereich Kirchdamm / B3/ Deveser Straße abrupt endet, sodass der Radverkehr gefährdet werde. Es wird gebeten, für geradeaus Fahrende und Linksabbieger durchgehende Schutzstreifen vorzusehen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen.

Die Einwender rügen ferner in Bezug auf den Hochwasserschutz, dass in den Planunterlagen keine Höhenkarten enthalten seien, aufgrund derer die Angaben zu Höhenangaben oberhalb des HQ 100-Werts nachprüfbar seien. Zudem wird eine Begründung gefordert, inwieweit die Auswirkungen des Klimawandels nicht berücksichtigt werden müssen. Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2).

Die Einwendung zur Mangelhaftigkeit des Verkehrsgutachtens wird aus den unter Ziffer 2.2.2.1.2.4 aufgeführten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 14

Der Einwender ist Mieter und hat eine Einwendung für den Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße Nr.17 eingereicht und eigenhändig „im Auftrag“ unterschrieben. Eine Vollmacht des Eigentümers war der Einwendung nicht beigelegt. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde bei dem Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 17 teilte dieser mit, dem Unterzeichner keinen Auftrag zur Erhebung einer Einwendung erteilt zu haben und dementsprechend auch keine Vollmacht erteilen wird. Damit konnte die Einwendung nicht wirksam einbezogen werden. Da die Einwendung jedoch wortgleich zu den Einwendungen der Einwendergruppe 1 war, hat die Planfeststellungsbehörde die Belange in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt. Es wird dementsprechend auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 1 verwiesen.

Einwender Nr. 15

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 40.

Der Einwender rügt zum einen die seiner Auffassung nach verspätete Information per Post. Dieser Einwand wird aus den unter Ziffer 2.2.1.3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Der Einwand, dass durch den Stadtbahnverkehr eine Beeinträchtigung der Privatsphäre im Bereich der Erdgeschossfenster eintrete, wird aus den zur Einwendergruppe 3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Außerdem wird der Wegfall öffentlicher Parkplätze bemängelt. Die Planfeststellungsbehörde hat die künftig veränderte Parkplatzsituation in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt; hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 sowie 2.2.2.11.2 verwiesen.

Der Einwender macht zudem geltend, dass für Gewerbebetriebe mit Umsatzeinbußen zu rechnen sei. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ausführlich mit der Ausbaukonzeption und den verkehrlichen Veränderungen in der Göttinger Landstraße (vgl. Ziffer 2.2.2.3.2) sowie den Folgen des Vorhabens für die ansässigen Gewerbebetriebe (vgl. Ziffer 2.2.2.11) auseinandergesetzt. Hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr.2 verwiesen.

Der Einwender wendet sich zudem gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes und fordert eine Verlegung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum nach Süden oder Norden. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Einwender Nr.1 verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Planänderung den Hochbahnsteig zwar nicht verlegt, aber Änderungen im Kreuzungsbereich der Deveser Straße/ Kirchdamm/ Göttinger Landstraße mit geringer Gleisverschiebung in Richtung Westen und geänderter Führung der Richtungsfahrbahnen stadtauswärts der Göttinger Landstraße, sowie einen Verzicht im Bereich der Haltestelle Hemmingen/ Zentrum auf den einseitig vorgesehenen besonderen Bahnkörper als begrünte Gleisanlage und Einrichtung eines überfahrbaren Stadtbahngleises als „feste Fahrbahn“ vorgenommen. Damit entfällt die Grundstücksinanspruchnahme des Einwenders. Es wird insoweit auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 2a, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 2a verwiesen. Die Einwendung hat sich diesbezüglich damit erledigt.

Da ein Grunderwerb nicht mehr erforderlich ist, müssen auch keine Bepflanzungen wie die vom Einwender angesprochene Fliederhecke mehr entfernt werden. Es gehen auch keine privaten Stellplätze auf dem Grundstück verloren, die Zufahrt zum Grundstück wird sich nicht in der vom Einwender befürchteten Weise verändern und auch eine Verlegung des Heizöltanks auf dem Grundstück des Einwenders ist nicht mehr notwendig, sodass sich die Einwendung auch in

diesen Punkten erledigt hat. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass sämtliche notwendigen Umbauten wie Einfriedung, Niveauausgleich, Entwässerung, Beleuchtung oder ggf. Arbeiten für den angesprochenen Tank etc. von der Vorhabenträgerin zu leisten sind. Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass die Bewegungsflächen im öffentlichen Straßenraum und den Anschlussbereichen zu den privaten Flächen im Rahmen der Ausführungsplanung nach DIN 18024-1 geplant werden und alle im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens betroffenen Bewegungsflächen nach dem notwendigen Umbau barrierefrei nutzbar sein werden. Auf die entsprechende Zusage zu Ziffer 1.1.6 wird insoweit verwiesen.

Der Einwander bemängelt zudem die Breite des Rad- und Gehweges vor seinem Grundstück. Dieser Einwand bezog sich im Wesentlichen jedoch auf die Möglichkeit der Verringerung der Grundstücksinanspruchnahme des Einwenders. Eine Grundstücksinanspruchnahme ist aufgrund der Planänderung durch die Vorhabenträgerin nicht mehr notwendig (s.o.), sodass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass sich der Einwand auch in diesem Punkt erledigt hat. Sofern der Einwander die Breite des Rad- und Gehweges generell moniert, wird der Einwand zurückgewiesen. Die Detailausbildung der Straßenraumplanung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insoweit wird auf Ziffer 2.2.2.4.2.2 verwiesen.

Der vom Einwander monierte Haltestellenlärm ist in jeglicher Art in die Schallberechnung durch Ansetzen der Streckenhöchstgeschwindigkeit berücksichtigt worden. Gemäß der anzuwendenden Richtlinie Schall 03 sind für Schienenverkehre im Bahnhofsbereich die zulässigen Geschwindigkeiten anzusetzen. Damit werden sämtliche bahnhofstypischen Geräusche, Anfahr- und Abbremsgeräusche sowie eventuelles Bremsenquietschen etc. in der Berechnung der Beurteilungspegel berücksichtigt.

Die Ausführungen zum Lärmschutz werden wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 50 a, b, c, d, e und f, folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich aus dem Neubau der Stadtbahn. Im EG werden am Immissionsort 50 a die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 58,8 dB(A) und nachts 53,6 dB(A). Im I. und II. OG werden sowohl die Tagesgrenzwerte als auch die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen tags 59,3 dB(A) und nachts 54,1 dB(A) bzw. tags 59,4 dB(A) und nachts 54,1 dB(A).

Am Immissionsort 50 b werden im EG keine Grenzwerte überschritten. Im I. und II. OG werden die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen nachts 49,7 dB(A) bzw. 50,3 dB(A).

Am Immissionsort 50 c ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

An den Immissionsorten 50 d bis f ergeben sich für das EG, I.OG sowie II. OG jeweils Überschreitungen der Nachtgrenzwerte. Die Beurteilungspegel betragen nachts zwischen 49,7 dB(A) und 53,0 dB(A).

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 50 a bis f zwischen 0,1 dB(A) und 1,1 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 65,2 dB(A) und nachts 56,6 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 65,5 dB(A) und von 58,1 dB(A) für die Nacht.

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseiten ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der Örtlichkeit sind aufgrund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden jedoch nicht durchführbar. Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Mit Blick auf diese Vorbelastung liegen die Grenzwertüberschreitungen aus dem Stadtbahnneubau unterhalb dieser bereits vorhandenen Werte. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Ferner wird befürchtet, dass es durch die Unterbrechung des Verkehrsflusses aufgrund von Signalanlagen und Haltestellen und durch entsprechendes Anhalten und erneutes Wiederanfahren der Kfz zu zusätzlichen Emissionen in Form von Erschütterungen und insbesondere giftigen Schwermetallen und Motorabgasen auf der Göttinger Landstraße kommt. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1.4.1, sowie Ziffer 2.2.2.4. zurückgewiesen. Ergänzend wird ausgeführt, dass vor Ort emittierende Abgase nach dem Bau der B 3neu und dem Ersatz von Bussen durch die Stadtbahn eher geringer werden dürften, da der prognostizierte Verkehr laut Verkehrsgutachten der IGS (Unterlage 17) um 751 auf 11.501 Kfz täglich zurückgehen wird.

Der Einwender bemängelt des Weiteren, dass durch die Verlegung der Straßenleuchte der Wohnwert für die Mieter aufgrund der zusätzlichen Beleuchtung sinken würde. Der Standort der Straßenlaternen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Vorhabenträgerin hat jedoch mitgeteilt, dass die Ausleuchtung von Wohngebieten nur mit ca. 1 Lux erfolgt und die Streuverluste mit entsprechenden Reflektoren exakt auf die Nutzfläche gelenkt werden, sodass die 10m entfernte Fassade des Wohnhauses des Einwenders nicht mehr angestrahlt wird. Zudem werden, auch aus Insektenschutzgründen, wärmere Lichtfarben ohne die Blendwirkung des hellweißen Lichtes eingesetzt.

Hinsichtlich der befürchteten Wertminderungen für das Grundstück wird auf Ziffer 2.2.2.11.1 verwiesen.

Der Einwand zur Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 19

Die Einwenderin bezweifelt die Finanzierung des Vorhabens, da der Bau der Stadtbahn für das Förderprogramm des Bundes zu spät komme. Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand zurück, da die Schaffung von Fördervoraussetzungen nach dem GVfG weder

Regelungsgegenstand noch Zweck eines Planfeststellungsverfahrens sind. Die Regelung und Sicherstellung der Finanzierung des Vorhabens ist Sache der Vorhabenträgerin.

Zudem fragt die Einwenderin nach Schutzmaßnahmen für das Fledermausvorkommen an der P+R Anlage. Hierzu wird auf die Ausführungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung und die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten / Verbotstatbeständen unter Ziffer 2.2.2.5 verwiesen.

Die Einwendung zur Mangelhaftigkeit des Verkehrsgutachtens wird aus den unter Ziffer 2.2.2.1.2.4 aufgeführten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 22

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 113. Sie bemängeln, dass die Zufahrt zur P+R Anlage direkt an ihrer Grundstücksgrenze verläuft und befürchten entsprechende Lärm- und Lichtbeeinträchtigungen. Es wird vorgeschlagen, die gesamte P+R Anlage um drei Meter nach Norden zu verschieben. Sofern dies nicht möglich ist, möchten die Einwender eine Zufahrt zu ihrem Grundstück unmittelbar vom Kreisverkehr her. Es müsse gewährleistet werden, dass auch größere Fahrzeuge das Grundstück erreichen können.

Eine Verschiebung der gesamten P+R Anlage um drei Meter nach Norden war nicht möglich, da die Abstellgleise aufgrund einer Vorgabe der üstra um 4m verlängert werden mussten. Die Vorhabenträgerin hat die Einwendung in ihrer Planänderung jedoch in der Form berücksichtigt, dass sie die Zufahrt zur P+R Anlage umgeplant hat. Auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 5a wird insoweit verwiesen. Die Zufahrt knickt nun direkt nach den Abstellgleisen in einer platzsparenden Kurve nach Norden ab. Zudem wurde den Einwendern eine Winkelstützwand mit Sichtschutz zugesagt, welche auch im vorgenannten Lageplan enthalten ist. Auch hat die Vorhabenträgerin eine zusätzliche Zufahrt zum Grundstück der Einwender geplant. Die Vorhabenträgerin hat sowohl in der Gegenäußerung als auch im Erörterungstermin zugesagt, die Ausführung der Zufahrt und die räumliche Aufteilung der Ausgleichsmaßnahme mit den Einwendern abzustimmen. Mit Schreiben vom 24.11.2015 hat die Vorhabenträgerin weiter zugesagt, die Zufahrt zum Grundstück der Einwender regelkonform umzubauen. Auf die entsprechenden Zusagen zu Ziffer 1.1.6 wird verwiesen.

Im Erörterungstermin wurden von den Einwendern zusätzlich Bedenken hinsichtlich der Entwässerung geäußert. Da das Grundstück der Einwender tiefer als die Endhaltestelle liege, werde befürchtet, dass das dort anfallende Oberflächenwasser auf das Grundstück laufe. Diesbezüglich wird auf die vorgenannte Winkelstützwand verwiesen. Diese soll ein Abfließen des Oberflächenwassers von der Endhaltestelle auf das Grundstück der Einwender verhindern. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin in diesem Zusammenhang zugesagt, die Verhinderung des Abfließens des Oberflächenwassers von der Endhaltestelle auf das Grundstück der Einwender sicherzustellen. Auf die entsprechende Zusage unter Ziffer 1.1.6 wird verwiesen. Die Einwender monieren zudem, dass das Oberflächenwasser der Göttinger Landstraße derzeit regelwidrig auf ihr Grundstück geleitet werde. Da diese ggf. regelwidrige Entwässerung nicht vorhabenbedingt ist, können hierzu keine Regelungen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens getroffen werden. Die Einwender haben sich diesbezüglich an den zuständigen Straßenbaulastträger zu halten.

Hinsichtlich der Befürchtung von Lärmimmissionen werden die Ausführungen zum Lärmschutz wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 153 / 154 jeweils a, b, c, d, e folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 64/54 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwerte werden nicht überschritten. Aus der Maßnahme Neubau der Stadtbahn ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 28,5 dB(A) und 50,3 dB(A) tags sowie 23,2 dB(A) und 45,1 dB(A) nachts für den Immissionsort 153. Für den Immissionsort 154 ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 34,3 dB(A) und 46,9 dB(A) tags sowie 29,0 dB(A) und 41,6 dB(A) nachts.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort zwischen 0,9 dB(A) und 2,0 dB(A) (I-Ort 153) bzw. zwischen 1,2 dB(A) und 2,0 dB(A) (I-Ort 154) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung für den Immissionsort 153 von bis zu tags 64,6 dB(A) und nachts 55,8 dB(A) und für den Immissionsort 154 von bis zu tags 59,9 dB(A) und nachts 51,1 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen für den Immissionsort 153 maximale Werte für den Tag von 63,7 dB(A) und von 55,2 dB(A) für die Nacht und für den Immissionsort 154 maximale Werte für den Tag von 58,0 dB(A) und von 50,0 dB(A) für die Nacht.

Ein Anspruch auf Lärmschutz bzw. angemessene Entschädigung in Geld besteht daher nicht.

Einwender Nr. 23

Der Einwender erhebt Einwendungen gegen die Endstation Hemmingen Westerfeld, da diese in einem Überschwemmungsgebiet und auf einer Altablagerungsstätte liege, welche bislang nicht saniert worden ist. Die Versiegelung mit Rückhaltebecken sei nicht hinnehmbar, da bei Jahrhunderthochwassern die Auswaschung unter der Versiegelung stattfinden werde.

Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen.

Einwender Nr. 24

Der Einwand zur Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Es werde außerdem befürchtet, dass die von der Stadtbahn verursachenden Fahrgeräusche sowie die zu erwartenden Bodenerschütterungen nicht ausreichend in die Planung einbezogen wurden. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es nicht erkennbar, dass oder inwieweit die von der Stadtbahn verursachenden Fahrgeräusche und die Erschütterungen nicht ordnungsgemäß berücksichtigt worden sind. Lärm und Erschütterungen sind durch die jeweiligen Gutachten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ordnungsgemäß berücksichtigt worden. Es gibt keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung. Die Bedenken werden von der Planfeststellungsbehörde daher nicht geteilt. Hinsichtlich der Immissionen wird auf Ziffer 2.2.2.4 sowie die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.1.4 verwiesen. Die Ausführungen zum Lärmschutz werden zudem wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 303 a – c folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwerte werden nicht überschritten. Aus der Maßnahme Neubau der Stadtbahn ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 47,8 dB(A) und 53,3 dB(A) tags sowie 42,6 dB(A) und 48,1 dB(A) nachts.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 303 a – c zwischen 1,0 dB(A) und 1,3 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 66,0 dB(A) und nachts 57,3 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 65,1 dB(A) und von 56,9 dB(A) für die Nacht.

Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht.

Einwender Nr. 25

Die Einwendung ist wortgleich zur Einwendung Nr. 24, sodass der Einwand unter Verweis auf die Ausführungen zum Einwender Nr. 24 zurückgewiesen wird.

Die Ausführungen zum Lärmschutz werden zudem wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 304 a – b folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts. Die Grenzwerte werden nicht überschritten. Aus der Maßnahme Neubau der Stadtbahn ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 45,8 dB(A) und 48,4 dB(A) tags sowie 40,6 dB(A) und 43,2 dB(A) nachts.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 304 a – b zwischen 0,9 dB(A) und 1,2 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 60,2 dB(A) und nachts 51,5 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 59,5 dB(A) und von 51,3 dB(A) für die Nacht.

Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht.

Einwender Nr. 26

Die Einwenderin moniert, dass die Planung keine separaten Radwege vorsieht, was dem Radwegenetz der Region widerspreche. Insbesondere in Kreuzungsbereichen sei die Führung von Radfahrern auf Schutzstreifen für unsichere Fahrer und Kinder gefährlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Radwegenetz der Region Hannover stellt keine verbindliche Vorgabe für zu planende Radwege dar. Zudem wurde auch nicht substantiiert vorgetragen, inwiefern die Planung von diesem Konzept abweicht.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat ferner nachrichtlich mitgeteilt, dass die Stadt Hemmingen plane, den Gehweg für diejenigen Radfahrer freizugeben, die sich eine Nutzung des Schutzstreifens nicht zutrauen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Einwender Nr. 27

Der Einwender beanstandet, dass der Schutzstreifen für Radfahrer im Kreuzungsbereich an den B+R Stationen Kirchdamm und Berliner Straße abrupt endet, sodass der Radverkehr gefährdet werde. Es wird gebeten, in beiden Kreuzungen gesonderte Fahrspuren deutlich über den gesamten Kreuzungsbereich auszuweisen. Zudem wird bemängelt, dass die Ausstattung mit 4 bzw. 9 Fahrradparkmöglichkeiten mangelhaft sei und die Fahrradabstellmöglichkeiten überdacht werden müssen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ADFC (Ziffer 2.4.2.15.3) verwiesen.

Einwender Nr. 28

Die Einwenderin stellt das Erfordernis der B 3 neu in Frage. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Bei dem Neubau der B 3 neu handelt es sich um ein selbstständiges Vorhaben, deren Planrechtfertigung in dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu behandeln ist. Der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der B 3 neu vom 15.09.2004 ist seit dem 09. Juni 2010 bestandskräftig, sodass das Vorhaben insgesamt und damit auch die Planrechtfertigung rechtskräftig festgestellt worden ist. Die Einwenderin moniert zudem, dass die Umweltschäden der B 3 neu in diesem Planfeststellungsverfahren mitberücksichtigt werden müssten. Zumindest stünden diese Schäden in keinem Verhältnis zum „minimalen Gewinn“ der Stadtbahn, solange der Abschnitt II der Stadtbahnverlängerung A-Süd in einem Torso ende, da der Anschluss nach Arnum nicht verbindlich geplant wird.

Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme der LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen. Zudem weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum auch weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ferner ausführlich mit den umweltfachlichen Belangen des mit diesem Beschluss genehmigten Vorhabens auseinandergesetzt (Ziffer 2.2.2.5. sowie 2.2.2.9. mit den entsprechenden Nebenbestimmungen). Hierauf wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Einwender Nr. 29

Der Einwender erhebt Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeitsberechnung, insbesondere gegen die ihr zugrunde gelegten Zahlen.

Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 zurückgewiesen.

Einwender Nr. 30

Die Einwenderin erhebt Bedenken gegen die Planung der Endstation Hemmingen Westerfeld auf einer Altablagerungsstelle und in einem Hochwasserschutzgebiet.

Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) zurückgewiesen.

Einwender Nr. 32

Die Einwender monieren, dass eine Gleisverschlingung nicht ausreichend geprüft worden sei. Das Gleisbett sollte so schmal wie möglich ausfallen, da die Trennwirkung der B 3 – besonders in Westerfeld – durch die Trassenführung der Bahn noch zunehmen werde. Der Einwand wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2.1 genannten Gründen zurückgewiesen.

Die Einwender erheben zudem Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeitsberechnung. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sei nur dann gegeben, wenn der 3. Abschnitt der Stadtbahnstrecke A-Süd bis Arnum realisiert würde. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) sowie zur Einwendergruppe 2 und 3 zurückgewiesen. Zudem weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum auch weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten ist.

Einwender Nr. 34

Der Einwender erhebt Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeitsberechnung, insbesondere gegen die ihr zugrunde gelegten Zahlen und moniert den fehlenden Anschluss Arnums. Die Einwenderin erhebt zudem Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Bedenken werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 zurückgewiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum nicht verworfen worden ist. Die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum ist weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten.

Es wird eine eigene Busspur statt einer Stadtbahn vorgeschlagen. Diesem Einwand vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen und teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass eine eigene Busspur in Hemmingen die bestehende Störanfälligkeit der Buslinien in Hannover nicht beseitigen würde. Die geplante Stadtbahnverbindung stellt auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die wirtschaftlichere Alternative zur Beibehaltung / Optimierung der Busverbindungen dar. Die Vorteile für die Nutzer sind zum einen die Verkürzung der Reisezeiten bei gleichzeitiger Steigerung der Beförderungsqualität infolge der Trennung von Stadtbahnverkehr und des MIV durch den besonderen Bahnkörper.

Die Einwenderin erhebt zudem Bedenken gegen die Einbeziehung einer zukünftigen Wohnbebauung der „Fläche 60“ neben Glende und fragt, welche Annahmen / Zahlen in die Straßenbenutzung eingerechnet worden sind. Hierzu hat die Vorhabenträgerin folgendes mitgeteilt:

„Eine Entwicklung der direkt an der Stadtbahn gelegenen sog. „Fläche 60“ seitens der Stadt Hemmingen ist geplant. Für aktuelle Informationen zur Wohnbebauung bei Glende verweisen wir auf die folgende Stellungnahme der Stadt Hemmingen:

Im Flächennutzungsplan sind für das Gartencenter Glende sowie für die westlich angrenzenden Flächen bis zum Graben HE64 und für die nördlich angrenzenden Flächen in einem ca. 50 m breiten Streifen entlang der B3(alt) gemischte Bauflächen dargestellt. Die übrigen Flächen nördlich des Gartencenters bzw. westlich der B3(alt) sind bis zum Graben HE64 als Wohnbauflächen, die durch einen Grünzug gegliedert werden, dargestellt.

Es wird das Ziel verfolgt, auf diesen Flächen vor dem Hintergrund der attraktiven Lage und der guten ÖPNV-Anbindung eine angemessene Verdichtung zu erreichen. Auf den als Wohnbauflächen dargestellten Flächen wird daher eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern, Reihenhäusern, Stadtvillen mit zwei bis drei Geschossen als sinnvoll erachtet. Entlang der B3(alt) bzw. im Bereich der Stadtbahnhaltestelle sind Geschäftshäuser mit Läden, Dienstleistungen, Arztpraxen und Büros, ggf. in oberen Etagen auch Wohnen, denkbar und angrenzend an das

Gartencenter Glende könnten weitere Mischgebietsnutzungen ermöglicht werden, z.B. weitere wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen und Wohnen. Nach vorliegenden, jedoch noch abzustimmenden, Konzepten könnten in dem Bereich ca. 200 bis 250 Wohneinheiten entstehen.

Perspektivisch ist davon auszugehen, dass eine Entwicklung dieser Flächen erfolgt, jedoch wird dies voraussichtlich frühestens ab 2018/2019 der Fall sein, sofern die Flächen dann verfügbar sind.

Da sich die Prognose generell auf das Jahr 2025 bezieht, ist theoretisch die komplette Zahl der Wohneinheiten anzusetzen. In der Wirtschaftlichkeitsberechnung wurden jedoch nur 150 Wohneinheiten mit 300 Personen angesetzt.“

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Fragen der Einwenderin damit abschließend beantwortet worden. Die Planfeststellungsbehörde hält es insbesondere für zulässig, die Zahlen zukünftiger Wohnbebauung in dem von der Vorhabenträgerin erfolgtem Umfang in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einzubeziehen, wenn die Planungen der Stadt Hemmingen aufgrund des entsprechenden Flächennutzungsplans bereits insoweit fortgeschritten sind, da sich die Verkehrsprognose auf das Jahr 2025 bezieht.

Einwender Nr. 37

Der Einwender erhebt grundsätzliche Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und hält ein bedarfsorientiertes Buskonzept für sinnvoller. Die Einwendung wird unter Verweis auf die entsprechenden Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 sowie zu Einwender Nr. 34 zurückgewiesen.

Zudem bemängelt der Einwender die durch die Stadtbahn verursachte Lärmbelästigung. Der Straßenverkehr werde durch eine Stadtbahn nicht vermindert. Die Frequentierung einspuriger Fahrbahnen für den KfZ-Verkehr, die noch näher an die Häuser rücken würden, werde stark erhöht. Die Bedenken werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Straßenverkehr wird nach Verkehrsfreigabe der B 3neu auf der Göttinger Landstraße abnehmen. Insoweit wird auf die Verkehrsuntersuchung der IGS und den Prognose-Fall verwiesen, welcher die Situation nach Verkehrsfreigabe der B 3neu mit Stadtbahn darstellt (entspricht dem sog. „Netzfall 6“ der Verkehrsuntersuchung zur B 3 neu). In der schalltechnischen Untersuchung wurden zudem die Lärmbelastungen für die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke / Häuser umfassend untersucht. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.4.1 sowie die entsprechenden Nebenbestimmungen zu Ziffer 1.1.4.1 und das schalltechnische Gutachten (Unterlage 11.1) wird verwiesen.

Einwender Nr. 38

Der Einwender Nr. 38 hat ebenfalls die Stellungnahme für den LBU abgegeben. Die in der Einwendung als Privatperson erhobenen Einwendungen werden unter Verweis auf die Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2.) sowie die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 zurückgewiesen.

Einwender Nr. 39

Die Einwenderin erhebt einen Teil wortgleicher Einwendungen wie die Einwendergruppe 2 sowie eine Einwendung entsprechend Nr. 3 der Stellungnahme des LBU zum Artenschutz und einer etwaigen unterlassenen artenschutzrechtlichen Prüfung der Fledermäuse und europäisch geschützter Vogelarten. Die Einwendung wird aus den in den Ausführungen zur Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.4.2.15.2) sowie zur Einwendergruppe 2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 40

Die Einwenderin erhebt einen Teil der Einwendungen der Einwendergruppe 3. Zum Teil sind die Einwendungen wortgleich übernommen, zum Teil leicht abgeändert. Die Einwendung wird aus den in den Ausführungen zur Einwendergruppe 3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 41

Die Einwendung wird aus den unter den Ausführungen zur Einwendergruppe 2, zu Einwender Nr. 12 sowie der Stellungnahme des LBU (Ziffer 2.2.4.15.2.) genannten Gründen zurückgewiesen.

Zur Einwendung hinsichtlich der Planrechtfertigung der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen Westerfeld und der Planung eines besonderen Bahnkörpers wird auf die Ausführungen zu 2.2.2.1. bis 2.2.2.3 verwiesen. Zudem weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum auch weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten ist.

Einwender Nr. 42

Der Einwender ist zu 2/3 ideeller Eigentümer des Grundstückes Kirchdamm 2. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstückes. Auf der von der Vorhabenträgerin überplanten Fläche befindet sich eine transparente offene Wartehalle. Das Aufstellen dieser Wartehalle gehe auf eine Vereinbarung zwischen der damaligen Gemeinde Hemmingen und der damaligen Lindener Volksbank eG, heute Hannoversche Volksbank eG vom 12. / 15. September 1975 zurück. In diesem Zusammenhang sei auch mit Schreiben vom 12.09.1985 das Aufstellen eines Fahrradständers genehmigt worden. Der Einwender bittet um Bestätigung der Kostentragungspflicht für das Versetzen der offenen Wartehalle sowie des Fahrradständers und der Schließung der durch die Versetzung entstehenden offenen Bürgersteigflächen. Er weist zudem darauf hin, dass im Zusammenhang mit dem Kauf der vorgenannten Flächen die Vereinbarung von September 1975 im gegenseitigen Einverständnis aufzuheben wäre.

Die Vorhabenträgerin hat die Einwendung im Rahmen ihrer Planungsänderung berücksichtigt. Aufgrund der Umplanung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum ist eine Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders nicht mehr vorgesehen. Es wird insoweit auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 2a, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 2a verwiesen. Dementsprechend muss nicht über die vorhandene Gehweggrenze hinaus in das Grundstück des Einwenders eingegriffen werden, sodass die vorhandene Wartehalle und die vorhandenen Fahrradabstellplätze erhalten bleiben. Damit wird die Vereinbarung zwischen der damaligen Gemeinden Hemmingen und der damaligen Lindener Volksbank eG, heute Hannoversche Volksbank eG vom 12. / 15. September 1975 nicht berührt.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung mitgeteilt, dass es im Rahmen der Ausführungsplanung wünschenswert wäre, auf der bereits zum jetzigen Zeitpunkt öffentlich genutzten privaten Fläche weitere Fahrradbügel aufzustellen. Dies möchte die Vorhabenträgerin im Wege einer privatrechtlichen Vereinbarung, ggf. in Abänderung zur o.g. Vereinbarung von September 1975, entsprechend regeln. Hierzu hat Herr Wojtczak als Vertreter der Interessen der Volksbank Hannover eG im Erörterungstermin ausgeführt, dass die Volksbank Hannover sich mit einer privatrechtlichen Vereinbarung einverstanden erklärt. Er wies die Vorhabenträgerin darauf hin, dass jedoch ebenfalls der weitere Miteigentümer des Grundstückes in die Verhandlungen einzubeziehen ist, was seitens der Vorhabenträgerin zugesagt wurde.

Die Vorhabenträgerin hat ebenfalls die Kostenübernahme für erforderliche vorhabenbedingte Umbauten erklärt sowie eine sichere und fachgerechte Ausführung zugesagt.

Herr Wojtczak hat im Erörterungstermin ebenfalls darauf hingewiesen, dass auf dem Grundstück Kirchdamm 2 ein Telekommunikations-Knotenpunkt der Telekom betrieben werde und seinerzeit ein diesbezüglicher Mitbenutzungsvertrag geschlossen worden sei. Er bat die Vorhabenträgerin Kontakt mit der Telekom aufzunehmen und abzuklären, ob bzgl. des Vertrages bzw. des Knotenpunktes noch etwas abzuklären sei. Die Vorhabenträgerin hat hierzu mitgeteilt, dass sie bereits in Kontakt mit der Telekom stehe. Es wurde zugesagt, dass die Vorhabenträgerin hier federführend tätig und auf die Volksbank zugehen wird, sofern durch den Bau der Straßenbahn bestehende Verträge, Vereinbarungen oder Ähnliches angepasst oder abgeändert werden müssten.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Einwender Nr. 43

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstückes Göttinger Landstraße 36.

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes in einem Umfang von 52 m². Die Vorhabenträgerin hat die Einwendung im Rahmen ihrer Planungsänderung berücksichtigt. Aufgrund der Umplanung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum ist eine Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin nicht mehr vorgesehen. Es wird insoweit auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 2a, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 2a verwiesen. Die Einwendung hat sich in diesem Punkt daher erledigt.

Die Einwenderin befürchtet zudem Beeinträchtigungen ihrer Mieter durch die Erschütterungen des Straßenbahnbetriebes. Die geäußerten Bedenken werden aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2 genannten Gründen und unter Verweis auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.2 zurückgewiesen.

Der Einwand zur Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Zudem wird der Wegfall öffentlicher Parkplätze bemängelt. Die Planfeststellungsbehörde hat die künftig veränderte Parkplatzsituation in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt; hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 sowie 2.2.2.11.2 verwiesen.

Die Einwenderin moniert des Weiteren, dass eine optische Beeinträchtigung durch Oberleitungen und Ampelanlagen entstehen würde. Die Einwendung wird zum einen aufgrund der bestehenden Vorbelastungen zurückgewiesen. Zum anderen könnte eine optische Beeinträchtigung durch Oberleitungen nur durch Verzicht auf das Vorhaben vollständig vermieden werden. Wie oben ausgeführt, haben die Interessen Einzelner hinter dem öffentlichen Interesse an der Maßnahme zurückzustehen; dies gilt auch für die mit den unvermeidbaren Oberleitungen verbundenen optischen Beeinträchtigungen.

Die Einwenderin moniert des Weiteren, dass schon jetzt Regenwasser der Göttinger Landstraße auf ihr Grundstück fließe. Da diese ggf. regelwidrige Entwässerung nicht vorhabenbedingt ist, können hierzu keine Regelungen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens getroffen werden. Die Einwender haben sich diesbezüglich an den zuständigen Straßenbaulastträger zu halten.

Die Einwenderin rügt des Weiteren die Lärmbelästigung. Die Ausführungen zum Lärmschutz (Ziffer 2.2.2.4.1) werden wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 42 a, b, c, d und e sowie Immissionsort 43 a und b folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich aus dem Neubau der Stadtbahn. Im EG werden am Immissionsort 42 a und 42 b die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 57,7 dB(A) und nachts 52,4 dB(A) (I-Ort 42 a) bzw. tags 56,2 dB(A) und nachts 50,9 dB(A) (I-Ort 42 b). Im I. OG werden am Immissionsort 42 a, b, c und e die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen im I. OG bei Immissionsort 42 a tags 58,9 dB(A) und nachts 53,7 dB(A); bei Immissionsort 42 b tags 56,1 dB(A) und nachts 50,8 dB(A); bei Immissionsort 42 c tags 54,8 dB(A) und nachts 49,5 dB(A) und bei Immissionsort 42 e tags 54,4 dB(A) und nachts 49,2 dB(A). Am Immissionsort 42 d ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Am Immissionsort 43 a werden die die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 56,3 dB(A) und nachts 51,1 dB(A). Am Immissionsort 43 b ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 42 bzw. 43 zwischen 0,4 dB(A) und 0,8 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 63,9 dB(A) und nachts 55,3 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 64,5 dB(A) und von 57,2 dB(A) für die Nacht.

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseite ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der Örtlichkeit sind aufgrund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden jedoch nicht durchführbar. Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Mit Blick auf diese Vorbelastung liegen die Grenzwertüberschreitungen aus dem Stadtbahnneubau unterhalb dieser bereits vorhandenen Werte. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Der Einwand, dass durch den Stadtbahnverkehr eine Beeinträchtigung der Privatsphäre im Bereich des Gartens für die Mieter Am Ellernbusch 15 eintrete, wird aus den zur

Einwendergruppe 3 genannten Gründen mit der Änderung zurückgewiesen, dass ein Sichtschutz hier statt durch Gardinen durch andere eigene Vorkehrungen zumutbar ist.

Die Einwenderin hält zudem ein bedarfsorientiertes Buskonzept für sinnvoller. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 34 zurückgewiesen.

Des Weiteren nimmt die Einwenderin auf einen HAZ Artikel vom 12.02.2014 Bezug, in dem es um breitere Fuß- und Radwege sowie Bäume am Straßenrand der Göttinger Landstraße ging. Diese Aussage passe nicht mit dem jetzigen Vorhaben zusammen. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es nicht erkennbar, dass oder inwieweit die vorliegenden Planungen dem HAZ Artikel vom 12.02.2014 widersprechen. Die Vorhabenträgerin hat hierzu mitgeteilt, dass es in dem Artikel um geplante Bäume und breitere Nebenanlagen außerhalb des Haltestellenbereiches ging und sie der Einwenderin mit Datum vom 18.07.2014 den angrenzenden Planausschnitt übersandt hat. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Detailausbildung der Straßenraumplanung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Es wird insoweit auf Ziffer 2.2.2.4.2.2 verwiesen.

Einwender Nr. 44

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstückes Göttinger Landstraße 38 und betreibt in dem auf dem Grundstück stehenden Mehrfamilienhaus eine gynäkologische Praxis. Zudem befinden sich in dem Haus drei Wohneinheiten, welche vermietet sind.

Mit Schreiben vom 28.07.2014 hat die Einwenderin u.a. die Inanspruchnahme ihres Grundstückes in einem Umfang von 41 m², insbesondere vor dem Hintergrund des Wegfalls privater Stellplätze, gerügt. Nachdem die Vorhabenträgerin ihre Planung geändert hat (vgl. Ziffer 2.1.1) und eine Grundstücksinanspruchnahme der Einwenderin nicht mehr notwendig ist, hat die Einwenderin mit Schreiben vom 18.05.2015 ihre Einwendung vom 28.07.2014 diesbezüglich zurückgenommen, in den übrigen Punkten jedoch aufrecht erhalten.

Die Einwenderin bemängelte in diesem Zusammenhang die Breite des Rad- und Gehweges vor ihrem Grundstück. Dieser Einwand bezog sich im Wesentlichen jedoch auf die Möglichkeit der Verringerung der Grundstücksinanspruchnahme der Einwenderin. Eine Grundstücksinanspruchnahme ist aufgrund der Planänderung durch die Vorhabenträgerin nicht mehr notwendig, sodass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass sich der Einwand auch in diesem Punkt erledigt hat. Sofern die Einwenderin die Breite des Rad- und Gehweges generell moniert, wird der Einwand zurückgewiesen. Die Detailausbildung der Straßenraumplanung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insoweit wird auf Ziffer 2.2.2.4.2.2 verwiesen.

Zudem forderte die Einwenderin eine straßenbündige Gleisführung, wodurch der zu tätige Grunderwerb vermieden werden könnte. Die Forderung bezog sich ebenfalls auf die Vermeidung der Grundstücksinanspruchnahme der Einwenderin, welche aufgrund der Planänderung der Vorhabenträgerin nicht mehr notwendig ist, sodass sich der Einwand auch in diesem Punkt erledigt hat. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2.1. verwiesen.

Die Einwenderin befürchtet bei Erweiterung des Straßenkörpers auf den Bereich der privaten Stellplätze zudem eine Beeinträchtigung der Regenentwässerung, da sich die Regenentwässerung des Grundstückes unmittelbar unter den sechs privaten Patientenparkplätzen befindet. Da eine Grundstücksinanspruchnahme nicht mehr vorgesehen ist,

bleibt der Bereich der privaten Stellplätze und folglich der Bereich der Regenentwässerung des Grundstückes unberührt. Der Einwand hat sich daher erledigt.

Die Einwenderin bezweifelt des Weiteren die Planrechtfertigung und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Hierzu wird auf Ziffer 2.2.2.1. bis 2.2.2.3 sowie die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 verwiesen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum nicht verworfen worden ist. Die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum ist weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten.

Zudem moniert die Einwenderin, dass die Alternative der Verlegung des Hochbahnsteiges Hemmingen / Zentrum nach Süden hinter die Kreuzung Kirchdamm / Göttinger Landstraße / Deveser Straße nicht berücksichtigt worden sei. Die von der Einwenderin vorgeschlagene Alternative wurde im Anhörungsverfahren mehrfach von Einwendern vorgeschlagen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Alternative in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf Ziffer 2.2.2.3.2.2 verwiesen.

Der Einwand zur Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen. Ergänzend wird ausgeführt, dass die Planfeststellungsbehörde die Bedenken der Einwenderin zum Verlust von Patientinnen aufgrund der monierten schlechteren Erreichbarkeit der gynäkologischen Praxis nicht teilt. Die Umwege für den MIV betragen im Fall der Einwenderin 270 m aus Fahrtrichtung Süden und 170 m aus Fahrtrichtung Norden. Diese Umwege hält die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.1 für zumutbar. Für Nutzer der Straßenbahn ist die Erreichbarkeit der Praxis der Einwenderin sogar äußerst komfortabel. Vom Hochbahnsteig Hemmingen / Zentrum können die Patientinnen über den signalisierten Überweg mit einem Fußweg von 50 m die Praxis erreichen. Da sämtliche Hochbahnsteige barrierefrei ausgestaltet werden, dürfte dies vor allem auch für Patientinnen mit Kinderwagen äußerst vorteilhaft sein. Des Weiteren hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass die Erreichbarkeit des Grundstückes für Rettungsfahrzeuge, auch während der Bauzeit, ständig gewährleistet wird. Die angemessene Nutzung des Grundeigentums der Einwenderin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht unzumutbar beeinträchtigt.

Die Einwenderin moniert ferner, dass den Planunterlagen in Bezug auf die Zufahrten zum Grundstück der Einwenderin ein alter Bestand zugrunde liege, welcher die Zufahrt zu den Stellplätzen der Praxis nicht berücksichtige. Die Vorhabenträgerin hat hierzu eine erneute Vermessung zugesagt. Die Ergebnisse dieser neuen Vermessung sind in der Ausführungsplanung von der Vorhabenträgerin zugrunde zu legen. Ferner hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass alle vorhandenen Zufahrten und sonstigen Gegebenheiten bei der örtlichen Anpassung in der Ausführungsplanung (stufenfrei) berücksichtigt werden. Sowohl die Zufahrt von der Göttinger Landstraße auf die privaten Stellplätze der Praxis als auch die Zufahrt zu den Parkmöglichkeiten für die Mieter ist nach Umsetzung des Vorhabens durch die Vorhabenträgerin weiterhin zu ermöglichen und entsprechend an den Bestand anzupassen.

Zudem wird der Wegfall öffentlicher Parkplätze bemängelt. Die Planfeststellungsbehörde hat die künftig veränderte Parkplatzsituation in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt; hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 sowie 2.2.2.11.2 verwiesen. In diesem Zusammenhang wird nochmal darauf hingewiesen, dass eine Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin und der damit einhergehende Verlust privater Stellplätze entfällt, sodass diesbezüglich auch kein Verlust von Mieteinnahmen zu befürchten ist.

Es wird zudem die Beeinträchtigung der Mieter und Patientinnen in Bezug auf Erschütterung, Lärm und Belichtung gerügt.

Die Befürchtung von Beeinträchtigungen der Mieter und Patientinnen durch Erschütterungen des Straßenbahnbetriebes und der Bauphase werden aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2 genannten Gründen und unter Verweis auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.2 zurückgewiesen.

Der von der Einwenderin monierte Haltestellenlärm ist in jeglicher Art in die Schallberechnung durch Ansetzen der Streckenhöchstgeschwindigkeit zu berücksichtigen. Gemäß der anzuwendenden Richtlinie Schall 03 sind für Schienenverkehre im Bahnhofsbereich die zulässigen Geschwindigkeiten anzusetzen. Damit werden sämtliche bahnhofstypischen Geräusche, Anfahr- und Abbremsgeräusche sowie eventuelles Bremsenquietschen etc. in der Berechnung der Beurteilungspegel berücksichtigt. Zum Einwand der Lärmbelastigungen werden die Ausführungen zum Lärmschutz (Ziffer 2.2.2.4.1) wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 48 a, b, c, d und e sowie Immissionsort 49 a und b folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich aus dem Neubau der Stadtbahn.

Im EG werden am Immissionsort 48 a und 48 e die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 58,4 dB(A) und nachts 53,2 dB(A) (I-Ort 48 a) bzw. tags 55,9 dB(A) und nachts 50,7 dB(A) (I-Ort 48 e).

Im I. OG werden am Immissionsort 48 a, b, d und e die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen im I.OG bei Immissionsort 48 a tags 59,3 dB(A) und nachts 54,0 dB(A); bei Immissionsort 48 b tags 55,1 dB(A) und nachts 49,9 dB(A); bei Immissionsort 48 d tags 54,5 dB(A) und nachts 49,3 dB(A) und bei Immissionsort 48 e tags 55,6 dB(A) und nachts 50,3 dB(A).

Im II. OG werden am Immissionsort 48 a, b, c, d und e die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen im II.OG bei Immissionsort 48 a tags 59,3 dB(A) und nachts 54,1 dB(A); bei Immissionsort 48 b tags 55,5 dB(A) und nachts 50,2 dB(A); bei Immissionsort 48 c tags 54,7 dB(A) und nachts 49,5 dB(A), bei Immissionsort 48 d tags 55,3 dB(A) und nachts 50,1 dB(A) und bei Immissionsort 48 e tags 56,1 dB(A) und nachts 50,8 dB(A).

Am Immissionsort 49 a werden die die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 56,2 dB(A) und nachts 51,0 dB(A). Am Immissionsort 49 b ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 48 bzw. 49 zwischen 0,1 dB(A) und 1,0 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 65,2 dB(A) und nachts 56,5 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 65,5 dB(A) und von 58,0 dB(A) für die Nacht.

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseite ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der Örtlichkeit sind aufgrund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden jedoch nicht durchführbar. Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Mit Blick auf diese Vorbelastung liegen die Grenzwertüberschreitungen aus dem Stadtbahnneubau unterhalb dieser bereits vorhandenen Werte. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Der Einwand hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Baulärm während der Bauphase wird vor dem Hintergrund der Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.10, die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.1.5 sowie den Hinweis zu Ziffer 4.2.3 zurückgewiesen.

Der Einwand zur Beeinträchtigung des Grundstückes durch zusätzliche Belichtung aufgrund des Hochbahnsteiges und der Verlegung einer Straßenleuchte vor dem Grundstück der Einwenderin wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass die Frage der Beleuchtung der Haltestellen und der Standort der Straßenlaternen nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Die Vorhabenträgerin hat jedoch mitgeteilt, dass die Beleuchtung an den Haltestellen und die Ausleuchtung der Wohngebiete durch Straßenlaternen nur mit ca. 1 Lux erfolgt und die Streuverluste mit entsprechenden Reflektoren exakt auf die Nutzfläche gelenkt werden, sodass die 15 m entfernte Fassade des Wohnhauses auf dem Grundstück der Einwenderin nicht mehr angestrahlt wird. Zudem werden, auch aus Insektenschutzgründen, wärmere Lichtfarben ohne die Blendwirkung des hellweißen Lichtes eingesetzt.

Der Einwand, dass durch den Stadtbahnverkehr und die Haltestellenlage eine Beeinträchtigung der Privatsphäre im Bereich der Erdgeschossfenster und Fenster des 1.OG eintrete, wird aus den zur Einwendergruppe 3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Ferner wird befürchtet, dass es durch die Unterbrechung des Verkehrsflusses aufgrund von Signalanlagen und Haltestellen und durch entsprechendes Anhalten und erneutes Wiederanfahren der Kfz zu zusätzlichen Emissionen von Motorabgasen vor dem Grundstück der Einwenderin kommt, sodass eine Belüftung der Praxisräume nicht mehr möglich sei. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zu Ziffer 1.1.4.1, sowie Ziffer 2.2.2.4. zurückgewiesen. Ergänzend wird ausgeführt, dass vor Ort emittierende Abgase nach dem Bau der B 3neu und dem Ersatz von Bussen durch die Stadtbahn eher geringer werden dürften, da der prognostizierte Verkehr laut Verkehrsgutachten der IGS (Unterlage 17) um 751 auf 11.501 Kfz täglich zurückgehen wird.

Einwender Nr. 45

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 25, welches er zum Teil selbst bewohnt, zum Teil vermietet hat.

Der Einwender befürchtet aufgrund des Baus der Stadtbahn, dass sein Haus für Mieter nicht mehr interessant wäre, sodass er mit finanziellen Einbußen zu rechnen habe. Der Einwand wird aus den unter Ziffer 2.2.2.11 genannten Gründen zurückgewiesen.

Ferner befürchtet der Einwender, dass auf seinem Grundstück befindliche private Stellplätze von der Baumaßnahme betroffen sein könnten. Eine Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders ist nicht vorgesehen, sodass er auch keinen Verlust privater Stellplätze zu befürchten hat. Es wird insoweit auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 1, sowie Unterlage 14.1, Grunderwerbsplan VA 4 GE 1 verwiesen.

Der Einwand, dass durch den Stadtbahnverkehr eine Beeinträchtigung der Privatsphäre im Bereich der Erdgeschossfenster eintrete, wird aus den zur Einwendergruppe 3 genannten Gründen zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Befürchtung von Lärmimmissionen werden die Ausführungen zum Lärmschutz (Ziffer 2.2.2.4.1) wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 227 a, b, c und d sowie Immissionsort 228 a folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich aus dem Neubau der Stadtbahn.

Im EG werden am Immissionsort 227 a - d keine Grenzwerte überschritten.

Im I. OG werden am Immissionsort 227 b und c die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen im I.OG bei Immissionsort 227 b tags 58,1 dB(A) und nachts 52,8 dB(A) und bei Immissionsort 227 c tags 58,0 dB(A) und nachts 52,8 dB(A).

Im II. OG werden am Immissionsort 227 a, b und c die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen im II.OG bei Immissionsort 227 a tags 54,9 dB(A) und nachts 49,3 dB(A); bei Immissionsort 227 b tags 58,0 dB(A) und nachts 52,7 dB(A) und bei Immissionsort 227 c tags 57,9 dB(A) und nachts 52,6 dB(A).

Am Immissionsort 228 ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Der Lärm nimmt sogar je nach Immissionsort 227 bzw. 228 zwischen 1,1 dB(A) und 2,7 dB(A) ab.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 68,1 dB(A) und nachts 59,2 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 66,9 dB(A) und von 59,0 dB(A) für die Nacht.

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseite ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der Örtlichkeit sind auf-

grund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden jedoch nicht durchführbar. Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Mit Blick auf diese Vorbelastung liegen die Grenzwertüberschreitungen aus dem Stadtbahnneubau unterhalb dieser bereits vorhandenen Werte. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Der Einwand zur Beeinträchtigung des Grundstückes durch zusätzliche Belichtung aufgrund des Stadtbahnverkehrs auch während der Nachtzeit wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass die Frage der Beleuchtung der Stadtbahnen nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Lichteinwirkungen durch öffentliche Fahrzeuge, wie sich auch durch Pkws und Lkws während der Nachtzeit erfolgen, sind individuell durch entsprechende Vorrichtungen wie Vorhänge oder Jalousien entgegenzuwirken.

Die Befürchtung von Beeinträchtigungen des Einwenders und seiner Mieter durch Erschütterungen des Straßenbahnbetriebes und der Bauphase werden aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2 genannten Gründen und unter Verweis auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.2 zurückgewiesen. Die unter Ziffer 1.1.4.1.2. angeordnete Nebenbestimmung stellt für die betroffenen Gebäude die Durchführung von Beweissicherungsverfahren sicher und verpflichtet die Vorhabenträgerin zu Entschädigungs- bzw. Schadensersatzleistungen. Ein solches Verfahren ist auch im Sinne der Vorhabenträgerin, um mögliche Schäden genau dokumentieren zu können.

Der Einwand zur Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Einwender Nr. 48

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 6, welches im Bereich des Planfeststellungsabschnittes I der Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd liegt.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, da das Einwendungsschreiben erst am 30.07.2015 bei der Planfeststellungsbehörde sowie der Vorhabenträgerin und am 31.07.2014 bei der Stadt Hemmingen eingegangen ist. Damit ist das Schreiben erst nach Ablauf der Einwendungsfrist am 29.07.2015 eingegangen.

Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde die vorgetragenen grundsätzlichen Bedenken zu den Auswirkungen des Vorhabens in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt.

Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.4.2 und die Nebenbestimmung zu Ziffer 1.1.4.1.2 wird hinsichtlich der Befürchtung von Erschütterungen verwiesen. Die unter Ziffer 1.1.4.1.2. angeordnete Nebenbestimmung stellt für die betroffenen Gebäude die Durchführung von Beweissicherungsverfahren sicher und verpflichtet die Vorhabenträgerin zu Entschädigungs- bzw. Schadensersatzleistungen. Ein solches Verfahren ist auch im Sinne der Vorhabenträgerin, um mögliche Schäden genau dokumentieren zu können.

Zum Einwand der Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten und des Wegfalls der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 verwiesen.

Hinsichtlich der infrage gestellten Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und dem Vorschlag eines bedarfsorientiertes Buskonzeptes wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.1. bis 2.2.2.3, die Ausführungen zur Einwendergruppe 2 und 3 sowie zu Einwender Nr. 34 verwiesen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Arnum nicht verworfen worden ist. Die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum ist weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten.

Einwender Nr. 49

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstückes Göttinger Landstraße 8b, welches im Bereich des Planfeststellungsabschnittes I der Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd liegt.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, da das Einwendungsschreiben erst am 30.07.2015 bei der Planfeststellungsbehörde sowie der Vorhabenträgerin und am 31.07.2014 bei der Stadt Hemmingen eingegangen ist. Damit ist das Schreiben erst nach Ablauf der Einwendungsfrist am 29.07.2015 eingegangen.

Im Übrigen handelt es sich um eine wortgleiche Einwendung zu Einwender Nr. 48, sodass auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 48 verwiesen wird.

Einwender Nr. 50

Die Einwenderin betreibt an der Gutenbergstraße 1 eine Aral Tankstelle. Sie wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes in einem Umfang von 59 m², da sich in diesem Bereich die Zufahrt sowie eine Werbeanlage befinden, dessen Verlegung mit erheblichen Kosten verbunden wäre und weist auf die existenzielle Notwendigkeit der ungehinderten Zufahrt zur Tankstelle hin. Eine Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeit sowie die Verlegung der Werbeanlage führe zu einem Umsatzrückgang von 50-60%.

Die Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin ist in dem geplanten Umfang unvermeidbar, da keine geeigneten Planungsalternativen zur Verfügung stehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweise ich zudem auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.1 bis 2.2.2.3 sowie – auch zur Frage der Entschädigung – auf Ziffer 2.2.2.10.

Allerdings wird das Grundstück der Einwenderin nur in der Weise in Anspruch genommen, dass die Hauptzufahrt lediglich leicht angeschnitten wird. Die Zufahrt bleibt erhalten, muss aber an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Insoweit wird auf die Unterlage 7, Lageplan VA 4 LA 3a verwiesen. Dabei wurde auch die Hüllkurve für Lieferfahrzeuge berücksichtigt. Eine ungehinderte Zufahrt zum Grundstück der Einwenderin auch von der Göttinger Landstraße aus ist damit sichergestellt. Daneben bleibt die Zufahrt über die Gutenbergstraße unverändert erhalten.

Die Verlegung der Werbeanlage ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Die Vorhabenträgerin hat jedoch mitgeteilt, dass die Werbeanlage in Form der nördlich der Zufahrt stehenden Stele unberührt bleibt. Der Preismast muss lediglich minimal verschoben werden. Vor diesem Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde die angesetzten Umsatzeinbußen von 50 – 60% für überhöht. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.11.2 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat ferner zugesagt, sämtliche Kosten in Zusammenhang mit notwendigen Umbauarbeiten aufgrund des Vorhabens, wie der Anpassung der Zufahrt an den neuen Bestand oder die Verlegung von Werbeanlagen, einschließlich Planungskosten und der Einholung ggf. notwendiger Anträge, zu übernehmen.

Einwender Nr. 51

Die Einwenderin ist eine Wohnungseigentümergeinschaft der Göttinger Landstraße 7.

Die Einwenderin befürchtet gesundheitliche Schäden durch Lärm, Erschütterungen, Luftverunreinigungen und Elektro-Smog. Die Einwendung wird unter Verweis auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.4. zurückgewiesen. Die Ausführungen zum Lärmschutz werden wie folgt ergänzt:

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens ergibt sich für den Immissionsort Nr. 200 a - b, 201 a - f und 209 a - c folgende Situation:

Die Immissionsgrenzwerte betragen gemäß 16. BImSchV 59/49 dB(A) tags/nachts.

Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV ergeben sich trotz Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes aus dem Neubau der Stadtbahn. Im EG werden am Immissionsort 201 e die Nachtgrenzwerte überschritten; die Beurteilungspegel betragen tags 56,0 dB(A) und nachts 50,7 dB(A). Im I. OG werden am Immissionsort 201 e die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen tags 56,6 dB(A) und nachts 51,4 dB(A). Im II. OG werden am Immissionsort 201 d und e die Nachtgrenzwerte überschritten. Die Beurteilungspegel betragen für Immissionsort 201 d tags 54,9 dB(A) und nachts 49,7 dB(A); am Immissionsort 201 e tags 56,7 dB(A) und nachts 51,4 dB(A).

Am Immissionsort 200 a - c, 201 a, b, c und f, sowie 209 a - c ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen.

Die Prüfung der Lärmsituation aus wesentlicher Änderung der Göttinger Landstraße ergibt für die Immissionsorte 200 a - c, 201 a - d, e im I. und II. OG und f sowie 209 a - b keine Überschreitung der maßgeblichen Werte, da weder Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) tags/nachts noch Lärmzunahmen von ≥ 3 dB(A) erreicht werden. Für den Immissionsort 201 e im EG und 209 c im EG werden die maßgeblichen Werte jedoch erreicht bzw. überschritten. Für Immissionsort 201 e im EG wird der Beurteilungspegel für den Tag von 60,1 dB(A) auf 62,9 dB(A) und für die Nacht von 51,4 dB(A) auf 54,4 dB(A), mithin um 2,8 dB(A) bzw. 3,0 dB(A) steigen. Für Immissionsort 209 c, welcher nur tags genutzt wird, wird der Beurteilungspegel von 57,0 dB(A) auf 62,4 dB(A) und damit um 5,2 dB(A) steigen.

Vor dem Hintergrund der Lärmvorbelastung von bis zu tags 65,2 dB(A) und nachts 55,6 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde eine Summenpegelbetrachtung unter Einbeziehung der beiden Verkehrswege Stadtbahn und Göttinger Landstraße vorgenommen. Die Beurteilungspegel erreichen maximale Werte für den Tag von 65,2 dB(A) und von 56,5 dB(A) für die Nacht.

Der für die Bewältigung dieser Lärmbelastung durch die Anordnung passiver Lärmschutzmaßnahmen entstehende Aufwand wird durch die Planfeststellungsbehörde aus den unter Ziffer 2.2.2.4.1.7 genannten Gründen nicht als untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG angesehen und zwar aus folgenden Erwägungen:

Aufgrund der Lärmgrenzwertüberschreitungen (hier 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) gem. der 16. BImSchV und der Steigerung der Lärmbelastung aus baulicher Veränderung der Göttinger Landstraße $\geq 3,0$ dB(A) wird dem Grunde nach für die betreffende Fassadenseiten ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2). Grundsätzlich ist aktiver Schallschutz passiven Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen. In der

Örtlichkeit sind aufgrund der Lage und der mehrgeschossigen Bauweise der Immobilie aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden nicht durchführbar. Vor dem Grundstück des Einwenders ist jedoch aktiver Lärmschutz in Form von Gleisschmieranlagen angeordnet worden. (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.1 sowie Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.4.1.4.) Obwohl die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass das absolute Maß der Grenzwertüberschreitung deutlich oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV liegt, ist demgegenüber zu berücksichtigen, dass bereits nicht unerhebliche Vorbelastungen bestehen. Mit Blick auf diese Vorbelastung liegen die Grenzwertüberschreitungen aus dem Stadtbahnneubau unterhalb dieser bereits vorhandenen Werte. Unter Abwägung all dieser Umstände hält es die Planfeststellungsbehörde daher für verhältnismäßig, passive Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV anzuordnen.

Das Ergebnis der Summenpegelbetrachtung erfordert keine weiteren Schutzmaßnahmen, da die Anhaltswerte für gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Vorhabens von ≥ 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden.

Im Zusammenhang mit der eingewandten zunehmenden Lärmbelastung wird moniert, dass die auf dem Grundstück der Einwenderin befindliche Garage im Rahmen der Inanspruchnahme des Grundstückes abgerissen werden müsste und der Wegfall des Garagengebäudes in dem schalltechnischen Gutachten nicht berücksichtigt worden sei. Aus der Unterlage 11.1.13 (Lageplan der Immissionsorte) ergibt sich, dass die Garage im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens von vornherein nicht berücksichtigt worden ist. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Des Weiteren kritisiert die Einwenderin, dass die Beeinträchtigungen durch Lärm auch nicht durch passiven Schallschutz begegnet werden könne, da die Eigentümer bzw. Mieter nachts teils mit teilweise offenem Fenster schlafen würden, um sicherzustellen, dass auch in der zweiten Nachthälfte ausreichender Sauerstoff zur Verfügung stehe. Daher wären die Eigentümer bzw. Mieter trotz passiven Schallschutzes nachts nicht vor nächtlichem Lärm geschützt. Der Einwand wird zurückgewiesen. Sofern in Schlafräumen passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenster eingebaut wird, werden zusätzlich schallgedämmte Lüfter eingebaut. Hierdurch wird die notwendige Luftwechselrate und entsprechend die Versorgung mit ausreichend Sauerstoff auch während der zweiten Nachthälfte sichergestellt und Schimmelbildung durch falsches Lüften vorgebeugt.

Der Einwand zur Wertminderung des Grundstückes bzw. der Immobilie infolge der Veränderung der verkehrlichen Situation wird aus den unter Ziffer 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass hiervon allerdings die Entschädigung der Einwenderin für die Inanspruchnahme ihres Grundstückes in einem Umfang von 51 m², welche in einem gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung geregelt wird, unberührt bleibt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.12.1 verwiesen.

Die Einwenderin bemängelt des Weiteren eine aus ihrer Sicht unzureichende Streckensicherheit angesichts der Zugzahlen. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es nicht erkennbar, dass oder inwieweit die Streckensicherheit nicht gewährleistet werden sollte. Die Bedenken werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Der Einwand zur Trennwirkung des besonderen Bahnkörpers und der damit zusammenhängenden Verhinderung der uneingeschränkten Wendemöglichkeiten sowie der Wegfall der ungehinderten Zufahrt aus beiden Richtungsfahrbahnen auf das Grundstück wird aus den unter Ziffer 2.2.2.3.2 sowie 2.2.2.11.2 genannten Gründen zurückgewiesen.

Zudem moniert die Einwenderin den Wegfall öffentlicher und privater Parkplätze und fordert, dass die Vorhabenträgerin jegliche Kosten aufgrund einer Änderung der Stellplatzsituation übernimmt. Die Planfeststellungsbehörde hat die künftig veränderte Parkplatzsituation im öffentlichen Verkehrsraum in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt; hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2.3.1 sowie 2.2.2.11.2 verwiesen. Der Wegfall privater Stellplätze ist durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen. Die Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin ist in dem geplanten Umfang unvermeidbar, da keine geeigneten Planungsalternativen zur Verfügung stehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweise ich zudem auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.1 bis 2.2.2.3. sowie – auch zur Frage der Entschädigung – auf Ziffer 2.2.2.10. Die Entschädigungspflicht für wegfallende notwendige private Stellplätze sowie die Kostentragung des notwendigen Abrisses des Garagengebäudes sowie des Umbaus wurde seitens der Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung auch nochmal ausdrücklich zugesagt.

Einwender Nr. 52

Die Einwender monieren, dass eine Vielzahl von Berufspendlern, die jetzt die Hauptstraße verstopfen, ihre Wagen in Arnum abstellen und mit der Bahn in die Stadt fahren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt endet an der Endhaltestelle Hemmingen-Westerfeld, an der eine P+R Anlage geplant ist. Eine Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd bis nach Arnum ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Option einer Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd über das Neubaugebiet Bockstraße bis Arnum auch weiterhin im NVP 2015 (S.237) enthalten ist.

Einwender Nr. 53

Der Einwender zeigt ungünstige und aus seiner Sicht unzumutbare Planungsdetails im Planfeststellungsabschnitt 2 der Stadtbahnverlängerung A-Süd für blinde, sehbehinderte und taubblinde Menschen auf.

Diese betreffen zum einen Fußwege und Straßenquerungen im Bereich der Haltestelle Hemmingen / Zentrum. Hinsichtlich der quer zur Göttinger Landstraße verlaufenden Fritz Kuckuckstraße und Reineckenstraße sei eine Aufpflasterung auf Nullniveau geplant. Hier sei entweder eine Aufpflasterung bis auf 3 cm Bordsteinhöhe angemessen oder aber eine Installation von Blindenleitstreifen über den gesamten Fußweg auf beiden Seiten der Fritz-Kuckuckstraße sowie der Reineckenstraße.

Zum anderen weisen die Planungsdetails am Endpunkt Hemmingen Westerfeld ungünstige Planungsdetails auf. Ungünstig sei die Positionierung der Ampelanlagen auf einer Rasenfläche statt auf dem Gehweg selbst im Bereich der Querung über die Fahrbahn und Schienen an der Göttinger Landstraße sowie die Querung der Buseinfahrt am nördlichen Zugang zum Endpunkt und der Kreuzung am südlichen Ausgang des Endpunktes zur Göttinger Landstraße. Des Weiteren sollte im Bereich der Ampelkreuzung Göttinger Landstraße bis zur Haltestelle keine Aufpflasterung des Gehweges auf Nullniveau der Stadtbahngleise erfolgen. Entweder solle der Gehweg mit einer höheren Aufpflasterung versehen werden oder an der gleisabgewandten Seite eine für den Blindenstock deutlich fühlbare Rasenkante eingerichtet werden.

Zudem weist der Einwender auf die Installation notwendiger Blindenleitsysteme im Bereich der Bushaltestelle am Endpunkt Hemmingen hin.

Die Planung taktiler Elemente stellt eine Detailplanung der Straßenraumgestaltung dar und ist daher nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insoweit wird auf Ziffer 2.2.2.3.2.3 verwiesen.

Diese Detailplanungen sind Gegenstand der Ausführungsplanung. Die Vorhabenträgerin hat sowohl in der Gegenäußerung zur Einwendung als auch im Erörterungstermin zugesagt, gemeinsam mit Vertretern von Gruppen behinderter Menschen, wie u.a. dem Blinden- und Sehbehindertenverband, die Ausführungsplanung abzustimmen, um zu gewährleisten, dass die Normen im Sinne sinneseingeschränkter Menschen bestmöglich umgesetzt werden. Auf die entsprechende Zusage zu Ziffer 1.1.6 wird verwiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21.10.2011 (NdsGVBl. S. 367) 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 Oberverwaltungsgericht 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.

3.2 Sofortige Vollziehbarkeit

Gemäß § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (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 Beschwerde 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 Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

4 Hinweise

4.1 Wirkungen der Planfeststellung

4.1.1 Gestaltungswirkung

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG werden durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

4.1.2 Duldungswirkung

Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind gemäß § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen.

Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte sind gem. § 32 Abs. 3 PBefG verpflichtet, die in § 32 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 bezeichneten technischen Einrichtungen zu dulden.

4.1.3 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gem. § 75 Abs. 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.

4.1.4 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).

4.2 Sonstige Hinweise

4.2.1 Gesetzliche Regelungen

Beim Bau der Betriebsanlagen der Stadtbahn sind die einschlägigen (spezial-)gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten. Die Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen insbesondere hingewiesen auf die Einhaltung der BaustellenVO vom 10.06.1998 zur SIGE-Koordination.

4.2.2 Bodenfunde

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen sowie auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden.

4.2.3 Bauausführung, Baumaschinen und Baulärm

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Bau nach dem Stand der Technik auszuführen; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass in allen Bereichen die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm eingehalten werden.

Soweit sich die hiernach erforderlichen Vorkehrungen im Zuge der Bauausführung als mit dem Vorhaben unvereinbar herausstellen sollten, sind die Betroffenen zu entschädigen. Es sind entsprechend dem Stand der Technik lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren zu wählen und lärmgedämmte Baumaschinen einzusetzen. Insbesondere sind erschütterungsarme Verdichter einzusetzen, die im hochfrequenten Bereich arbeiten und momentfreies Anfahren ermöglichen.

Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt. Die Kostenträgerschaft richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den vertraglichen Regelungen.

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

Sollten durch die Baumaßnahmen kausale Schäden an den Häusern oder Grundstücken der Anwohner entstehen, so ist die Vorhabenträgerin zum Schadensersatz verpflichtet.

Soweit i. R. der Ausführungsplanung temporäre Eingriffe in private Flächen (z. B. für Baustelleneinrichtungsflächen oder Arbeitsstreifen) erforderlich werden sollten, sind mit den betroffenen Eigentümern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zeitlich begrenzte Nutzungsvereinbarungen abzuschließen.

Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte sind gem. § 32 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz verpflichtet, die in § 32 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 bezeichneten technischen Einrichtungen zu dulden.

Neben den einschlägigen kommunalen bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorschriften sind die bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorschriften der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) und der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Boden (LABO) vorrangig anzuwenden; so weit diese weitergehende Regelungen treffen.

Für die im Verlauf der Ausbaustrecke erforderliche Bepflanzung und Begrünung wird ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde aufgestellt.

4.2.4 Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und des WHG mit den dazu ergangenen Rechtsverordnungen maßgebend, soweit in den o.g. Erlaubnisbedingungen und –auflagen dieses Beschlusses keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

Die untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass bei der Bemessung der Versickerungsanlage vom Anlagenbetreiber gem. DIN 1986/100 bei Grundstücken > 800 m² ein Überflutungsnachweis zu führen und ggf. entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Nachbargrundstücke vorzusehen ist.

4.3 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutungen und die Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage

Abkürzungsverzeichnis

§-	Paragraf
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
26. BImSchV	26. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
A	Abschnitt
Abs.	Absatz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
Art.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
B 3neu	Bundesstraße 3 neu – Ortsumgehung Hemmingen
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Bundes- Immissionsschutzgesetz
BMH	Ingenieurbüro Bonk – Maire – Hoppmann
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStraB	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BT-Drs	Bundestagsdrucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgerausche. Die sog. A-Bewertung berücksichtigt die Besonderheit, dass das menschliche Ohr auf hohe Frequenzen empfindlich reagiert.
d. h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
etc.	et cetera
evtl.	eventuell(e)
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
ff.	Fortfolgende

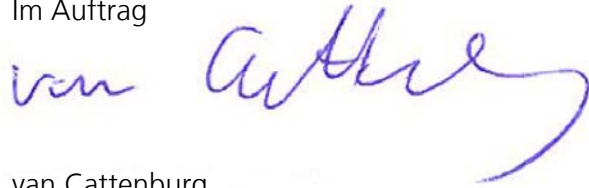
FFH	Flora- Fauna- Habitat
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVfG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
i. d. F.	in der Fassung
IGS	Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
IGW	Immissionsgrenzwert
IHK	Industrie- und Handelskammer
infra	Infrastrukturgesellschaft für die Region Hannover GmbH
inkl	inklusive
I-Ort	Immissionsort
i. R.	im Rahmen
i.S.	im Sinne
i. Ü.	im Übrigen
i.V.m.	in Verbindung mit
KGH	Kommunalverband Großraum Hannover
km/h	Kilometer/Stunde
LAP	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e. V.
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
MIV	motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
Nds.GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds.MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NLSStBV	Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNVG	Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
o. ä.	oder Ähnliches
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o. g.	oben genannte(n)
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAS-LP 4	Richtlinien zum Schutz von Bäumen, Vegetationstatbeständen und Tieren
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RdErl.	Runderlass
Rn.	Randnummer
S.	Seite
s. o.	siehe oben
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Ausgabe 1990
sog.	sogenannte(n)
TAB	Technische Aufsichtsbehörde (NLSStBV)
u. a.	unter anderem
üstra	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
UNB	Untere Naturschutzbehörde (Region Hannover)
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UWB	Untere Wasserbehörde (Region Hannover)
v. g.	vorstehend genannt
VkBl	Verkehrsblatt
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung

VwVfG Verwaltungsverfahrensgesetz
z.B. zum Beispiel

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

Im Auftrag



van Cattenburg