



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Göttinger Chaussee 76 A

30453 Hannover

Planfeststellungsbeschluss

zur Einrichtung der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig im Zuge des Neu- und Ausbaus der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz und Glocksee

Bereich: Landeshauptstadt Hannover

16.03.2016

3335V-30161-36-D-West HS Goetheplatz



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

1	VERFÜGENDER TEIL	7
1.1	Planfeststellung	7
1.1.1	Feststellung des Planes	7
1.1.2	Planunterlagen	7
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	7
1.1.2.2	Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	8
1.2	Inhalts- und Nebenbestimmungen	8
1.2.1	Lärmschutz	8
1.2.1.1	Aktive Schutzmaßnahme	9
1.2.1.2	Passive Schutzmaßnahmen	9
1.2.1.3	Außenwohnbereich	9
1.2.2	Beteiligungspflichten	9
1.2.2.1	Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde, NLStBV	9
1.2.2.2	Beteiligung der LBEG – Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	9
1.2.2.3	Beteiligung der enercity Netz	10
1.2.2.4	Beteiligung der Region Hannover	10
1.2.2.5	Beteiligung der üstra AG	10
1.2.2.6	Beteiligung der Landeshauptstadt Hannover	10
1.2.3	Bauausführung	10
1.2.3.1	enercity Netzgesellschaft mbH	10
1.2.3.2	Region Hannover	11
1.2.3.2.1	Fachbereich Verkehr	11
1.2.3.2.2	Untere Abfallbehörde	11
1.2.3.3	üstra AG	11
1.2.3.4	Landeshauptstadt Hannover	12



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

1.2.3.4.1	Barrierefreiheit	12
1.2.3.4.2	Bäume	12
1.2.3.4.3	Baumschutz	12
1.2.3.4.4	Baustelleneinrichtungen	12
1.2.3.4.5	Verkehrsbehinderungen	12
1.2.3.4.6	Anlagen der Stadtentwässerung	12
1.2.3.4.7	Brandschutz	13
1.2.3.4.8	Kampfmittelbeseitigung	13
1.2.4	Umwelt	13
1.2.4.1	Schutzmaßnahmen für Bäume	13
1.2.4.2	Bauzeitenbeschränkung	13
1.2.4.3	Gewässerbenutzung	13
1.2.4.4	Boden	14
1.2.4.5	Abfallentsorgung	14
1.2.4.6	Allgemeine Herstellungskontrolle	14
1.3	Zusagen	14
1.4	Vorbehalte	14
1.4.1	Allgemeiner Vorbehalt	14
1.4.2	Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen	15
1.5	Entscheidung über Einwendungen	15
1.6	Kostenentscheidung	15
2	BEGRÜNDUNG	15
2.1	Sachverhalt	15
2.1.1	Beschreibung des Gesamtvorhabens	15
2.1.2	Beschreibung des Vorhabens	16
2.1.3	Verfahrensablauf	18



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

2.1.4	Umweltverträglichkeitsprüfung	18
2.2	Rechtliche Erwägungen	21
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	21
2.2.1.1	Zuständigkeit	21
2.2.1.2	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	21
2.2.1.3	Verfahrensrechtliche Bewertung	22
2.2.1.4	Nebenbestimmungen	22
2.2.2	Materiell-rechtliche Würdigung	22
2.2.2.1	Planrechtfertigung	22
2.2.2.2	Belange der Straßenbahn	23
2.2.2.3	Abschnittsbildung	23
2.2.2.4	Alternatives Betriebssystem	25
2.2.2.4.1	Liniensplitting (ober- und unterirdisch)	25
2.2.2.4.2	Vollständige Einspeisung der Stadtbahn in den A-Tunnel	30
2.2.2.5	Variantenprüfung	31
2.2.2.5.1	Null-Variante	31
2.2.2.5.2	Untersuchung alternativer Lösungen	31
2.2.2.5.2.1.1	Variante 1: besonderer Bahnkörper in beide Fahrtrichtung (Vorzugsvariante)	31
2.2.2.5.2.1.2	Variante 2: besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung stadteinwärts und straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts	32
2.2.2.5.2.1.3	Variante 3: besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts und straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtungen stadteinwärts	33
2.2.2.5.2.1.4	Variante 4: straßenbündiger Bahnkörper in beide Fahrtrichtungen	33
2.2.2.5.2.1.5	Wahl der Vorzugsvariante	33
2.2.2.5.2.2	Mittelhochbahnsteig oder Seitenhochbahnsteige	35
2.2.2.5.2.3	Gesamtabwägung der Variantenprüfung	35
2.2.2.5.3	Immissionen	36
2.2.2.5.3.1	Lärm	36



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

2.2.2.5.3.1.1	Allgemeines	36
2.2.2.5.3.1.2	Berechnungsverfahren, schalltechnisches Gutachten	37
2.2.2.5.3.1.3	Aktiver/passiver Lärmschutz	40
2.2.2.5.3.1.4	Außenwohnbereiche	42
2.2.2.5.3.1.5	Summenpegel	43
2.2.2.5.3.2	Erschütterungen	47
2.2.2.5.4	Belange der Umwelt	48
2.2.2.5.4.1	Naturschutzfachliche Betrachtung	48
2.2.2.5.4.1.1	Eingriffsregelung	48
2.2.2.5.4.1.2	Eingriff	48
2.2.2.5.4.1.3	Vermeidungsgebot	49
2.2.2.5.4.1.4	Ausgleich und Ersatz	49
2.2.2.5.4.2	Geschützte Landschaftsbestandteile	50
2.2.2.5.4.3	Artenschutz (Tiere und Pflanzen)	50
2.2.2.5.5	Belange Privater	51
2.2.2.5.6	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	51
2.2.2.5.6.1	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	51
2.2.2.5.6.2	Handwerkskammer Hannover	52
2.2.2.5.6.3	energcity Netz	52
2.2.2.5.6.4	Industrie- und Handelskammer Hannover	53
2.2.2.5.6.5	Region Hannover	55
2.2.2.5.6.6	üstra	55
2.2.2.5.6.7	Landeshauptstadt Hannover	56
2.2.2.5.7	Einwendungen	56
2.2.2.5.7.1	Einwender Nr. 1	56
2.2.2.5.7.2	Einwender Nr. 2	58
2.2.2.5.7.3	Einwender Nr. 3	62
2.2.2.5.7.4	Einwender Nr. 4	65



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

2.2.2.5.7.5	Einwender Nr. 5	71
2.2.2.5.7.6	Einwender Nr. 6	72
2.2.2.5.7.7	Einwender Nr. 7 (verfristet)	72
2.2.3	Abwägungsergebnis	73
2.2.4	Kostenentscheidung	74
3	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	74
4	HINWEISE	74
4.1	Bäume / Baumschutz	74
4.2	Baumaschinen / Baulärm	75
4.3	Bodenfunde	75
4.4	Geotechnische Erkundung	75
4.5	Auslegung	75
4.6	Zustellungen	76
4.7	Berichtigungen	76
4.8	Außerkräftreten	76
	ANLAGE: ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS UND FUNDSTELLENNACHWEIS	77



Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 28 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit § 1 NVwVfG und §§ 72 ff. VwVfG für die Einrichtung der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig im Zuge des Neu- und Ausbaus der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz und Glocksee in der Landeshauptstadt Hannover.

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung des Planes

Für das o.a. Vorhaben wird nach Maßgabe der Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2 der aus den unter Ziffer 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr.	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 15.12.2014	1	1: 5.000
6	Querschnitt 1-2 vom 15.12.2014	1-2	1:100
7	Lageplan 1 vom 15.12.2014	1	1:500
11	<u>Schalltechnische Untersuchung vom 03.12.2014</u> Schalltechnische Berechnungsunterlagen: Anlage 11.1.5a bis Anlage 11.1.5c vom 03.12.2014	4 Seiten	
12.2	<u>Naturschutzfachlicher Beitrag</u> Bestand Biotoptypen/ Konflikte/ Maßnahmen vom 17.10.2014	1 Plan	1:500

Die Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 12 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan. Sie sind den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.



1.1.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Blatt-Nr.	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 15.12.2014	30 Seiten	
11	<u>Schalltechnisches Gutachten vom 03.12.2014</u>		
11.1	Schalltechnischer Erläuterungsbericht	21 Seiten	
	Schalltechnische Berechnungsunterlagen, Anlage 11.1.2a bis Anlage 11.1.4b; Anlage 11.1.6a bis Anlage 11.1.8; Anlage 11.1.11	59 Seiten	
11.1.9	Schalltechnischer Übersichtsplan	1 Plan	1:2.000
11.1.10	Schalltechnischer Lageplan	2 Pläne	1:1.000
Anhang	Verkehrsmengenangaben SHP v. 23.09.2014	2 Seiten	
12.1	Naturschutzfachlicher Beitrag vom Oktober 2014 geändert durch Deckblatt vom November 2015	8 Seiten	
12.4	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG vom 09.10.2014	10 Seiten	
17	Hannover- Verkehrsuntersuchung Projekt ZEHN SIEB-ZEHN Abschnitt Goseriede bis Glocksee vom Oktober 2014	12 Seiten	

1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.2.1 Lärmschutz

Die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Wohnungen haben gemäß §§ 41, 42 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG i.V.m. 16.BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an den in Unterlage 11.1 - Schalltechnische Untersuchung vom 03.12.2014 – entsprechend gekennzeichneten Immissionspunkten:

Siehe Anlage 11.1.5a Ansprüche aus baulicher Veränderung – Stadtbahn; Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) und Anlage 11.1.5b Ansprüche aus baulicher Veränderung – Straße; Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach).



1.2.1.1 Aktive Schutzmaßnahme

Im Bereich Goethestraße Goetheplatz in der Einmündung in die Goethestraße vor der Haltestelle Goetheplatz ist in beiden Gleisrichtungen eine Gleisschmiereinrichtung einzubauen. Der Einbau hat vor Inbetriebnahme des Hochbahnsteiges Goethestraße zu erfolgen.

1.2.1.2 Passive Schutzmaßnahmen

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Bonk – Maire – Hoppmann in der Fassung vom 03.12.2014 haben die Eigentümer der in der Zusammenstellung der Fassadenseiten mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) (Anlage 11.1.5a) aufgeführten Gebäude, Immissionsorte und Stockwerke gemäß §§ 41, 42 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG i. V. m. 16. BImSchV dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden (vgl. Ziffer 1.2.1).

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

1.2.1.3 Außenwohnbereich

Der Eigentümer, der in der Zusammenstellung der Außenwohnbereiche mit Anspruch auf Entschädigung (dem Grunde nach) aus der Maßnahme „Straße“ (Anlage 11.1.5b AWB des schalltechnischen Gutachtens vom 03.12.2014) aufgeführten 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 den betroffenen Eigentümern außerhalb dieser Planfeststellung bilateral oder in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

1.2.2 Beteiligungspflichten

1.2.2.1 Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde, NLStBV

Der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr -Technische Aufsichtsbehörde, Dezernat 31- sind vor Baubeginn die Bauausführungspläne zur Zustimmung gemäß § 60 BOStrab vorzulegen.

1.2.2.2 Beteiligung der LBEG – Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das LBEG ist rechtzeitig, mindestens aber 4 Wochen vor Baubeginn, zu informieren, um auf etwaige geotechnische Erkundungen des Baugrundes durchführen zu können und so auf mögliche Gefahren hinzuweisen.



1.2.2.3 Beteiligung der enercity Netz

Die erforderlichen Abstimmungen und Beteiligungen zu den Netzen und Medien der enercity Netz müssen rechtzeitig, mindestens aber 4 Wochen vor Baubeginn, im Rahmen von Koordinierungsgesprächen vorgenommen werden.

1.2.2.4 Beteiligung der Region Hannover

Die Ausführungs- und Detailplanung ist rechtzeitig, mindestens aber 4 Wochen, vor Beginn der Baumaßnahme mit dem Fachbereich Verkehr abzustimmen.

Weiter sind dem Fachbereich Verkehr die Ausführungsplanunterlagen zur Zustimmung vorzulegen.

1.2.2.5 Beteiligung der üstra AG

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

1.2.2.6 Beteiligung der Landeshauptstadt Hannover

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

1.2.3 Bauausführung

1.2.3.1 enercity Netzgesellschaft mbH

Im Planbereich befinden sich Leitungstrassen der enercity Netzgesellschaft. Die notwendigen Maßnahmen sind rechtzeitig, mindestens aber 4 Wochen vor Baubeginn, im Rahmen einer Leitungscoordination mit der enercity Netzgesellschaft mbH abzustimmen.

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

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



gen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu beachten. Der vom Fachbereich Umwelt und Stadtgrün geforderte Mindestabstand zwischen Bäumen und den Trassen der enercity Netzgesellschaft ist einzuhalten.

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

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

1.2.3.2 Region Hannover

1.2.3.2.1 Fachbereich Verkehr

Die Gestaltung aller Bushaltestellen ist barrierefrei, gemäß dem Standard der Region Hannover vorzunehmen. Die Anlagen sind zur Hinführung zum vorderen Buseinstieg mit Führungselementen gemäß DIN 32983 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – auszustatten. Bei den Zuwegungen zu den Haltestellen, den Wegebeziehungen zu den Stadtbahnhaltestellen und den Querungshilfen sind ebenfalls Führungselemente vorzunehmen.

1.2.3.2.2 Untere Abfallbehörde

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

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

Der UAB ist der Beginn der Baumaßnahme rechtzeitig, mindestens 4 Wochen vor Beginn der Maßnahme, schriftlich anzuzeigen.

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

Der UAB ist die Teilnahme an Baubesprechungen zu ermöglichen.

1.2.3.3 üstra AG

Die vorhandenen Kabelanlagen der üstra müssen im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt werden. Ggf. sind Absprachen erforderlich.



1.2.3.4 Landeshauptstadt Hannover

1.2.3.4.1 Barrierefreiheit

Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige für Sehbehinderte ist durch eine sehbehinderten-gerechte Ausrüstung der Lichtsignalanlagen sicherzustellen. Die Bordsteine sind im Furtbereich abzusenken, um eine barrierefreie Querung der Gleisanlage und der Straße zu ermöglichen. In den begehbaren Flächen (Stadtbahnhochbahnsteig, Bushaltestellen, Zuwegungen, Fußgänger-furten) sind alle für die Führung von Sehbehinderten notwendigen taktilen Bodenindikatoren (Auf-merksamkeitsfelder, Leitstreifen) einzubauen.

1.2.3.4.2 Bäume

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

Bei der Neupflanzung der 45 Bäume als Allee sind Fehlstellungen zu vermeiden und möglichst gleichmäßige Baumintervalle einzuhalten, insbesondere in der Kurt-Schumacher-Straße und der Goethestraße.

1.2.3.4.3 Baumschutz

Baumscheiben und Wurzelbäume sind nicht als Baustelleneinrichtungen zu benutzen. Die zu er-haltenden Bestandsbäume – auch im erweiterten Umfeld – sind gemäß der einschlägigen Best-immungen und Auflagen zu schützen.

1.2.3.4.4 Baustelleneinrichtungen

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

Der Vorhabenträger hat nach Abschluss der Baumaßnahme die ordnungsgemäße Wiederher-stellung aller Baustelleneinrichtungsflächen zu veranlassen. Diese hat zeitnah zu erfolgen oder in begründeten Fällen spätestens vier Monate nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke.

1.2.3.4.5 Verkehrsbehinderungen

Die Arbeiten mit größeren Eingriffen in den Verkehr sind möglichst in den Ferien durchzuführen.

1.2.3.4.6 Anlagen der Stadtentwässerung

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



Erforderliche Kanalschutzmaßnahmen bzw. Leitungsneuverlegungen gem. Merkblatt DWA-M 162, Kap. 6.2 sind vorzusehen. Entsprechende Leitungstrassen sind vorzuplanen und Baufreiheit ist zu schaffen.

1.2.3.4.7 Brandschutz

Die brandschutztechnischen Belange sind unmittelbar mit der Feuerwehr Hannover abzustimmen.

1.2.3.4.8 Kampfmittelbeseitigung

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

1.2.4 Umwelt

1.2.4.1 Schutzmaßnahmen für Bäume

Für den einen, während der Baumaßnahme potentiell gefährdeten Baum an der Ecke Goethestraße/Leibnizufer, sind Schutzmaßnahmen nach Maßgabe der RAS-LP 4 (Richtlinie zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) bzw. der DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) einzuhalten.

Zudem ist die Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover (vom 08. Juni 1995) zu beachten.

Der gesamte unversiegelte Kronenbereich der Bäume ist mit ortsfesten Zäunen gegen baubedingte Beeinträchtigungen zu schützen.

1.2.4.2 Bauzeitenbeschränkung

Notwendige Gehölzeinschläge dürfen nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. Februar erfolgen.

1.2.4.3 Gewässerbenutzung

Das Niederschlagswasser ist in die öffentliche Regenkanalisation einzuleiten.

Eventuell im Zuge der Bauausführung notwendig werdende Grundwasserabsenkungen bedürfen einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bei der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) zu beantragen wäre. Bei Erfordernis einer wasserrechtlichen Erlaubnis sind die Antragsunterlagen mindestens 6 Wochen vor Beginn der geplanten Erlaubnis Grundwasserabsenken bei der UWB der Region Hannover – Team Gewässer – und Bodenschutz LHH einzureichen. Die Notwendigkeit von Grundwasserabsenkungen ist frühzeitig im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.



1.2.4.4 Boden

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

Sollte bei der Ausführung der Aushubarbeiten auffälliger Boden (Verfärbungen, Geruch, Schlacken o.ä.) festgestellt werden, ist die Region Hannover – Untere Bodenschutzbehörde - zu informieren.

1.2.4.5 Abfallentsorgung

Die im Rahmen der Bauarbeiten anfallenden Abfälle (Bodenaushub, Bauschutt, ggfs. Straßenausbaustoffe) sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Die einschlägigen Vorschriften LAGA M20 und die Richtlinie für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau (RuVA-StB 01) sind anzuwenden.

1.2.4.6 Allgemeine Herstellungskontrolle

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

1.3 Zusagen

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

Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Erwidern zu der Stellungnahme der Landeshauptstadt zu, auf den Zu- und Abgang über die Goethestraße östlich der Haltestelle Goetheplatz, insbesondere wegen der in der Nähe befindlichen Grundschule, eine Lichtsignalanlage zu bauen. Dies wurde im Erörterungstermin vom 21.07.2015 bestätigt.

1.4 Vorbehalte

1.4.1 Allgemeiner Vorbehalt

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



1.4.2 Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen

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

1.5 Entscheidung über Einwendungen

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

1.6 Kostenentscheidung

Die Kosten der Planfeststellung hat die Antragstellerin zu tragen.

2 Begründung

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Gesamtvorhabens

Die Stadtbahnstrecke D-West soll im Innenstadtbereich, zwischen Raschplatz und Glocksee, erneuert und ausgebaut werden. Die Einrichtung der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig ist Teil des Gesamtkonzepts. Das Gesamtvorhaben, das in fünf Abschnitte gegliedert ist, umfasst vorrangig den barrierefreien Neu- und Ausbau von fünf Haltestellen. Außerdem soll ein neuer Streckenabschnitt zwischen Ernst-August-Platz und Raschplatz entlang der Lister Meile gebaut werden. Insgesamt beträgt die Länge des Ausbaubereichs ca. 2,0 km, auf den Neubau in der Lister Meile entfallen ca. 390 m. Die Strecke soll zukünftig mit Zwei-Wagen-Zügen der Serien TW 2000/3000 befahren werden. Die Gleise werden im Rahmen des Vorhabens entsprechend ausgeweitet. Die Stadtbahnstrecke D-West wird derzeit von der Stadtbahnlinie 10 und ab Goetheplatz von der Linie 17 bedient.

Der Streckenendpunkt soll vom Aegidientorplatz zum Raschplatz verlegt werden. Die derzeitige Strecke zwischen Ernst-August-Platz und Aegidientorplatz soll aufgegeben werden. Die Neubaus Strecke soll entlang der Lister Meile, unter dem Posttunnel hindurch, zum zukünftigen Streckenendpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz führen (Planfeststellungsabschnitt 1). In der Kurt-Schumacher-Straße ist eine neue Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße mit einem Mittelhochbahnsteig geplant, die die Haltestelle auf dem Ernst-August-Platz ersetzt (Planfeststellungsabschnitt 2). Die Haltestellen Steintor und Clevertor werden in der Münzstraße zu einer neuen Haltestelle Steintor zusammengelegt (Planfeststellungsabschnitt 3). Mit Inbetriebnahme der neuen Haltestelle entfällt die Haltestelle Clevertor. Die Haltestellen Goetheplatz (gegenständlicher Planfeststellungsabschnitt 4) und Glocksee (Planfeststellungsabschnitt 5) werden in etwa heutiger Lage barrierefrei mit Hochbahnsteigen ausgebaut.



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

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

Daneben verkürzt sich sowohl die Haltezeit als auch die Reisezeit für alle Fahrgäste in der Stadtbahn. Die Umsteigewege zum Regional- und Fernverkehr werden minimiert, die Anbindung an den Busverkehr, insbesondere an den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), wird optimiert. Durch die Errichtung von drei Haltestellen (Hauptbahnhof/Raschplatz, Hauptbahnhof/Rosenstraße und Steintor) wird die Erschließung der Innenstadt verbessert. Die Umlaufzeit der Fahrzeuge wird reduziert, sodass u.a. Betriebskosten eingespart werden.

2.1.2 Beschreibung des Vorhabens

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH plant die Ertüchtigung der vorhandenen Stadtbahnstrecke D-West unter dem Gesichtspunkt, dass sie künftig der Barrierefreiheit genügen soll. Die Haltestelle Goetheplatz wird dazu in Bestandlage mit einem Mittelhochbahnsteig ausgebaut.

Die Ausbaustrecke beginnt bei km 10+005,8, erstreckt sich über 303 m und endet bei km 10+308,8. Der Abstand zu den Niedrigbahnsteigen der anschließenden Haltestellen Glocksee und Humboldtstraße ändert sich gegenüber dem Bestand faktisch nicht. Die Haltestelle Clevertor fällt im Rahmen des barrierefreien Ausbaus und der gleichzeitigen Umsetzung der Haltestelle Steintor weg. Zu der barrierefreien Anlage der Haltestelle Steintor beträgt der Abstand 541,4 m. Der Abstand zur geplanten Haltestelle Glocksee wird in Fahrtrichtung stadtauswärts zukünftig 421,7 m und in Fahrtrichtung stadteinwärts 375,1 m betragen.

Die Haltestelle erhält einen Mittelhochbahnsteig mit einer Breite von 4,00 m und einer Nutzfläche von 55 m. Der Bahnsteig ist rund 10 m länger als für den Halt eines Zwei-Wagen-Zuges der neueren Stadtbahngeneration TW2000/3000 erforderlich. Zählungen haben ergeben, dass die hier zu erwartende Fahrgastwechselfrequenz für einen sicheren reibungslosen Ablauf der Ein- und Ausstiegsvorgänge eine größere Bahnsteigfläche erfordert.

Ein sehbehindertengerechter signalisierter Fußgängerüberweg über die Goethestraße ist am Abgang in Richtung Goetheplatz geplant, am Nebenabgang in Richtung Leibnizufer können das Gleis und die Richtungsfahrbahn frei gequert werden.



Der Mittelhochbahnsteig wird mit kontrastreichen taktilen Leitsystemen für Sehbehinderte und mit Lautsprechern ausgestattet. Durch die 82 cm über Schienenoberkante liegende Bahnsteigkante wird ein höhengleicher Einstieg in die Stadtbahn ermöglicht. Der Bahnsteig wird beidseitig über Rampen mit einem Gefälle von 6 % erreicht. Nach 6 m werden die Rampen durch ein Ruhepodest unterbrochen. Einschlägige Normen werden dadurch erfüllt. Die Nettorampenbreite beträgt ca. 2,80 m. Zur Haltestellenausstattung gehören Wetterschutzdächer mit Sitzmöglichkeiten, Notruf-/Infosäulen, Fahrkartenautomaten sowie dynamische Fahrgastinformationen.

Für den Bau des neuen Mittelhochbahnsteiges ist eine Ausweitung des Gleisabstandes um ca. 3,80 m erforderlich. Die Aufweitung erfolgt annähernd symmetrisch, die Gleise im Bereich des Hochbahnsteiges werden auf einer Länge von ca. 83 m als besonderer Bahnkörper mit Vignolschienen auf Betonlängsbalken und begrünten Zwischenräumen ausgeführt. Im Anschluss an den Hochbahnsteig werden die Gleise auf einer Länge von ca. 175 m durchgängig bis zum Leibnizufer als besonderer Bahnkörper mit Eindeckung in Rasen ausgeführt. Die restlichen ca. 45 m Streckenlänge verbleiben auf dem Goetheplatz als überfahrbares Gleis und östlich des Hochbahnsteiges im Bereich der Fußgängerquerung als mit Großflächenplatten eingedecktes Gleis.

Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass parallel zum planfestgestellten Vorhaben „Errichtung eines Mittelhochbahnsteiges Goetheplatz“ in den Nebenanlagen des Hochbahnsteiges Bushaltestellen für die Linien 300, 500 und 700 der RegioBusse barrierefrei mit Hochborden angelegt werden. Beide Fahrtrichtungen bekommen jeweils eine 20 m lange Wartefläche, die nach den Standards der Region gestaltet werden. Der Hochbord wird darüber hinaus um weitere 19 m verlängert, so dass bei zwei gleichzeitig auflaufenden RegioBussen beide die Fahrgastwechsellvorgänge durchführen können und es nicht zu unnötigen Wartezeitverlusten kommt. Die Haltestelle in Fahrtrichtung ZOB ist im Anschluss an die signalisierte Fußgängerquerung angeordnet, die entgegengesetzte Fahrtrichtung ist aufgrund von vorhandenen Zufahrten um ca. 42 m vom Goetheplatz abgerückt.

Auf Höhe des Hochbahnsteiges ist für beide Fahrtrichtungen neben dem besonderen Bahnkörper jeweils eine 4,50 m breite Richtungsfahrbahn vorgesehen, auf der ein 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert ist. Außerhalb der Bushaltestellen sind am Fahrbahnrand der Goethestraße Längsparkstände, Fahrradabstellanlagen und Bäume geplant. Die verbleibende Breite der Nebenanlagen wird als Gehweg genutzt. Außerhalb der Haltestelle Goetheplatz ist die Goethestraße zwischen der Einmündung Am Kanonenwall und dem Leibnizufer mit 5,75 m breiten Richtungsfahrbahnen geplant, die in einen 3,40 m breiten Fahrtstreifen und einen 2,35 m breiten Radfahrstreifen unterteilt sind. In den Nebenanlagen sind wie im vorherigen Abschnitt am Fahrbahnrand Längsparkbuchten, Bäume und Fahrradabstellanlagen vorgesehen und dahinter jeweils Gehwege für den fußläufigen Verkehr. Im Zulauf zum Knotenpunkt Goethestraße/Leibnizufer/Brühlstraße weitet sich die Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Steintor auf 8,85 m auf und ist wie



bisher in einen Geradeausfahrstreifen, einen Schutzstreifen für die geradeausfahrenden Radfahrer und einen Rechtsabbiegerstreifen unterteilt. Der rechtseinbiegende Radverkehr wird im Zuge der Aufweitung der Fahrbahn in die Nebenanlagen geführt, so dass das Rechtseinbiegen in das Leibnizufer ohne Berücksichtigung der LSA möglich ist.

Es werden außerdem im gesamten Planfeststellungsabschnitt beidseitig zwischen Fahrbahn und Gehweg 29 Bäume gepflanzt.

2.1.3 Verfahrensablauf

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

- 15.12.2014 Einleitung des Verfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Dezernat 33 – Planfeststellung)
- 16.12.2014 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- 30.12.2014 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen-Zeitung
- 05.01.2015 Öffentliche Auslegung der Planunterlagen bei der Landeshauptstadt Hannover bis zum 04.02.2015
- 18.02.2014 Ende der Einwendungsfrist
- 21.07.2015 Erörterungstermin im Kulturzentrum Pavillon, im kleinen Saal- Lister Meile 4, 30161 Hannover

2.1.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Für die Nachrüstung der Haltestelle liegt eine solche UVP-vorprüfungspflichtige Änderung zum „Bau einer Betriebsanlage von Straßenbahnen“ nach Nr. 14.11 der Anlage 1 UVPG vor. Die Vorprüfung in Bezug auf die Einrichtung der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig ergibt keine wesentlichen Umweltbeeinträchtigungen. Derartige geringfügige Änderungen sind nicht UVP-pflichtig.

Es wird ein Mittelhochbahnsteig mit beidseitigen Rampen in der Goethestraße in der Einmündung zum Goetheplatz gebaut. Die Stadtbahn soll anschließend bis zum Leibnizufer auf einem besonderen Bahnkörper mit Raseneindeckung geführt werden. Zudem sind entlang der Goethestraße eine Allee sowie Stellplätze geplant. Das Vorhaben wirkt sich lediglich punktuell und kleinräumig aus.

Das Schutzgut Klima/Luft wird durch das Vorhaben aufgrund der vorbelastenden lufthygienischen und bioklimatischen Situation im Plangebiet durch den Kfz-Verkehr auf der Goethestraße und beim Goetheplatz nicht beeinträchtigt. Das Schutzgut Wasser wird durch die Maßnahme nicht verändert.

Das Schutzgut Boden wird hier durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Bodenverhältnisse im Planungsgebiet sind stark anthropogen geprägt. Die Bodenfunktionen wurden schon durch vorherige Versiegelungen wesentlich beeinträchtigt. Insgesamt haben die Böden keine besondere Bedeutung für den Naturschutz.

Die Inanspruchnahme von Flächen erfolgt durch eine Neuversiegelung von insgesamt 95 m² Boden von allgemeiner Bedeutung (artenarmer Scherrasen). Gleichzeitig erfolgt eine Begrünung des bisher versiegelten Gleiskörpers. Der Neuversiegelung steht eine Entsiegelung von 446 m² gegenüber, wodurch ein Entsiegelungsplus von rd. 350m² entsteht. Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden ist somit nicht gegeben.

Baubedingt ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu befürchten, da die Bodenarbeiten auf bereits versiegelten Flächen des Straßenraums sowie auf einer artenarmen Scherrasenfläche (Boden von allgemeiner Bedeutung) erfolgen.

Es erfolgt keine erhebliche Beeinträchtigung des innerörtlichen Landschaftsbildes durch den Neubau des Hochbahnsteigs. Die Neuversiegelung beeinträchtigt die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht. Zudem werden 29 Laubbäume im Plangebiet angepflanzt und der Gleiskörper wird begrünt. Es liegt damit kein Eingriff in die Natur gemäß § 14 BNatSchG vor.

Eine Erhöhung von Schadstoffemissionen ist nicht zu befürchten.

Das Schutzgut Mensch ist bereits durch Schallimmissionen von Stadtbahn- und Kfz-Verkehr vorbelastet. Die Pegelerhöhung durch den Schienenverkehr betragen mehr als 2,1 dB(A) bei gleich-



zeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an einem Gebäude. Durch den geplanten Einsatz einer Gleisschmiereinrichtung wird der Immissionsgrenzwert eingehalten, wodurch kein Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz besteht. Aufgrund der Vorbelastung werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen nicht als umwelterheblich eingeschätzt.

Während der Bauphase kann es zu einer Erhöhung der Schallimmissionen und zu negativen Auswirkungen auf die Wohnnutzung kommen. Betriebsbedingt kommt es zu Pegelerhöhungen bis zu 2,5 dB(A) durch den Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Diesen Beeinträchtigungen wird durch geeignete Schutzmaßnahmen entgegengewirkt.

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

Standortbezogen befindet sich ein Baudenkmal in dem Plangebiet. Negative Auswirkungen auf das Baudenkmal sind nicht zu erwarten. Weitere Nutzungskriterien und Qualitätskriterien liegen nicht vor.

Weitere Umweltschutzgüter sind nicht betroffen. Das Plangebiet ist geprägt von befestigten und versiegelten Verkehrsflächen, wie asphaltierte Straßenräume, Gleisanlagen und die gepflasterten Haltestellenbereiche sowie Geh- und Radwege. Die Umgebung wird durch mehrstöckige Bebauung (Wohn- und gewerbliche Nutzung), der denkmalgeschützten Turnhalle in der Goethestraße, der denkmalgeschützten Brücke über die Leine und den Goetheplatz mit seinen fünf Platanen geprägt.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch das Vorhaben nicht berührt. Die vorliegenden Lebensräume sind überwiegend von allgemeiner bis geringer Bedeutung für den Naturschutz. Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG können ebenfalls ausgeschlossen werden.

Das Schutzgut Wasser/Grundwasser hat ein mittel eingestuftes Schutzpotential. Die potentielle Grundwasserneubildungsrate wird im Planungsgebiet als gering eingeordnet.

Baubedingt kommt es zu einer Gefährdung von einer Säulen-Eiche, die durch Baumschutzmaßnahmen geschützt werden muss. Hier ist nach der Maßgabe der RAS-LP 4 bzw. der DIN 18.920 vorzugehen. Zusätzlich ist der gesamte Kronenbereich mit einem ortsfesten Zaun gegen baubedingte Beeinträchtigungen zu schützen.

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

Erhebliche Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität sind innerhalb des Wirkungsbereiches nicht zu erwarten, da sich das Vorhaben im angrenzenden Schienen-, Haltestellen- und Straßenbereich auswirkt.



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

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

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

2.2 Rechtliche Erwägungen

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Zuständigkeit

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 28 Abs. 1 PBefG ist gemäß §§ 11 Abs. 1, 29 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 2 ZustVO-Verkehr die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als Planfeststellungsbehörde zuständig.

Intern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 33 des Zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

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

Bei der Nachrüstung der bestehenden Stadtbahnhaltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig handelt es sich um die Änderung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen.



2.2.1.3 Verfahrensrechtliche Bewertung

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.

2.2.1.4 Nebenbestimmungen

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

2.2.2 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Einrichtung der Straßenbahnhaltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig mit Aufweitung der Gleislage und Grunderneuerung der Gleise wird zugelassen, da sie mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

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

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

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben, einen Mittelhochbahnsteig zu errichten, ist, gemessen an den Zielen des zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, „vernünftigerweise geboten“: Nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen. Dem wird ein Mittelhochbahnsteig in der hier



planfestgestellten Form vollumfänglich gerecht, weil alle Fahrgäste auf einer Ebene ein- und aussteigen können. Parallel wird auch das Ziel des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen berücksichtigt.

2.2.2.2 Belange der Straßenbahn

Straßenbahnrechtliche Grundlage für die barrierefreie Baumaßnahme ist § 8 Abs. 2 BGG. Danach sind sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.

Die Anforderungen an den Bau und Betrieb von Straßenbahnanlagen sind in der BOStrab konkretisiert. Danach müssen die Betriebsanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten nach § 2 Abs. 1 BOStrab als erfüllt, wenn Betriebsanlagen und Fahrzeuge nach den Vorschriften dieser Verordnung, nach den von der Technischen Aufsichtsbehörde und von der Genehmigungsbehörde getroffenen Anordnungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gebaut sind und betrieben werden. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 BOStrab).

Die Einhaltung der technischen Regelwerke wird durch die Vorhabenträgerin sichergestellt.

2.2.2.3 Abschnittsbildung

Der Umstand, dass die Vorhabenträgerin das Gesamtkonzept der Stadtbahnstrecke D-West vom Raschplatz bis zur Haltestelle Glocksee in 5 Abschnitte unterteilt hat, ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument des fachplanerischen Abwägungsgebotes. Ein komplexes Vorhaben wird dadurch in einzelne Vorhaben geteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden¹. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers.² Die Planfeststellungsbehörde ist nur befugt und verpflichtet, die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers abwägend nachzuvollziehen.³ Dritte

¹ Vgl. Kopp / Ramsauer, VwVfG § 72 Rn. 30.

² 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).

³ 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).



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird.⁴

Eine Abschnittsbildung ist aber dann unzulässig, wenn die abschnittsweise Planfeststellung dem Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden kann, oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung entbehrt.⁵

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung nach dem Fernstraßengesetz hat das Bundesverwaltungsgericht aus diesen Zusammenhängen das Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben muss.⁶ 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.⁷

Für Eisenbahnverbindungen hat die höchstrichterliche Rechtsprechung jedoch ausdrücklich auf das Erfordernis einer solchen eigenständigen Verkehrsbedeutung verzichtet.⁸

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 vierten Abschnitt einer Gesamtmaßnahme dar, die sich in fünf Abschnitte gliedert, nämlich der Neu- und Ausbau der Strecke D-West

⁴ 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).

⁵ Vgl. BVerwG, Urteil vom 19. Mai 1998 - BVerwG 4 A 9.97, BVerwG, Urteil vom 10. April 1997 - BVerwG 4 C 5.96 BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013 – 7 A 4/12 m.w.N.

⁶ BVerwG, Urt. vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215).

⁷ Vgl. BVerwG, Urt. vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (152f.); BVerwG, Urt. vom 19.09.2002, Az. 4 CN 1.02, BVerwGE 117, 58 (66).

⁸ BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, Az. 11 VR 6.95, NVwZ 1996, 896 (897).



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

Ein Antrag auf Planfeststellung für den in Fahrtrichtung Hauptbahnhof anschließenden dritten Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) wurde zeitgleich im am 12. Dezember 2014 gestellt. Der Antrag auf Planfeststellung für den nachfolgenden fünften Abschnitt (Haltestelle Glocksee) wurde am 16. Dezember 2014 gestellt.

Das Vorhaben dient der Barrierefreiheit am Goetheplatz und weist zweifellos einen eigenen Verkehrswert auf. Selbst wenn die Abschnitte 1 bis 3 oder der Abschnitt 5 nicht realisiert werden würden, werden die Planungsziele erreicht. Es handelt sich vorliegend um einen Ausbau einer bereits bestehenden Stadtbahnstrecke. Der festgestellte Streckenabschnitt schließt jeweils an beiden Seiten an die Bestandsstrecke an. Ein Planungstorso ist daher nicht gegeben.

Unüberwindliche Hindernisse, die der Planung in den angrenzenden und nachfolgenden Abschnitten entgegenstehen und nach der Rechtsprechung zur Rechtswidrigkeit des gebildeten Planungsabschnitts führen könnten, sind nicht erkennbar.

Den vorgetragenen Bedenken, dass die Abschnittsbildung nicht genehmigungsfähig sei und der Abschnitt 4 erst erfolgen solle, wenn die Abschnitte 1, 2 und 3 planfestgestellt worden sind, vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu folgen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Planfeststellungsbeschlüsse für die ersten drei Abschnitte mit Datum vom 11.12.2015 bzw. 14.12.2015 und 06.01.2016 bereits durch die Planfeststellungsbehörde erlassen worden sind.

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

2.2.2.4 Alternatives Betriebssystem

Grundsätzlich sind mögliche anderweitige Betriebskonzepte keine in die Abwägung einzustellenden Ausbau- bzw. Neubualternativen. Hierbei handelt es sich lediglich um eine veränderte Führung der Stadtbahnen auf bereits vorhandenen Strecken, nicht jedoch um einen teilweisen Neubau bzw. einen Ausbau einer Strecke. In dem Anhörungsverfahren wurde in einigen Einwendungen auf dieses alternative Betriebskonzept Bezug genommen. Daher soll nachfolgend auf die Splitting-Lösung und die vollständige Einspeisung in den A-Tunnel eingegangen werden.

2.2.2.4.1 Liniensplitting (ober- und unterirdisch)

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde vermehrt die Splitting-Lösung (oder auch als Scheelhaase-Lösung bezeichnet) als alternatives Bedienungskonzept gefordert.



Die Splitting-Lösung würde eine Verdichtung der Linie 10 von einem 7,5- auf einen 5-Minuten-Takt beinhalten. Die Hälfte aller Züge würde von Ahlem aus im 10-Minuten-Takt über die Humboldtstraße in den A-Tunnel, über Waterloo, Kröpcke bis zum Hauptbahnhof führen, um eine verbesserte Verknüpfung mit den anderen Stadtbahnlinien herzustellen. Für die neue Linie in den A-Tunnel müsste zwischen den Haltestellen Glocksee und Waterloo zusätzlich ein Hochbahnsteig in der Humboldtstraße errichtet werden. Der zweite Streckenast würde entlang der Bestandstrecke oberirdisch mit Endpunkt Haltestelle Steintor verlaufen. Der bisher bestehende Streckenast über die Kurt-Schumacher-Straße bis zum Aegidientorplatz würde zurückgebaut werden. Die Umsetzung der Splitting-Lösung würde den barrierefreien Ausbau der Haltestellen des oberirdischen Streckenastes beinhalten.

Im Anhörungsverfahren wurde vorgebracht, dass es bei der Umsetzung eines alternativen Bedienungskonzeptes im Rahmen eines Liniensplittings zwei Möglichkeiten gäbe, die Innenstadt und auch den Hauptbahnhof barrierefrei und schneller zu erreichen. Durch die Führung der Stadtbahn durch den A-Tunnel werden am Kröpcke witterungsunabhängige Umsteigebeziehungen zu anderen Stadtbahnen und am Hauptbahnhof zusätzlich zu den Regional- und Fernverkehrszügen geschaffen. Die Optimierung der Netzverknüpfung könne zu einer Verbesserung der Bedienungsqualität insgesamt führen. Zudem sei das Bedienungskonzept schnell umsetzbar, da die Tunnelstrecken bereits barrierefrei ausgebaut sind.

Das Argument, dass der unterirdische Streckenast eine schnellere Anbindung an die Innenstadt und an den Hauptbahnhof gewährleistet, ist zu verneinen. Bereits jetzt fahren auf der Linie 10 morgens zwischen Ahlem und Hauptbahnhof sogenannte Verstärkerfahrten. Laut Fahrplan brauchen diese sogar 1 Minute länger, um den Hauptbahnhof zu erreichen. Es ist also davon auszugehen, dass die Fahrzeiten eines möglichen unterirdischen Streckenastes und die Fahrzeiten bei Umsetzung der Vorzugsvariante vergleichbar lang sind.

Die schnelle Umsetzbarkeit der Barrierefreiheit ist nicht alleine durch das vorgenannte alternative Bedienungskonzept gegeben. Auch wenn ein Teil der Züge über den barrierefreien A-Tunnel geführt werden könnten, müssten im Rahmen der oberirdischen Streckenführung die Stationen Glocksee bis zur Endhaltestelle Steintor barrierefrei ausgebaut werden. Im Rahmen der unterirdischen Streckenführung müsste die Haltestelle Humboldtstraße barrierefrei ausgebaut werden.

Weiterhin würden durch die unterirdische Streckenführung zwar witterungsunabhängige Umsteigebeziehungen entstehen, jedoch könnten die Fahrgäste aus Ahlem, Limmer und Linden-Nord mit dem Fahrtziel Hauptbahnhof nur jeden zweiten Zug nutzen, um ihre Zielhaltestelle zu erreichen oder sie müssten eine Haltestelle vor dem Zielbahnhof aus den endenden Zügen aussteigen. Zudem müssten sich Fahrgäste in Richtung Ahlem, Limmer und Linden-Nord in der Innenstadt entscheiden, zu welcher Haltestelle sie sich hinbegeben. Eine Entscheidung der Fahrgäste,



zu welcher Haltestelle man sich hinbegeben soll, ist als Nachteil zu sehen und nicht als Vorteil. Trotz einer tatsächlichen Verdichtung des Taktes insgesamt würden sich an den Stationen Hauptbahnhof, Kröpcke und Steintor die Wartezeiten verlängern, da diese Stationen jeweils nur von einem Streckenast angefahren werden würden. An der jeweiligen Haltestelle würde sich für die o.g. Fahrgäste eine geringere Fahrtenhäufigkeit ergeben.

Den Kosten, die eingespart werden können, indem vorhandene Bahnsteige genutzt werden, stehen die erhöhten Betriebskosten für die Einspeisung in den Tunnel und die Kosten für die höhere Fahrtenhäufigkeit gegenüber. Bei Verzicht auf den Streckenabschnitt Steintor – Raschplatz ergäbe sich nach Aussage der Region Hannover theoretisch ein Einsparpotenzial von nahezu 14 Mio. €. Den möglichen Einsparungen bei den Investitionen stünden allerdings erhöhte jährliche Betriebskosten durch die Taktverdichtung gegenüber. So würden sich bei Umsetzung der Vorzugslösung mit Endpunkt Raschplatz gegenüber der heutigen Führung zum Aegidientorplatz Betriebskosteneinsparungen von rund 0,606 Mio. €, insbesondere durch die die Kostenblöcke Fahrzeugvorhaltung, Laufleistung und Personal ergeben.

Nach einer Kostenschätzung der TransTecBau von Frühjahr 2013, welche Grundlage für den Antrag zur Aufnahme in das Finanzierungsprogramm des Landes war, ergaben sich 0,556 Mio. € an Mehrkosten für die Variante Liniensplittung mit Endpunkt Steintor gegenüber der heutigen Führung zum Aegidientorplatz. Im Ergebnis würde somit die Variante Liniensplittung mit Endpunkt Steintor jährlich rund 1,16 Mio. € an höheren Betriebskosten verursachen als die Vorzugslösung mit Endpunkt Raschplatz. Durch ein erhöhtes Betriebsaufkommen steigen mittelfristig die Kosten.

Für die Splitting-Lösung könnte sprechen, dass im Rahmen dieser vorhandene Ressourcen genutzt werden könnten. Umleitungen, Baulärm und andere Emissionsquellen blieben erspart. Es darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass auch bei einer Splitting-Lösung neue Ressourcen benötigt werden. Die Haltestellen zwischen Glocksee und Steintor müssten barrierefrei ausgebaut werden. Bei Umsetzung der Vorzugsvariante und den damit einhergehenden Rückbau des Streckenastes zum Aegidientorplatz käme es an anderer Stelle zu einer Reduzierung von Emissionen.

In Hinblick auf eine Zukunftsfähigkeit der Planungen würden mit der Splitting-Lösung mittelfristig die Takte verdichtet werden. Fraglich ist jedoch, ob die Kapazitäten des A-Tunnels für eine teilweise Einspeisung der Linie 10 ausreichen.

Laut externer Berechnungen durch Thomas Bernhard Siefer von der TU Braunschweig weist der A-Tunnel eine Kapazität von ca. 36 Fahrten/Stunde auf. Die Zahlen wurden von der Region am 14.09.2014 auf Anfrage der Initiative Pro-D-Tunnel bestätigt. Derzeit fahren, laut dem aktuellen



Bedienungskonzept zur Hauptverkehrszeit, zwischen 7 Uhr und 8 Uhr, 24 Züge durch den A-Tunnel. Die Linien 3, 7 und 9 fahren mit jeweils 6 Zügen/Stunde, die Verstärkerlinie 9 E und 10 E mit jeweils 3 Zügen/Stunde.

Mit Inbetriebnahme des Stadtbahnanschlusses für Hemmingen wird die Linie 7 mit 6 Zügen/Stunde durch den A-Tunnel nach Misburg geführt. Zudem soll die Verstärkerlinie 13 eingeführt werden. Sie ist Teil des Betriebskonzeptes der Wirtschaftlichkeitsanalyse zur Stadtbahnverlängerung Hemmingen. Die Linie 13 soll dann als Verstärkerlinie mit 6 Zügen/Stunde in der Hauptverkehrszeit zwischen Wettbergen und Hauptbahnhof verkehren. Insgesamt wird sich somit eine Auslastung von 30 Zügen/Stunde ergeben. Der Stadtbahnanschluss für Hemmingen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung in zwei Abschnitten durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt ist am 17.12.2012 ergangen. Eine Realisierung der Stadtbahnverlängerung steht in unmittelbarem inhaltlichem und zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung B3. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die bauliche Umsetzung in den Jahren 2016 bis 2018 erfolgen kann. Da die Planungen der Stadtbahnstrecke hinreichend konkret sind, müssen im A-Tunnel entsprechende Kapazitäten freigehalten werden.

Bei Einführung der Splitting-Lösung würde die Linie 10 in einem 10-Minuten-Takt im A-Tunnel verkehren. Durch die Einspeisung der Linie 10 würde die Verstärkerlinie 10 E mit 3 Zügen/Stunde wegfallen und Linie 10 mit 6 Zügen/Stunde dazukommen. Insgesamt würden so im A-Tunnel 33 Züge/Stunde verkehren.

Laut Region Hannover steht derzeit eine Verdichtung des Empelder Streckenastes auf einen 5-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit, in Aussicht. Die Verstärkerlinie 9E (dann evtl. Linie 19) würde auf 6 Züge/Stunde verdichtet werden. Somit würden 36 Züge/Stunde im A-Tunnel verkehren. Damit wäre eine 100% Auslastung erreicht und es wären keine Fahrten für evtl. Sonderfälle möglich.

Nach Aussage der Region Hannover (siehe auch NVP 2015, S. 100f.), soll bei der Einführung einer komplett neuen Linie stets eine Verbindung zu den zentralen Stationen Hauptbahnhof oder Kröpcke hergestellt werden.

Sollte es eine Verkürzung der D-West Strecke bis zum Steintor geben und wie oben dargestellt eine neue Linie keine ausreichenden Kapazitäten im A-Tunnel haben, so wäre dies fehlerhaft, da die neu zu erschließende Gebiete sonst keine direkte Schienenanbindung zu den zentralen Stationen Hauptbahnhof oder Kröpcke hätten. Eine Verkürzung der Strecke würde die Zukunftsoptionen für die Weiterentwicklung des ÖPNV dauerhaft einschränken.

Bei einer neuen Zweigstrecke zur Wasserstadt Limmer bzw. nach Ahlem-Nord dürfte demnach die neue Linie (hier als Linie 12 bezeichnet) in diesem Szenario nicht am Steintor enden, sondern



müsste ebenfalls in den A-Tunnel geführt werden. Durch die Führung einer Linie 12 in den A-Tunnel würden zusätzliche 6 Züge/Stunde im Tunnel verkehren. In der Summe würden dann 42 Züge/Stunde verkehren, was die Kapazität des Tunnels weit übersteigt und zu großen Verspätungen führen würde.

In näherer Zukunft ist damit zu rechnen, dass im A-Tunnel folgende Linien mit jeweils 6 Zügen/Stunde verkehren: Linie 3 zwischen Wettbergen und Altwarmbüchen, Linie 13 zwischen Wettbergen und dem Hauptbahnhof, Linie 7 zwischen Hemmingen und Misburg, Linie 9 zwischen Empelde und Fasanenkrug und während der Hauptverkehrszeit die Verstärkerlinie 19 zwischen Empelde und dem Hauptbahnhof. Insgesamt ergibt sich dann eine Auslastung von bereits 30 Zügen/Stunde.

Die üstra hat der Region Hannover schriftlich bestätigt, dass sie aufgrund von Erfahrungen für längere Zeiträume mit einem maximalen Takt von 30 Zugfahrten je Stunde und Richtung plant. Lediglich für kurze Spitzen könne dieser Wert überschritten werden. Eine Verkürzung der D-Strecke zum Steintor ist daher auch nach diesem Kriterium nicht zu empfehlen

Da die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen bislang noch nicht in Form einer Linie 13 umgesetzt wurde, konnte während der Sommerferien 2015 ein problemloses Einspeisen der Linie 10 in den A-Tunnel erfolgen. Mittelfristig scheidet diese Option jedoch aus.

Bei einem Rückbau der Stadtbahngleise zwischen Steintor und Hauptbahnhof wäre es den Fahrgästen der Linie 17 nicht möglich mit einer Direktverbindung den Hauptbahnhof zu erreichen. Eine zusätzliche Einspeisung der Linie 17 in den A-Tunnel ist aufgrund der o.g. Kapazitätsgrenzen nicht möglich. Für die Fahrgäste der Linie 17 würde die Änderung des Betriebskonzeptes und die Einführung der Splitting-Lösung mit Endpunkt Steintor eine Verschlechterung darstellen. Das Planungsziel die Umsteigebeziehungen zu verbessern wäre somit verfehlt.

Hinzu kommt, dass eine Aufspaltung der Linie 10 in zwei Linienäste voraussichtlich eine ungleichmäßige Auslastung der beiden Teillinien zur Folge haben würde. Die Teillinie über die D-Strecke bis zum Steintor würde lediglich die Fahrtwünsche mit Ziel bzw. Quelle Innenstadt bedienen während die zweite Teillinie durch den A-Tunnel neben neuer Direktverbindungen (u.a. Station Waterloo) und den Umsteigebeziehungen zu den Strecken A, B und C ebenfalls die Verbindung zur Innenstadt und zusätzlich zum Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof bietet.

Aufgrund der oben angeführten Argumente steht ein alternatives Bedienungskonzept, im Rahmen einer Splitting-Lösung hinter der Vorzugsvariante zurück.



2.2.2.4.2 Vollständige Einspeisung der Stadtbahn in den A-Tunnel

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens war, neben der Splitting-Lösung, auch die vollständige Einspeisung der Stadtbahn in den A-Tunnel als alternatives Bedienungskonzept zu prüfen. Eine vollständige Einspeisung der Stadtbahn in den A-Tunnel hätte zur Folge, dass der oberirdische Streckenast zwischen der Haltestelle Goetheplatz und der bisherigen Endhaltestelle Aegidientorplatz vollständig zurückgebaut würde und die Stadtbahnlinien 10 und 17 über den A-Tunnel zum Hauptbahnhof geführt würden.

Durch den Rückbau des Streckenastes würden im Verhältnis zur Vorzugsvariante Investitionskosten eingespart. Anders als bei dem Liniensplitting müssten alleine die Haltestellen Glocksee bis Humboldtstraße barrierefrei ausgestaltet werden, wobei die Haltestellen Goetheplatz und Humboldtstraße zusammengelegt werden könnten. Eine Umsetzung der Barrierefreiheit ist somit weit schneller möglich. Zudem würde im Innenstadtbereich durch den Wegfall der Stadtbahngleise mehr Straßenraum für andere Verkehrsteilnehmer zur Verfügung stehen. Durch die unterirdische Führung der Stadtbahnlinien wäre es für den Fahrgast möglich, im Rahmen eines einheitlichen Systems schnell und witterungsunabhängig an den Stationen Kröpcke und Hauptbahnhof umzusteigen.

Die Stadtbahnlinie 10 fährt derzeit mit einem 7,5-Minuten-Takt, die Stadtbahnlinie 17 mit einem 15-Minuten Takt. Insgesamt ergeben sich damit 12 Züge/Stunde, wobei die derzeitige Verstärkerlinie 10 E noch nicht berücksichtigt wurde.

Mittelfristig ist geplant, dass im A-Tunnel folgende Linien mit jeweils 6 Zügen/Stunde verkehren: Linie 3 zwischen Wettbergen und Altwarmbüchen, Linie 13 zwischen Wettbergen und dem Hauptbahnhof, Linie 7 zwischen Hemmingen und Misburg, Linie 9 zwischen Empelde und Fasanenkrug und während der Hauptverkehrszeit die Verstärkerlinie 19 zwischen Empelde und dem Hauptbahnhof. Insgesamt ergibt sich dann eine Auslastung von 30 Zügen/Stunde.

Ohne Berücksichtigung der Verstärkerlinie 10 E würden bei einer vollständigen Einspeisung 42 Züge/Stunde im A-Tunnel verkehren. Bei einer berechneten Kapazität des A-Tunnels von ca. 36 Fahrten/Stunde wäre die Kapazität des Tunnels weit überstiegen und es müsste mit großen Verspätungen gerechnet werden.

Die Möglichkeit, lediglich die Linie 10 in den A-Tunnel einzuspeisen und die Linie 17 am Goetheplatz enden zu lassen, kann aus folgenden Gründen ausgeschlossen werden. So wäre auch ohne die Einspeisung der Linie 17 die Kapazitätsgrenze überschritten. Zudem würde die Linie 17 den Zielen des Nahverkehrsplans 2015 widersprechen, da es den Fahrgästen der Linie 17 nicht möglich wäre, mit einer Direktverbindung den Hauptbahnhof zu erreichen.



Aufgrund der oben angeführten Argumente steht ein alternatives Bedienungskonzept, im Rahmen einer vollständigen Einspeisung der Stadtbahnlinien in den A-Tunnel, hinter der Vorzugsvariante zurück.

2.2.2.5 Variantenprüfung

2.2.2.5.1 Null-Variante

Bei der Null-Variante verbliebe der Zustand so, wie er sich ohne Realisierung des geplanten Vorhabens darstellt. Es ergäben sich keine neuen Belastungen für die Umwelt und andere Schutzgüter. Mit der Beibehaltung des Status quo (Niedrigbahnsteig an der Haltestelle Goetheplatz in der) können jedoch die planerischen Ziele nicht erreicht werden. Die Null-Variante kann den Erfordernissen des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG, nämlich für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, nicht genügen. Zudem soll durch das geplante Vorhaben die Umsteigebeziehungen der Stadtbahnlinien 10 und 17 zu den unterirdisch verkehrenden Stadtbahnlinien der C-Strecke verkürzt werden.

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

2.2.2.5.2 Untersuchung alternativer Lösungen

Bei der Untersuchungen von alternativen Lösungen wurden die Ausbildung der Gleise sowie die Errichtung eines Mittelbahnsteiges oder zweier Seitenbahnsteiges untersucht. Der Variantenuntersuchung wurde zu Grunde gelegt, dass die Lage der Bushaltestellen für die RegioBusse nach Planungen der Stadt aus dem Goethekreisel in Höhe der Haltestelle Goetheplatz verschoben werden.

Bei der Ausbildung der Gleise wurden insgesamt vier Varianten geprüft. Variante 1 sieht einen besonderen Bahnkörper (Gleise nicht überfahrbar) in beide Fahrtrichtungen vor, in Variante 4 hingegen wird der Bau von straßenbündigen Gleiskörpern (Gleise überfahrbar) in beide Fahrtrichtungen betrachtet. Bei der Variante 2 wird ein besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung stadteinwärts und ein straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts, bei der Variante 3 wird ein besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts und ein straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung stadteinwärts untersucht.

2.2.2.5.2.1 Variante 1: besonderer Bahnkörper in beide Fahrtrichtung (Vorzugsvariante)

In der Variante 1 sind zwei besondere Bahnkörper in beide Fahrtrichtungen geplant. Die separaten Richtungsfahrbahnen weisen für den MIV jeweils eine Breite von mindestens 4,50 m auf.

Der Vorteil dieser Variante ist, dass auf Grund des nicht überfahrbaren Bahnkörpers kein Konflikt zwischen der Stadtbahn und dem MIV entstehen kann, da der ÖPNV gezielt bevorrechtigt wird.



Die Stadtbahn kann ohne Behinderung durch den MIV in die Haltestelle Goetheplatz einfahren. Zudem wird der Busverkehr durch diese Variante nicht unnötig eingeschränkt. Die Busse werden sogar zum Pulk führenden Fahrzeug und genießen somit eine Bevorrechtigung als Fahrzeug des ÖPNV. Die Fahrbahnbreite lässt außerdem zu, dass der Rad fahrende Verkehr haltende Busse überholen kann. Durch die 10 cm hohen Borden entsteht zusätzlich nicht die Gefahr, dass ein Radfahrer beim Überholen in die Schienen gelangt.

Nachteilig wirken sich die schmalen Breiten der Richtungsfahrbahnen lediglich für den MIV aus, da dieser die haltenden Busse an den Haltestellen nicht überholen kann. Für ein Überholen der RegioBusse hätte es einer Mindestfahrbereite von 5,50 m bedurft. Diese Breite ist nicht realisierbar, da eine städtebauliche Randbedingung die Anlage einer geradlinigen Baumallee ist, so dass die Achsen der Fahrbahnränder durch den anschließenden Straßenraum in Fahrtrichtung Brühlstraße gesetzt sind. Aufgrund der Belastungssituation durch den MIV ist allerdings auch keine Mehrbreite angezeigt.

2.2.2.5.2.1.2 Variante 2: besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung stadteinwärts und straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts

In der Variante 2 ist ein besonderer Bahnkörper in die Fahrtrichtung stadteinwärts und ein straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts geplant.

Für die Fahrtrichtung stadteinwärts gelten die unter Variante 1 genannten Vor- und Nachteile für den besonderen Bahnkörper in Fahrtrichtung stadteinwärts neben einer 4,50 m breiten Richtungsfahrbahn. Jedoch ändert sich die Situation für den Verkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts.

Durch den straßenbündigen Gleisbereich vergrößert sich die Fahrstreifenbreite bei gehaltener Fahrbahnachse gegenüber Variante 1, so dass die Fahrbahn eine Breite von 5,75 m in Fahrtrichtung stadtauswärts aufweist. Der MIV und Radverkehr können daher einen an der Bushaltestelle haltenden Bus überholen.

Durch die geplante, notwendige Lichtsignalanlage westlich des geplanten Hochbahnsteiges in Fahrtrichtung stadtauswärts kann es jedoch zu Rückstaus des MIV in den Haltestellenbereich der Stadtbahn kommen. Die Einfahrt einer in stadtauswärts einfahrenden Stadtbahn in die Haltestelle Goetheplatz wäre nicht möglich. Für eine optimale Bevorrechtigung des ÖPNV wäre daher eine zusätzliche Lichtsignalanlage östlich des Hochbahnsteiges notwendig. Der MIV würde bei einlaufender Stadtbahn frühzeitig angehalten werden, um der Stadtbahn die ungehinderte Einfahrt in die Haltestellen zu ermöglichen. Der Vorteil für den MIV, einen haltenden RegioBus überholen zu können, würde damit nicht mehr greifen. Durch die zusätzliche Signalisierung ergibt sich zudem eine Verschlechterung für die RegioBusse, da auch diese durch die zusätzliche LSA zurückgehalten werden.



Für den Radverkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts ergibt sich zudem die Gefahr beim Überholen eines haltenden RegioBusses in die Schienen zu geraten, da diese nicht durch einen Bord von der Richtungsfahrbahn getrennt sind. Nachteilig wirkt sich außerdem das Ausscheren von Kraftfahrzeugen in Fahrtrichtung stadtauswärts in den Gleisbereich der Haltestelle aus, weil es so zu gefährlichen Konflikten mit der Stadtbahn kommen kann.

2.2.2.5.2.1.3 Variante 3: besonderer Bahnkörper in Fahrtrichtung stadtauswärts und straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtungen stadteinwärts

In der Variante 3 ist ein besonderer Bahnkörper in die Fahrtrichtung stadtauswärts und ein straßenbündiger Bahnkörper in Fahrtrichtung stadteinwärts geplant.

Es gelten bei dieser Variante die gleichen Vor- und Nachteile wie bei der Variante 2. Eine weitere Lichtsignalanlage wäre jedoch nicht notwendig, da diese im Zuge der Fußgängerquerung westlich des Hochbahnsteiges bereits vorhanden ist. Der MIV aus dem Goethekreisel kommend könnte zurückgehalten werden, um der Stadtbahn eine weitestgehend ungehinderte Einfahrt in den Kreisel zu gewährleisten. Die Berechnung der Leistungsfähigkeit ergab allerdings nur einen marginalen Vorteil für den MIV. Sollte zudem an der Kreuzung Goethestraße / Leibnizufer durch den MIV einen Rückstau entstehen, wird die Weiterfahrt der Stadtbahn gehindert. Die RegioBusse würden auch nicht mehr die Pulk führenden Fahrzeuge bilden. Insgesamt wird durch diese Variante eine optimale Bevorrechtigung des ÖPNV verhindert.

2.2.2.5.2.1.4 Variante 4: straßenbündiger Bahnkörper in beide Fahrtrichtungen

Bei der Variante 4 verschmelzen die Varianten 2 und 3, sodass in beide Fahrtrichtungen ein straßenbündiger Bahnkörper gebaut wird. Die Vorteile, aber auch die erheblichen Nachteile aus den Varianten 2 und 3 geltend entsprechend

2.2.2.5.2.1.5 Wahl der Vorzugsvariante

Nach Abwägung aller zu berücksichtigenden Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Ausbildung der Gleise (Variante 1) gefolgt.

Die Vorteile der Varianten 2, 3 und auch 4 liegen in der jeweiligen Möglichkeit, dass bei Ausgestaltung des straßenbündigen Bahnkörpers die haltenden Busse vom MIV und den Radfahrern überholt werden können. Im Vergleich dazu ist ein Überholen der wartenden Busse an den Haltestellen bei Variante 1, in der in beide Fahrtrichtungen der Gleiskörper besonders ausgebildet ist, nicht möglich. Vielmehr hat zumindest der MIV hinter den Bussen zu halten und kann erst wieder anfahren, wenn auch der Bus seine Fahrt fortsetzt. Bei längeren Haltezeiten der Busse und je nach Verkehrsaufkommen könnte es daher zu möglichen Staus kommen.



Eine Verkehrsuntersuchung des Büro SHP von Oktober 2014 hat jedoch ergeben., dass für beide Fahrrichtungen der Variante 1 die Verkehrsqualität mit beidseitig besonderem Bahnkörper gut ist, obwohl der MIV die haltenden Busse nicht überholen kann. Gravierende nachteilige Auswirkungen durch diese Verkehrsführung sind daher nicht zu erwarten.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das primäre Planungsziel nicht darin besteht, haltende Busse überholen zu können, sondern dies ist vielmehr als Folge des begrenzten Straßenraumes, der eine breitere Fahrspur an dieser Stelle unter Berücksichtigung der städtebaulichen Randbedingungen nicht zulässt, zu verstehen. So entstehen durch das Überholen haltender Busse durch den MIV vielfach Gefährdungssituationen mit querenden Fußgängern. Deswegen werden in der Stadt Hannover seit Jahren an viel befahrenen Straßen Buskaps gebaut, an denen der Querschnitt bewusst so weit eingeschränkt wird, dass haltende Busse nicht überholt werden können. Dieses Vorgehen hat sich hinsichtlich der Verkehrssicherheit bewährt, ohne den Autoverkehr übermäßig zu behindern. Die Einschränkung des Verkehrsflusses ist unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an dieser Stelle daher hinnehmbar.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bei Ausbildung mit straßenbündigem Bahnkörper in den Varianten 2, 3 und 4 es dem MIV zwar möglich ist, die haltenden Busse zu überholen, jedoch auf Grund möglicher Rückstaugefahren des MIV und der damit einhergehenden Behinderung der Stadtbahn es angebracht ist, entsprechende Lichtsignalanlagen zu installieren, die eine Einfahrt der Stadtbahn (Bevorrechtigung des ÖPNV) gewährleisten. Durch die Lichtsignalanlagen würde der MIV frühzeitig daran gehindert, in den Goetheplatz einzufahren, um die Stadtbahn nicht an der Einfahrt zu hindern. Ein Überholen der Busse ist jedoch dann ebenfalls nicht mehr möglich, so dass sich der Vorteil der Varianten 2,3 und 4 gegenüber der Variante 1 relativiert. Zwar ist auch bei der Variante 1 eine Lichtsignalanlage vorgesehen, jedoch ist es dem MIV in dieser Variante auf Grund des besonderen Bahnkörpers schon nicht möglich, die Busse zu überholen.

Allen Varianten gemeinsam ist, dass der Radverkehr die haltenden Busse überholen kann. Bei Variante 1 ist dabei jedoch besonders zu berücksichtigen, dass der besondere Bahnkörper von der Straße durch ein Bord getrennt wird und für den Radfahrer daher keine Gefahr besteht, mit den Reifen in die Gleise zu geraten, wie es hingegen bei den Varianten 2, 3 und 4 bei den jeweiligen Ausbildungen mit besonderem Bahnkörper geschehen kann.

Grundsätzlich ist zudem zu berücksichtigen, dass ein straßenbündiger Bahnkörper höheren Instandhaltungskosten ausgesetzt ist, da durch die Mitnutzung des Gleiskörpers durch PKW und LKW zusätzliche Schäden an der Eindeckung entstehen können.

Die Ausbildung mit straßenbündigen Bahnkörper zeigt zusammengefasst keine Vorteile für die Stadtbahn und den MIV auf, sodass Variante 1 von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls als



Vorzugsvariante bewertet wird. Letztendlich entspricht die Ausbildung mit besonderem Bahnkörper auch den Zielen des Nahverkehrsplans 2015, immer dort besonderen Bahnkörper zu installieren, wo dies der Straßenraum zulässt.

2.2.2.5.2.2 Mittelhochbahnsteig oder Seitenhochbahnsteige

Der Gesamtquerschnitt für den zweigleisigen besonderen Bahnkörper beträgt bei einem Mittelhochbahnsteig 10,50 m. Beim Bau von Seitenhochbahnsteigen beträgt der Gesamtquerschnitt für den zweigleisigen besonderen Bahnkörper 12,50 m, mithin 2 m mehr. Eine Haltestelle mit Seitenhochbahnsteigen wäre somit durchaus möglich, jedoch ist unter dem Gesichtspunkt einer sparsamen Flächenverwertung gerade in diesem recht eingegengten Straßenquerschnitt die Anlage eines Mittelhochbahnsteiges vorteilhafter.

Ein Mittelhochbahnsteig erleichtert zudem den Umstieg im Gegensatz zu Seitenhochbahnsteigen erheblich, weil ein Mittelhochbahnsteig den Fahrgästen ein Umsteigen zulässt, ohne den Bahnsteig verlassen zu müssen. Gleichzeitig müssen bei einem Mittelhochbahnsteig beim Umstieg zwischen den Stadtbahnlinien 10 und 17 keine Verkehrswege überquert werden, was die Sicherheit für die Passanten, gerade in Anbetracht von 120.000 Umsteigevorgängen, die dann direkt auf dem Mittelhochbahnsteig unternommen werden können, ohne den Bahnsteig verlassen zu müssen, erhöht. Auch die übrigen Haltestellen zwischen Raschplatz und Glocksee sind mit einem Mittelhochbahnsteig geplant. Ein Öffnen der Stadtbahnen auf der gleichen Seite wird von den Fahrgästen als positiv wahrgenommen.

Aus diesen genannten Gründen wird der Mittelhochbahnsteig als Vorzugsvariante gesehen.

2.2.2.5.2.3 Gesamtabwägung der Variantenprüfung

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten hat die Vorzugsvariante gegenüber den anderen Varianten mehr Vorteile auf den Zielfeldern Verkehr und Städtebau. Obwohl der MIV durch die RegioBusse während des Haltens an den RegioBus-Haltestellen blockiert wird, ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung eine gute Verkehrsqualität für beide Richtungen. Gleichzeitig wird der ÖPNV durch die Vorzugsvarianten zielgerichtet bevorzugt.

Durch die Vorzugsvariante können die Planungsziele des Vorhabens, nämlich barrierefreier Ausbau des Stadtbahnnetzes der Region Hannover und die gleichzeitige Verbesserung der Umsteigebeziehungen an der Haltestelle Goetheplatz am besten realisiert werden.

Die Vorzugsvariante wird daher von der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig bewertet.



2.2.2.5.3 Immissionen

2.2.2.5.3.1 Lärm

2.2.2.5.3.1.1 Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist u. a. bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Straßenbahnen, zu der die Errichtung der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig im Zuge des Neu- und Ausbaus der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz und Glocksee gehört, sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Zur Beurteilung der Schädlichkeit der Lärmbelastung sind die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung des § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV heranzuziehen.

Das Planungsgebiet ist auf der nördlichen, stadtauswärtigen Seite der Goethestraße als allgemeines Wohngebiet und auf der südlichen, stadteinwärtigen Seite der Goethestraße als Mischgebiet eingestuft. Somit greift § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV.

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

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	
57 dB/A (Tag)	47 dB/A (Nacht)

reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	
59 dB/A (Tag)	49 dB/A (Nacht)

Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	
64 dB/A (Tag)	54 dB/A (Nacht)



Gewerbegebiete	
69 dB/A (Tag)	59 dB/A (Nacht)

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Sofern die zu schützende Nutzung nur am Tag oder in der Nacht ausgeübt wird, ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die maßgeblichen Gebietszuordnungen für die jeweilige Nutzungsart – „Mischgebiet“ und „allgemeines Wohngebiet“ – sind den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen der Landeshauptstadt Hannover entnommen und in den Lageplänen zum schalltechnischen Gutachten (Anlagen 11.1.9 und 11.1.10) dargestellt.

Nach § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS“ und bei Schienenwagen nach Anlage 2 der 16. BImSchV⁹ nach der „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Akustik 03 – Schall 03“ zu erfolgen

2.2.2.5.3.1.2 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 Berechnungen 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 (Momentauf-

⁹ Das Planfeststellungsverfahren für das vorgestellte Vorhaben ist bereits vor dem 31.12.2014 eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden. Daher ist § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung weiter anzuwenden (vgl. § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV).



nahme) 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-Kolonnie oder zufälligen Nebengeräuschen abhängig sein. Das Berechnungsverfahren schaltet den Einfluss solcher wechselhafter Faktoren aus, indem es auf zu verallgemeinernden Basisannahmen aufbaut.¹⁰

Das in der 16. BImSchV vorgeschriebene und in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften (RLS, 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.

Die Berechnungen berücksichtigen neben der zu erwartenden Verkehrsmenge, dem Anteil des Schwerlastverkehrs und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit diverser Faktoren wie u. a. Windrichtungen (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.

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung herangezogen waren, wurden nach der jeweils anzuwendenden Berechnungsmethode gesondert für die Einrichtung der Haltestelle Goethestraße mit einem Mittelhochbahnsteig berechnet. Auf die weitergehenden Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung durch das Ingenieurbüro Bonk – Maire – Hoppmann GbR in der Fassung vom 03.12.2014 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 Abschlüsse 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 verändernden Verkehrsweg. Im vorliegenden Vorhaben waren sowohl der zu verändernde Verkehrsweg „Schiene“ als auch der zu ändernde Verkehrsweg „Straße“ zu betrachten.

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) ansteigt bei gleichzeitiger Überschreitung der

¹⁰ OVG Lüneburg Urt. v. 15.04.1983, OVG K3759/91



Grenzwerte oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens

Beurteilungspegel Stadtbahn

Im Bereich des Verkehrsweges „Schiene“ kommt es im Prognose-Fall im Vergleich zum Prognose-Nullfall an drei Immissionsorten zu einer Pegelerhöhung von ≥ 3 dB(A) und gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Ein Immissionsort liegt in einem allgemeinen Wohngebiet (59 / 49 dB(A)) und zwei Immissionsorte in einem Mischgebiet (64 / 54 dB(A)). Beim Immissionsort im allgemeinen Wohngebiet liegt eine Erhöhung von 2,1 dB(A) nachts von 48,7 dB(A) auf 50,8 dB(A) am Immissionsort 111;C 1.OG vor. Im Mischgebiet beträgt die größte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber der Prognose-Nullfall 3,3 dB(A) nachts von 52,0 dB(A) auf 55,3 dB(A) am Immissionsort Nr. 138;A 1.OG. Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV liegt daher vor.

Zusätzlich kommt es an sechs betrachteten Immissionsorten zu einer Überschreitung der Grenzwerte 60/70 dB(A) in der Nacht bzw. am Tage. Trotz der Anordnung einer Schienenschmieranlage an den Gleisbögen der Gleise zwischen Goetheplatz und Goethestraße wird der Immissionsgrenzwert nicht eingehalten. Bei allen sechs Immissionsorten ergeben sich Erhöhungen der Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Nullfall bei den Nachtimmissionswerten. Die größte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber der Prognose-Nullfall beträgt 0,3 dB(A) nachts von 60,6 dB(A) auf 60,9 dB(A) am Immissionsort Nr. 120;B 1.OG. Der maximale Nachtimmissionswert beträgt 61,8 dB(A), wobei hier eine Erhöhung von 0,1 dB(A) eingetreten ist (Immissionsort Nr. 145;B 1.OG).

Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.2.1 des Beschlusses wird verwiesen. Die Immissionsorte, an denen vorhabenbedingt durch die „Schiene“ Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach entstehen, sind in Anlage 11.1.5a zusammengefasst. Auf diese Anlage wird verwiesen. Weitere Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach ergeben sich bei Betrachtung der Geräuschimmissionen aus dem Schienenverkehr an den Fassadenseiten und an den Außenwohnbereichen nicht.

Beurteilungspegel Straßenverkehr

Im Bereich des Verkehrsweges „Straße“ kommt es im Prognose-Fall im Vergleich zum Prognose-Nullfall bei keinem Immissionsort zu einer Pegelerhöhung von ≥ 3 dB(A) und gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte.



Durch die geplante Baumaßnahme kommt es aber an den Fassadenseiten an insgesamt 36 Immissionsorten zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte 60/70 dB(A) in der Nacht bzw. am Tag. Die größten Erhöhungen des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognose-Nullfall betragen 0,2 dB(A) nachts von 61,1 dB(A) auf 61,3 dB(A) am Immissionsort Nr. 141;A 1.OG, von 61,8 dB(A) auf 62,0 dB(A) am Immissionsort Nr.142;A 1.OG, von 62,6 dB(A) auf 62,8 dB(A) am Immissionsort Nr. 143;A 1 und von 62,7 dB(A) auf 62,9 dB(A) am Immissionsort Nr. 144;A 1.OG. Die größte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognose-Nullfall tags beträgt 0,3 dB(A) von 69,5 dB(A) auf 69,8 dB(A) am Immissionsort Nr. 142;A EG.

Im Bereich Goethestraße und Goetheplatz liegt bereits eine hohe Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm vor, bereits vor dem Bau des Hochbahnsteigs werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte, teilweise sogar deutlich, überschritten. Die Beurteilungspegel für die straßenzugewandten Fassadenseiten und Außenbereiche waren bereits im Prognose-Nullfall über 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht. Die Immissionsorte, an denen vorhabenbedingt durch die „Straße“ Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach entstehen, sind in Anlage 11.1.5b zusammengefasst. Auf diese Anlage wird verwiesen.

2.2.2.5.3.1.3 Aktiver/passiver Lärmschutz

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stets eine Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz vorzunehmen. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Im vorliegenden Fall besteht jedoch aufgrund der baulichen Verhältnisse keine Möglichkeit betroffene Gebäude durch aktive (verkehrsseitige) Lärmschutzmaßnahme zu schützen. Als aktive Schallschutzmaßnahme wäre es technisch möglich, Schallschutzwände und/oder Schallschutzwälle zu errichten. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG besteht die Verpflichtung zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht, soweit deren Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. In der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind, im Hinblick auf das öffentliche Interesse, auch andere Gesichtspunkte als mangelnde technische Eignung oder unangemessen hohen Finanzbedarf einer Schutzmaßnahme einzubeziehen.¹¹ So darf eine solche Maßnahme nicht gegen andere Rechtsvorschriften verstoßen.¹² Eine Lärmschutzwand im dicht bebauten innerstädtischen Bereich zwischen Goethestraße und Goetheplatz würde das Ortsbild i. S. v. § 34 Abs. 1 BauGB stark beeinträchtigen. Lärmschutzwände oder –wälle sind nur dann effektiv, wenn sie

¹¹ OVG Hamburg, Urteil vom 23.05.1995 Az. Bf II 67/90 P Rn. 59, Feldhaus, Kommentar Bundesimmissionsschutzrecht, § 41 BImSchG Rn. 74.

¹² Feldhaus, Kommentar Bundesimmissionsschutzrecht, § 41 BImSchG Rn. 74.



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 Innenstadtbereich mit den in relativ kurzen Abständen einmündenden Straßen, denkmalgeschützten Gebäuden sowie die Breite des verbleibenden Straßenraumes macht die Realisierung wirksamer baulicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder –wällen schlechterdings unmöglich. Daher ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin aufgrund der innerstädtischen Lage die schalltechnische Wirkung möglicher Schallschutzwände nicht untersucht hat.

Als weitere Möglichkeit aktiven Lärmschutzes ist die Ausstattung des besonderen Bahnkörpers mit Rasengleis in Betracht zu ziehen. Im gesamten Planfeststellungsabschnitt, hiervon ausgenommen sind Straßen- und Wegekrenzungen, wird das sogenannte Rasengleis von der Vorhabenträgerin vorgesehen. Der Beurteilungspegel der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt bereits die Gleisoberbauart des Rasengleises. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht nur durch die Vorhabenträgerin zu errichten, sondern der Schutz vor Verkehrslärm ist von jener auch dauerhaft sicherzustellen. Dies ist mit hohen Kosten verbunden. Das Rasengleis benötigt einen hohen Unterhaltungsaufwand. Hierzu muss das Gleis mindestens dreimal im Jahr gemäht werden und von Müll befreit werden.

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

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

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



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

Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass die von der Erhöhung der Lärmimmissionen betroffenen Eigentümer belastet werden. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf Beibehaltung der bestehenden Situation. Durch den festgelegten Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach wird dem Schutzgedanken des BImSchG jedoch hinreichend Rechnung getragen.

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

Ein im Planfeststellungsverfahren festgestellte Rechtsbeeinträchtigung erfordert den direkten Zugriff auf fremdes Recht, insbesondere das Recht auf Eigentum.¹³ Die hier vorliegende, durch Schallschutzmaßnahmen auf Werte innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen reduzierte Erhöhung der Lärmbelastung stellt hingegen keinen Zugriff auf fremde Rechte dar und ist hinzunehmen.

Sollte die bauliche Nutzung nicht oder nicht ausreichend durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden, so steht dem Eigentümer der betroffenen Anlage die Erstattung der Kosten zur Nachrüstung von passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude zu.

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

2.2.2.5.3.1.4 Außenwohnbereiche

An zwei Immissionspunkten eines Gebäudes (siehe Anlage 11.1.5b AWB) überschreiten Beurteilungspegel im Außenbereich am Tage und in der Nacht den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Für den weder durch aktive noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs.2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die im Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen.

¹³ BVerwG, Beschluss v. 24.02.1998 - 4 VR 13/97, NVwZ 1998, 1178).



Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Der Bemessung der Entschädigung ist die Ziffer XVI ff. der VLärmSchR97 entsprechend mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat.¹⁴

Wie auch die passiven Lärmschutzmaßnahmen werden die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten Entschädigungen unter Ziffer 1.2.1.3 des Beschlusses nach Maßgabe des 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. 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.

2.2.2.5.3.1.5 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 wegen der hohen (Vor-)Belastung der Goethestraße eine Betrachtung der Auswirkungen der maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege (Goethestraße, Stadtbahn) zusammen für geboten erachtet (sog. Summenpegel).

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

Eine solche Betrachtung kommt insbesondere immer dann in Betracht, wenn eine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist.¹⁵ Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 3 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schüt-

¹⁴ BVerwG, Urteil vom 16.09.1993, DVBl. 94, 338.

¹⁵ vgl. BVerwG, Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03-.



zen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt.¹⁶ Der Ordnungsgeber besitzt hier einen weiten Gestaltungsspielraum. Demzufolge ist nicht davon auszugehen, dass der Ordnungsgeber die Grenzwerte in gleicher Höhe festgesetzt hätte, wenn er zugrunde gelegt hätte, dass bei der verbundenen Planfeststellung mehrerer Verkehrswege Gesamtbeurteilungspegel zu berechnen sind.

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

Für die Auslegung und Anwendung der §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG folgt aus dieser verfassungsrechtlichen Vorgabe: Soweit Pegelwerte in Wohngebieten zu erwarten sind, die jedenfalls oberhalb von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts liegen, ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen.¹⁷

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.¹⁸ Zu berücksichtigen ist jedoch, dass - auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung - der Vorhabenträgerin anlässlich seines Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden.¹⁹ 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.²⁰

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

¹⁶ vgl. BVerwG, Urt. v. 26.02.2003 – 9 A 1/02-.

¹⁷ vgl. BayVGh, Urt. v. 18.07.1996 – 8 C 5 96.1612.

¹⁸ vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23.02.2005, 4 A 5/04.

¹⁹ BVerwG, Urt. vom 15.01.2008, 9 B 7/07.

²⁰ BVerwG, Urt. vom 09.07.2008, 9 A 5/07, Rn. 17.



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.²¹ 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.²²

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

Lärmsituation Straße und Schiene

Bei 24 Objekten wurde eine Überschreitung der Werte von 70 dB(A) am Tag und bei 29 Objekten eine Überschreitung von 60 dB(A) nachts ermittelt, wobei bei diesen Gebäuden jedoch keine vorhabenbedingte Steigerung gegenüber der Vorbelastung (Vergleich Prognosenullfall Summenpegel und Prognosefall Summenpegel) vorliegt. Vielmehr verringert sich an diesen Objekten sogar die Lärmbelastung, so dass sie hinsichtlich vorzunehmender Schutzmaßnahmen nicht in die Abwägung eingestellt werden mussten.

An sieben anderen Immissionsorten hingegen werden nach Einschätzung des Schallgutachtens die v. g. Anhaltswerte für eine Gesundheitsgefährdung nachts und einem Immissionsort sowohl tags als auch 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 11.1.5c).

Bei allen acht Immissionsorten ergeben sich Erhöhungen der Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Nullfall bei den Tagesimmissionswerten und den Nachtimmissionswerten. Die größte Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber der Prognose-Nullfall nachts beträgt 0,5 dB(A) von 61,9 dB(A) auf 62,4 dB(A) am Immissionsort Nr. 138;A 1.OG. Die größte Erhöhung des Beurteilungspegels tags gegenüber dem Prognose-Nullfall beträgt 0,4 dB(A) von 69,3 dB(A) auf 69,7 dB(A) am Immissionsort Nr. 138;A 1.OG. Der maximale Nachtimmissionswert beträgt 62,7 dB(A),

²¹ vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. vom 13.03.2008, 7 D 43/07.NE, Rn. 136 f.

²² vgl. Sächsisches OVG, Beschluss v. 15.12.2005, 5 BS 300/05 Rn. 36.



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

wobei hier eine Erhöhung von 0,1 dB(A) eingetreten ist (Immissionsort Nr. 137;A 1.OG). Der maximale Tagimmissionswert beträgt 70,1 dB(A), wobei hier eine Erhöhung von 0,1 dB(A) eingetreten ist (Immissionsort Nr. 137;A 1.OG).

Für alle acht Immissionsorte sind die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete (64 / 54 dB(A)) maßgeblich; Lärmschutzanspruch nach der 16. BImSchV entstehen nicht.

Es kommt in allen acht Fällen nur zu einer relativ geringen Erhöhung des Beurteilungspegels von $\leq 0,5$ dB(A). Aufgrund der geringen Erhöhung 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 keine weiteren Schutzmaßnahmen, die sich aus der Gesamtlärbetrachtung als solche ergeben

Fazit

Nach alledem ist festzuhalten, dass sich trotz der prognostizierten Beurteilungspegel die durch den Ausbau 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 sichergestellt werden kann, das die nach der 24. BImSchV einzuhaltenden Grenzwerte gewährleistet.

Lärmschutzmaßnahmen sind vorzusehen. Gesetzliche Grundlagen für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau bzw. wesentlicher Änderungen 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 Rechtsprechungen.

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 den in Anlagen 11.1.5a bis Anlage 11.1.5c des schalltechnischen Gutachtens anerkannten Bedarf passiver Lärmschutzvorkehrungen sind die infolge des Bauvorhabens entstehenden Immissionsbelastungen im Rahmen der Sozialpflichtigkeit von den Anliegern entschädigungslos hinzunehmen, die die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird.



2.2.2.5.3.2 Erschütterungen

Bei der vorliegenden Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen aus der Stadtbahn in die angrenzende Wohnbebauung sind die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf die Menschen im Gebäude“ nicht unmittelbar anzuwenden. Die Anhaltswerte der DIN beziehen sich auf den Neubau von Eisenbahnen. Bei der Ausbaumaßnahmen, wie die Errichtung der Haltestelle Goetheplatz, ist die immissionsschutzrechtliche Situation durch den vorhandenen Bestand geprägt.²³ Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen der plangebenden oder tatsächlichen Vorbelastung halten, auch dann zumutbar sind, wenn die Anhaltswerte überschritten werden.²⁴ Ein Erschütterungsschutz kann nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt.²⁵ Nach der Rechtsprechung ist eine Erhöhung der Erschütterungen bei einem vorgenommenen Vergleich, der bereits durch den Betrieb der Stadtbahn im derzeitigen Zustand verursachten Erschütterungen mit der Situation nach der Planungsausführung von 25 %, rechtlich nicht zu beanstanden. Diese Festsetzung stützt sich auf empirisch hinreichen abgesicherte Erkenntnisse einer Laborstudie.²⁶

Damit nun ein Anspruch auf Erschütterungsschutz besteht, müsste das Kriterium der wesentlichen Änderung von 25% vorliegen. Im Zuge der Ausbaumaßnahmen verringert sich der Abstand des nächstgelegenen Gleises zur Wohnbebauung für den ungünstigsten Fall von derzeit 13,5 m auf 11,5 m. Damit ist eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um 7 % verbunden. Dieser Wert liegt unterhalb der beurteilungsrelevanten Wahrnehmungsschwelle von 25%.

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

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

²³ BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09.

²⁴ BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09.

²⁵ BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14.09, m. w. N.

²⁶ vgl. Saud/Fleischer/Kilcher/Fast/Grütz, Zur Bewertung von Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 48 <2001> 191 ff.



2.2.2.5.4 Belange der Umwelt

2.2.2.5.4.1 Naturschutzfachliche Betrachtung

2.2.2.5.4.1.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit solche nicht möglich sind, durch Ersatz in Geld zu kompensieren (vgl. § 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde ihren Beurteilungsspielraum²⁷ sachgerecht anhand anerkannter Bewertungsmaßstäbe ausgefüllt.

2.2.2.5.4.1.2 Eingriff

Die Einrichtung der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig im Zuge des Neu- und Ausbaus der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz und Glocksee stellt keinen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Ein Eingriff liege vor, wenn Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, aufzuweisen sind (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Im Bereich des geplanten Neu- und Ausbaus der Haltestelle Goetheplatz mit einem Mittelhochbahnsteig kommt es zu einer Neuversiegelung von rund 95 m² Boden. Aufgrund der Vorbelastung und intensiven Nutzung sind die Böden im Plangebiet überwiegend von geringer Bedeutung (versiegelte Flächen, Scherrasen) und allgemeiner Bedeutung (nicht versiegelte Flächen, Ziergebüsche, Offenbodenbereiche). Durch diese Neuversiegelung wird die natürliche Bodenfunktion erheblich beeinträchtigt bzw. zerstört. Sie führt aber zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Gleichzeitig kommt es zu einer Begrünung des bisher versiegelten Gleiskörpers auf der gesamten Strecke zwischen der Haltestelle Goetheplatz und der Kreuzung Goethestraße/Brühlstraße. Durch die geplante Teilentsiegelung von 25 % kommt es zu einer Entsiegelung von rund 260 m² Boden. Zusätzlich werden 186 m² Boden durch offene Baumscheiben entsiegelt. Dementsprechend ergibt sich ein Entsiegelungs-Plus von rd. 350 m².

²⁷ BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 40/07, juris Rn. 28.



Die Umgebung ist durch seine großstadtwirkende Bebauung geprägt. Es gibt sowohl Wohngebäude als auch gewerbliche genutzte Gebäude. Vorwiegend werden die Gebäude in gleicher Weise genutzt, indem im Erdgeschoss meist ein Gewerbe angesiedelt ist und sich in den oberen Etagen Wohnräume wiederfinden.

Im Zuge der Umgestaltung des Straßenraumes durch die Landeshauptstadt Hannover sind die Pflanzung von 29 Laubbäumen im Plangebiet sowie die Begrünung des Gleiskörpers in der Goethestraße vorgesehen, sodass sich die visuelle Qualität des Straßenraumes verbessert.

Weitere Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter liegen nicht vor.

2.2.2.5.4.1.3 Vermeidungsgebot

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

Für die während der Baumaßnahme potenziell gefährdeten Bäume sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen (vgl. 1.2.4.1). Durch die Schutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass der Eingriff in den Baumbestand auf das nicht vermeidbare Maß beschränkt bleibt und keine negativen Auswirkungen zurückbleiben.

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

2.2.2.5.4.1.4 Ausgleich und Ersatz

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

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



ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

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

2.2.2.5.4.2 Geschützte Landschaftsbestandteile

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Gebietsschutzes gerecht.

Vorhabenbedingt wird der Verbotstatbestand in Bezug auf den geschützten Landschaftsbestandteil ausgelöst. Gemäß § 29 Abs. 2 S. 1 BNatSchG ist die Beseitigung des geschützten Landschaftsbestandteils und alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können verboten. Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt die Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG. Die Voraussetzungen für eine Befreiung liegen vor, da das Vorhaben aus Gründen des öffentlichen Interesses, nämlich der Barrierefreiheit des ÖPNVs in der Region Hannover, notwendig ist. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.2.2.1 wird verwiesen.

2.2.2.5.4.3 Artenschutz (Tiere und Pflanzen)

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

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

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



Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.5.4.1) – 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.²⁸

Es ist als eher unwahrscheinlich einzustufen, dass im Plangebiet aufgrund der dort vorherrschenden Vegetationsstrukturen und Biotoptypen, sowie der Lage und Nutzung mit dem stark befahrenen Straßenraum, gefährdete oder besonders geschützte Tierarten vorkommen. Der angrenzende Park, in dem aufgrund des alten Baumbestandes solche Tierarten vorkommen könnten, ist vom Vorhaben nicht betroffen.

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

Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

2.2.2.5.5 Belange Privater

2.2.2.5.6 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Das Vorhaben ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde so weit wie möglich oder stellt deren Beachtung durch die Inhalts- und Nebenbestimmungen (unter Ziffer 1.2) dieses Beschlusses sicher.

2.2.2.5.6.1 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das LBEG weist darauf hin, dass im Baugrundbereich des Planungsgebietes künstliche Auffüllungen mit wechselhaften, teils geringen Tragfähigkeitseigenschaften anstehen. Deshalb sind ggfls. besondere Gründungsmaßnahmen (z.B. Bodenaustausch, Tiefgründung) einzuplanen.

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise zu den Gründungsmaßnahmen beachten.

²⁸ BT-Drs. 16/5100, S. 12.



2.2.2.5.6.2 Handwerkskammer Hannover

Die Handwerkskammer Hannover verweist auf die gemeinsame Stellungnahme mit der Industrie- und Handelskammer Hannover vom 30.10.2014 zu den Abschnitten 1 und 2 (Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile; Haltestelle Hauptbahnhof / Rosenstraße) der Stadtbahnstrecke D-West.

Die Planfeststellungsbehörde verweist ihrerseits auf den Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile (Az.: 3322-30161-39 D-West Neubau Lister Meile) vom 11.12.2015 und auf den Planfeststellungsbeschluss zum Hochbahnsteig Hauptbahnhof / Rosenstraße (Az.: 3322-30161-40 HS HBF / Rosenstraße) vom 14.12.2015. Die Stellungnahme und Argumente wurden von der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgewogen.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch den Bau der Hochbahnsteige die Qualität und Quantität des Parkraums in den Bereichen des Abschnitts 4 gewährleistet werden müsse. Zudem seien entlang der Trassenführung zahlreiche Handwerksbetriebe ansässig, die auch während der Bauphase der uneingeschränkten Erschließung ihrer Betriebe bedürfen.

Aufgrund der Neuordnung des Straßenraumes und des zusätzlichen Raumbedarfs der Hochbahnsteige zu einer Reduzierung der Stellplätze kommen. Durch die Anordnung von straßenbegleitendem Grün wird jedoch der Straßenraum städtebaulich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gestärkt. Die Baumallee hat nach RAS 06 einen hohen ökologischen Wert und dient der Raumbildung und Gliederung des Straßenraums, außerdem ist die Verringerung der Feinstaubbelastung, welche z. B. durch Begrünung erreicht werden kann, ein Ziel aus dem Luftreinhalteaktionsplan der Landeshauptstadt Hannover. Dem Wunsch der Handwerkskammer auf gleichbleibende Qualität und Quantität des Parkraums kann daher nicht vollumfänglich entsprochen werden

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

2.2.2.5.6.3 enercity Netz

Die enercity Netzgesellschaft mbH meldet für den betreffenden Bereich zahlreiche vorhandene Leitungen und Netze. Bisher durchgeführte Abstimmungen seien noch nicht zu einem zufriedenstellenden Ergebnis gekommen, sodass noch offene Fragen und Kostenübernahme zu klären seien.

Inbesondere ist laut enercity Netzgesellschaft mbH folgendes zu beachten:

Projektleiter Fernwärme



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

Straßenbeleuchtung

Im Zuge des Straßenausbaus ist eine Änderung / Neueinrichtung der Straßenbeleuchtung geplant. Die Maststandorte sind dem Ausbauplan der enercity Netzgesellschaft mbH zu entnehmen.

Übertragungsnetze:

Es sind Maßnahmen geplant. Eine weitere Abstimmung ist erforderlich.

Konzepte Gas/Wasser:

Es ist ein Leitungsbestand betroffen, der nicht überbaut werden darf. Es ist ggf. eine Anpassung zu betreiben. Eine Abstimmung ist erforderlich.

Fernwärmenetze (Betrieb)

In dem betreffenden Bereich befindet sich eine FW-Versorgungsleitung, welche nicht überbaut werden darf. Es muss ein Mindestabstand von 2 m eingehalten werden. Es befindet sich eine Fernwärmeleitung im Planungsgebiet, die besonders zu schützen ist und die nicht überbaut oder bepflanzt werden darf. Zusätzlich sind besondere Schutzmaßnahmen und weitere Abstimmungen vorzunehmen.

Zudem ist eine Änderung der Planung zwingend, weil die Planung die Bepflanzung von Bäumen auf Fernwärmeleitungen vorsieht. Dieses ist zu ändern.

Es hat mehrere Gespräche zur Leitungscoordination stattgefunden. Die Infra und TTB sind in engen Kontakt zu den zuständigen Stellen der enercity Netzgesellschaft mbH sowie zu anderen betroffenen Netzbetreibern. Die in der Stellungnahme genannten Probleme sind bekannt und werden vom Vorhabenträger behandelt (vgl. 1.2.3.1).

2.2.2.5.6.4 Industrie- und Handelskammer Hannover

Die Industrie- und Handelskammer Hannover verweist auf die gemeinsame Stellungnahme mit der Handwerkskammer Hannover vom 30.10.2014 zu den Abschnitten 1 und 2 (Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile; Haltestelle Hauptbahnhof / Rosenstraße) der Stadtbahnstrecke D-West.

Die Planfeststellungsbehörde verweist ihrerseits auf den Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile (Az.: 3322-30161-39 D-West Neubau Lister Meile) vom 11.12.2015 und auf den Planfeststellungsbeschluss zum Hochbahnsteig Hauptbahnhof / Rosenstraße (Az.: 3322-30161-40 HS HBF / Rosenstraße) vom 14.12.2015. Die Stellungnahme und Argumente wurden von der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgewogen.



Die IHK bemängelt, dass die Bevorrechtigung des ÖPNV durchaus sinnvoll sei, es aber als Begründung nicht ausreichen könne, dass der MIV durch den Bus behindert werde und dass die Bevorrechtigung dadurch gestärkt wird, dass der MIV grundsätzlich hinter dem Bus warten müsse.

Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass das primäre Planungsziel nicht darin bestehe, haltende Busse nicht überholen zu können, sondern dies vielmehr als Folge des begrenzten Straßenraumes, der eine breitere Fahrspur an dieser Stelle unter Berücksichtigung der städtebaulichen Randbedingungen nicht zulässt, zu verstehen ist. Die Einschränkung des Verkehrsflusses ist unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung an dieser Stelle hinnehmbar. Zudem entstehen durch das Überholen haltender Busse durch den MIV vielfach Gefährdungssituationen mit querenden Fußgängern. Deswegen werden in der Stadt Hannover seit Jahren auch an viel befahrenen Straßen Buskaps gebaut, an denen der Querschnitt bewusst so weit eingeschränkt wird, dass haltende Busse nicht überholt werden können. Dieses Vorgehen hat sich hinsichtlich der Verkehrssicherheit bewährt, ohne den Autoverkehr übermäßig zu behindern. Der Einwand wird damit zurückgewiesen.

Aus Sicht der IHK habe der wegfallende Parkraum in der Goethestraße für die anliegenden Unternehmen hinsichtlich ihrer weiteren wirtschaftlichen Entwicklung eine große Bedeutung. Die Planunterlagen gäben allerdings keinen Aufschluss ob und wie viele Parkplätze wegfallen würden.

Die Gestaltung der Nebenanlagen ist vorliegend nicht planfeststellungsrelevant. Dennoch weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Abschnitt 4 zwischen Goetheplatz und der Kreuzung Leibnizufer / Brühlstraße / Goethestraße bisher 68 Parkplätze vorhanden sind. Nach der Neupflanzung der 29 Laubbäume werden weiterhin noch 39 Parkplätze zur Verfügung stehen. Somit bleiben über die Hälfte der Parkplätze erhalten. Gleichzeitig wird durch die Anordnung von straßenbegleitendem Grün der Straßenraum städtebaulich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität gestärkt. Die Baumallee hat nach RASt 06 einen hohen ökologischen Wert und dient der Raumbildung und Gliederung des Straßenraums, außerdem ist die Verringerung der Feinstaubbelastung, welche z. B. durch Begrünung erreicht werden kann, ein Ziel aus dem Luftreinhalteaktionsplan der Landeshauptstadt Hannover.

Der Wegfall von einzelnen Stellplätzen in der Innenstadt wäre aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Übrigen auch vertretbar, da in den Parkhäusern der Innenstadt ausreichend Stellmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Die IHK befindet die Planunterlagen als inhaltlich falsch, kaum nachvollziehbar und für eine abschließende Bewertung nicht hinreichend aussagefähig. Eine rechtssichere Planung könne nur



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

erfolgen, wenn eine erneute öffentliche Auslegung mit vollständigen und aussagekräftigeren Unterlagen eintrete.

Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, in welcher Weise die Planunterlagen inhaltlich falsch und kaum nachvollziehbar sein sollen und weist den Einwand zurück.

2.2.2.5.6.5 Region Hannover

Die Region Hannover hat gegen das geplante Vorhaben keine Bedenken, weist aber auf die entsprechenden Hinweise und Auflagen hin.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Hinweise und Auflagen unter der Ziffer 1.2.3.2 dieses Beschlusses aufgenommen.

Die Region Hannover weist darauf hin, dass im Erläuterungsbericht auf Seite 15 die heutigen Buspositionen für die Linien 300, 500 und 700 nicht korrekt dargestellt seien.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt der Region Hannover in diesem Punkt zu. Die Vorhabenträgerin hat diese Hinweise bereits zur Kenntnis genommen und wird dies berichtigen.

2.2.2.5.6.6 üstra

Die üstra bemerkt, dass bei der Ein- und Ausfahrt in/aus der Haltestelle Goetheplatz das parallele Fahren von Stadtbahnen und Bussen (und anderen Großfahrzeugen) fahrgeometrisch möglich sein müsse. In den Planfeststellungsunterlagen sind die Abstandsmaße am Goetheplatz nicht eingetragen. Die Änderung solle berücksichtigt werden.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Fahrbahnbreiten neben dem Gleiskörper 4,50 m breit sind. Die Gleise führen parallel zu den Gehwegen, sodass die Fahrbahnbreite immer mindestens 4,50 m beträgt. Dies betrifft auch die Ein- und Ausfahrt zum Goethekreisel in und aus der Goethestraße. Das parallele Fahren von Stadtbahnen und Bussen (und anderen Großfahrzeugen) in Ein- und Ausfahrt zum Goethekreisel wird so ermöglicht.

Die üstra verlangt außerdem, dass für den Betrieb der ÖPNV-Linien an allen Knotenpunkten eine dauerhafte und wirksame Bevorrechtigung eingerichtet werden müsse. Es wird um Abstimmung der Bevorrechtigung mit der Üstra gebeten.

Die Planfeststellungsbehörde unterstützt eine Bevorrechtigung von Bahnen und Bussen an LSA grundsätzlich. Einzelheiten werden durch den Vorhabenträger mit der üstra und der Stadt abgestimmt.

Die üstra verweist weiter auf die Berücksichtigung eventuell vorhandene Kabelanlagen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses in Ziffer 1.2.3.3.



Die üstra schreibt, dass auf den Übersichtsplänen die Haltestellenabstände zwischen den Haltestellen Goetheplatz und Glocksee falsch angegeben seien. Der Abstand für die Fahrtrichtung stadtauswärts beträgt etwa 375 m, der Abstand für die Fahrtrichtung stadteinwärts betrage etwa 421 m.

Die unterschiedlichen Abstände zwischen den Haltestellen Glocksee und Goetheplatz ergeben sich aus dem kürzeren bzw. längeren Fahrweg im Goethekreisel ergeben. Die Haltestellenabstände sind also im Übersichtsplan nicht falsch angegeben.

2.2.2.5.6.7 Landeshauptstadt Hannover

Die Landeshauptstadt Hannover stimmt der Planung grundsätzlich überein, stellt jedoch einzelne Forderungen.

Die Forderungen der Landeshauptstadt Hannover wurden von der Planfeststellungsbehörde bereits unter der Ziffer 1.2.3.4 mit den dazugehörigen Unterschriften aufgenommen. Die Hinweise und Forderungen werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Es finden bereits seit Wochen Gespräche zu den genannten Punkten statt.

Die LHH verweist weiter auf den Zu- und Abgang über die Goethestraße östlich der Haltestelle Goetheplatz. Insbesondere wegen der in der Nähe befindlichen Grundschule solle hier eine Lichtsignalanlage gebaut werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat gegen diesen Einwurf keinen Einwand. Aus dem Erörterungstermin geht ebenfalls hervor, dass auf Wunsch von Einwendungen und Stellungnahmen im genannten Bereich eine Lichtsignalanlage platziert wird (vgl. Ziffer 1.3).

2.2.2.5.7 Einwendungen

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

Aus datenschutzrechtlichen Gründen unterbleibt eine namentliche Nennung der Einwender.

2.2.2.5.7.1 Einwender Nr. 1

Der Einwender wohnt außerhalb des Planungsgebietes, ist jedoch Anwohner der Landeshauptstadt Hannover. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde nachfolgend auf seine Einwendungen wie folgt ein:

Der Einwender spricht sich gegen den barrierefreien Ausbau der oberirdischen Stadtbahnstrecke D-West aus. Diesbezüglich weist er darauf hin, dass die Nutzung von Tunnelstationen für ihn aufgrund seiner Erblindung und seines Alters generell vorteilhafter sei, als ein Umstieg zwischen Tunnel- und Oberflächenhaltestellen. Der Einwender würde einen wetterunabhängigeren Umstieg unterirdisch begrüßen. Dies vor allem unter dem Aspekt, dass solch eine Möglichkeit bereits bestehe.



Die Planfeststellungsbehörde kann nachvollziehen, dass die Nutzung und der Umstieg in einer Tunnelstation für den Einwender aufgrund seiner Erblindung und seines Alters vorteilhafter sind. Die bestehende Situation für die Stadtbahnlinien der A-Strecke, B-Strecke und C-Strecke verändert sich durch das geplante Vorhaben nicht. Neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Goetheplatz dient das Vorhaben den verbesserten Umsteigebeziehungen an der Haltestelle Steintor und am Hauptbahnhof / Raschplatz der Stadtbahnstrecke D-West. Auch unter Berücksichtigung der von dem Einwender vorgebrachten Beeinträchtigungen, wird dieses Planungsziel durch das beantragte Vorhaben erreicht. Zu der von dem Einwender bevorzugten sogenannten „Splitting-Lösung“, nämlich einen Teil der Fahrten der Linie 10 durch den A-Tunnel über den Hauptbahnhof zu führen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.1 verwiesen.

Nach Meinung des Einwenders solle die Innenstadt sowohl von Stadtbahnen als auch vom Kfz-Verkehr freigehalten werden, um so durch die Erweiterung der Fußgängerzonen attraktive und stressfreie Räume in der Innenstadt zu schaffen.

Der Ausbau der Innenstadt der Landeshauptstadt Hannover mit Fußgängerzonen ist nur im Zusammenhang mit der Verlegung der Stadtbahn in den Tunnelstrecken möglich. Insoweit wird auch diesbezüglich auf die Ausführungen zur „Splitting-Lösung“ als alternatives Bedienungskonzept unter Ziffer 2.2.2.4.1 Bezug genommen.

Die städtische Konzepte Hannover City 2020+ und Masterplan Mobilität 2025 sind in die Planung miteingeflossen. Dadurch wird die Fußgängerzone im Bereich Steintorplatz zusammengelegt. Zudem werden durch die straßen- und stadträumlichen Randbedingungen Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen.

Aus technischer Sicht wäre es zudem möglich einen weiteren Tunnel für die Linien 10 und 17 der Stadtbahnstrecke D-West zu bauen. Aufgrund des begrenzten verkehrlichen Nutzens, da nur zwei Stationen am Rand der Innenstadt liegen und die hohen Kosten, für die keine Finanzierungsmöglichkeiten gegeben sind, hat die Vorhabenträgerin von dem Bau eines weiteren Tunnels Abstand genommen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an und macht sich die Gründe, die gegen den Bau eines weiteren Tunnels sprechen, zu Eigen.

Jede Planfeststellung muss vernünftigerweise geboten sein, die sogenannte Planrechtfertigung (vgl. Ziffer 2.2.2.1). Es ist daher von der Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob ein hinreichender Bedarf des Planvorhabens in tatsächlicher Hinsicht besteht.²⁹ So ist ein hinreichender Bedarf nicht gegeben, wenn das Vorhaben aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden kann.³⁰

²⁹ Kopp / Ramsauer, VwVfG § 74 Rn. 48.

³⁰ Kopp / Ramsauer, VwVfG § 74 Rn. 48.



Für den Bereich des Fernstraßenrechts ist anerkannt, dass die Art der Finanzierung eines Straßenbauvorhabens weder Bestandteil der planerischen Abwägung noch sonst Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist.³¹ Aus dem Grundsatz, dass eine Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, rechtswidrig ist, ergibt sich, dass der Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde nicht ignoriert werden darf.³² Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Realisierung eines Vorhabens kann auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, ist verfrüht und damit unzulässig. Ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht „vernünftigerweise“ geboten ist.³³

Zuletzt moniert der Einwender, dass für ein, aus seiner Sicht, verkehrspolitisches nicht nachzuvollziehendes, rückwärtsgewandtes Projekt mindestens 50 Millionen Euro „verbrannt“ werden, obwohl die fertige Tunnelvariante fast nichts kosten würde, schon heute gefahren werden könnte und von der Kapazität ggf. zukünftig durchaus noch anpassungsfähig wäre.

Auf die Ausführungen zur „Splitting-Lösung“ wurde bereits hingewiesen. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens ist zudem als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung.³⁴ Diese wird im Verfahren zur Bewilligung von beantragten Fördermitteln geprüft.³⁵

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen und den Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.1 und 2.2.2.4.1 des Beschlusses zurückgewiesen. Einwände, die sich auf den Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) bzw. auf den Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) beziehen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Insoweit wird auf das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) und Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) verwiesen.

2.2.2.5.7.2 Einwender Nr. 2

Der Einwender wohnt außerhalb des Planungsgebietes, ist jedoch Anwohner der Landeshauptstadt Hannover. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde nachfolgend auf seine Einwendungen wie folgt ein:

³¹ Vgl. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 02.11.2004, Az.: 5 S 1063/04.

³² Vgl. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 02.11.2004, Az.: 5 S 1063/04.

³³ Vgl. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 02.11.2004, Az.: 5 S 1063/04.

³⁴ Vgl. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 02.11.2004, Az.: 5 S 1063/04.

³⁵ Vgl. VGH Baden-Württemberg Urteil vom 02.11.2004, Az.: 5 S 1063/04.



Der Einwender moniert die inhaltliche und zeitliche Aufteilung des Gesamtvorhabens in 5 Abschnitte und verweist auf § 9 PBefG hin. Diese Abschnittsbildung stelle ein Verfahrensfehler dar. Für die Beurteilung und Genehmigung des Betriebs und der Linienführung sei der Gesamtverkehrswert der Strecke erforderlich. Dies sei auch notwendig, um die nach § 28 PBefG erforderliche Abwägung gegenüber Alternativvorschlägen durchführen zu können.

Der Umstand, dass die Vorhabenträgerin den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West in 5 Planungsabschnitte unterteilt und beantragt hat, ist nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3 des Beschlusses wird hingewiesen. Der Planfeststellungsvorbehalt nach § 28 PBefG beschränkt sich auf den Bau von Betriebsanlagen für Straßenbahnen. Erfasst wird von der Norm nicht der Betrieb der Stadtbahn, der dem Genehmigungsvorbehalt der §§ 2, 9 PBefG unterliegt.³⁶ Für die Erteilung des Betriebs ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gem. §§ 2, 9, 11 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 8 NNVG zuständig. Betriebsanforderungen und -vorschriften können jedoch Anforderungen an Baumaßnahmen zur Folge haben und insofern den Gegenstand der Planfeststellung mittelbar mitbestimmen.³⁷ Unter dem Gesichtspunkt des barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnnetzes ist das vorliegende Planvorhaben - unabhängig von einer Genehmigung der Linienführung – gerechtfertigt. Zudem liegen die gültigen Linien- und Betriebsgenehmigungen für die Linien 10 und 17 vor.

Nach der Auffassung des Einwenders sei die vorliegende Genehmigung nach § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 a) PBefG zu versagen, da mit den vorhandenen Verkehrsmitteln der Verkehr befriedigend bedient werden könne. Mit der von ihm vorgeschlagenen „Splitting-Lösung“ existiere bereits ein Verkehrsweg, der die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse wesentlich besser bediene als die Lösung 10/17. Es solle im Rahmen des § 28 Abs. 1 PBefG eine Abwägung zwischen diesen beiden Vorschlägen durchgeführt werden, um zu ermitteln, welche Lösung den öffentlichen und privaten Belangen und der Umwelt besser entspreche. Diese Abwägung solle von einem unabhängigen Verkehrssachverständigen, der von der Planfeststellungsbehörde berufen werden solle, durchgeführt werden. Hinsichtlich den anzustellenden Abwägungskriterien weist der Einwender auf seine Einwendung zu den Abschnitten 1 (Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile) und Abschnitt 2 (Haltestelle Hauptbahnhof / Rosenstraße) hin.

Das Erfordernis eines unabhängigen Sachverständigen wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wägt die Planfeststellungsbehörde eigenständig alle privaten und öffentlichen Belange mit dem beantragten Vorhaben ab. § 13 PBefG regelt die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die in § 2 PBefG vorbehaltenen Genehmigung der Linienbestimmung, für die die LNVG zuständig ist. Der Versagungsgrund einer

³⁶ Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG § 28 Rn. 1.

³⁷ Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG § 28 Rn. 1.



Genehmigung nach § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 a) PBefG dient dem Schutz von vorhandenen, also genehmigten Verkehr, vor Mehrfachgenehmigungen.³⁸ Eine Abwägung des geplanten und beantragten Vorhabens mit der sogenannten „Splitting-Lösung“ hat im Rahmen der Variantenprüfung und Planrechtfertigung zu erfolgen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 2.2.2.4.1 und 2.2.2.1 des Beschlusses Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist ihrerseits auf den Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile (Az.: 3322-30161-39 D-West Neubau Lister Meile) vom 11.12.2015 und auf den Planfeststellungsbeschluss zum Hochbahnsteig Hauptbahnhof / Rosenstraße (Az.: 3322-30161-40 HS HBF / Rosenstraße) vom 14.12.2015.

Der Einwender weist zudem darauf hin, dass mit der vorliegenden Planung die Umsteigebeziehungen der Fahrgäste der Linie A, B und C in die Linie 10/17 lange, unbequeme und witterungsungeschützte Wege und Wartezeiten erfordern, dies sei besonders für Menschen mit Behinderungen misslich. Bei der vom Einwender angestrebten Splitting-Lösung werde dagegen innerhalb einer überdachten U-Bahnstation und meist noch auf demselben Bahnsteig umgestiegen.

Es wird auf die Ausführungen zu dem Einwender unter Ziffer 2.2.2.5.7.1 und auf die 2.2.2.4.1 des Beschlusses verwiesen. Die Gestaltung der Aufbauten des Hochbahnsteigs ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht planfeststellungsrelevant.

Der Einwender befürchtet eine Verschlechterung und Behinderung des Stadtbahnverkehrs durch bspw. ein- und ausparkende Fahrzeuge, Lieferverkehr mit Rückstau, da in der Goethestraße zukünftig der Autoverkehr stadteinwärts auf den Gleisen geführt werde. Es komme auch zu Behinderungen des Stadtbahnverkehrs im Knotenpunkt Scholvinstraße, der den Verkehr aus dem Marstallgebiet aufnehmen wird, wobei es nur eine Fahrspur auf den Gleisen gebe. Dies bedeute eine hohe Störanfälligkeit mit Reduzierung der Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit und damit eine geringere Qualität der Linien 10 / 17. Dies werde durch die unterirdische Führung der Linien durch den A-Tunnel vermieden.

Durch das Verkehrsgutachten ist nachgewiesen worden, dass in den Spitzenzeiten die Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr an allen Knotenpunkten als befriedigend anzusehen ist. Für die Stadtbahnen wurde an allen Knotenpunkten eine sehr gute Verkehrsqualität nachgewiesen. Diesbezüglich wird auf die weiterführenden Ausführungen in der Unterlage 17 verwiesen. Zudem wird das Marstall-Quartier künftig neben der Reuterstraße und der Scholvinstraße auch über die Straße Am Hohen Ufer und die Schmiedestraße erschlossen.

³⁸ Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG § 13 Rn. 63.



Auch bei der von dem Einwender favorisierten „Splitting-Lösung“ wären in der Goethestraße Gleise und ein Hochbahnsteig am Steintor vorhanden, sodass eine bessere Verkehrsabwicklung im Bereich Goethestraße / Marstall-Quartier nicht ersichtlich ist.

Der Einwender verweist auf ein Gutachten von Prof. Sievers „Betriebliche Untersuchungen zur Einbindung der Linie 10 in den A-Tunnel der Stadtbahn Hannover“ nachdem die Leistungsfähigkeit für die Aufnahme der Linie 10 nachgewiesen worden sei. Die Leistungsfähigkeit des A-Tunnels reiche auch langfristig aus, da die Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen zu keiner zusätzlichen Belastung des A-Tunnels führe.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.2 des Beschlusses.

In der Abwägung sei eine Bewertung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses einzubeziehen. So sei der Nutzen der Splitting-Lösung im Vergleich zu den Kosten und Nachteilen der Lösung 10/17 größer. Außerdem fehle ein Bauplan mit Kostenanschlag (§ 12 Abs. 2 c) PBefG). Dies stelle einen Verfahrensmangel dar. Eine Abwägung sei nur sinnvoll, wenn die Kosten verglichen werden.

Eine Kosten-Nutzen-Untersuchung ist nicht planfeststellungsrelevant. Sie sind vielmehr Bestandteil der Anträge für Zuschüsse nach dem Entflechtungsgesetz. Im Hinblick darauf, dass der Einwender einen Vergleich der Kosten verlangt, ist zu entgegnen, dass die Kosten nicht Bestandteil der Planfeststellung sind. Erforderlich sind solche Kostenanschläge für Förderanträge.

Der Einwender moniert das Fehlen einer Übersichtskarte im Antrag, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet vorhandenen Straßenbahnen und Omnibusse enthalten sei. Das Fehlen einer solchen Übersichtskarte stelle aus Sicht des Einwenders ein Verfahrensfehler dar. Außerdem führt der Einwender an, dass die Linienführung der Omnibusse 300, 500 und 700 ab Goetheplatz parallel und damit in Konkurrenz zur geplanten Stadtbahnlinie 10 und 17 sei.

Solch eine Übersichtskarte ist nicht Teil der Planfeststellung, sondern ist im Rahmen einer Liniengenehmigung vorzulegen (vgl. § 12 Abs. 2 PBefG). In den Bereichen, in denen Stadtbahnlinien und Buslinien parallel zueinander verkehren, sollen nach dem Nahverkehrsplan der Region Hannover die jeweiligen Funktionen der einzelnen Linien geprüft werden. Wenn die Funktionen nahezu identisch sind, soll die Möglichkeit einer Vermeidung des Parallelverkehrs geprüft werden.³⁹ Dies betrifft u.a. die Stadtbahnlinie 17 und die RegioBus-Linie 300 für den Bereich von Oberricklingen bis zur Innenstadt sowie die Stadtbahnlinie 10 und die RegioBus-Linie 700 für den Bereich von Limmer bis zur Innenstadt. Die RegioBus-Linien 300, 500 und 700 stellen eine Direktverbindung der Grundzentren nach Hannover dar, da eine Direktverbindung per Schiene nicht besteht.

³⁹ Vgl. NVP 2015, Kapitel EIII 2.2.2, S. 235.



Für den Korridor Hemmingen – Ricklingen – Hannover, der derzeit vom RegioBus 300 bedient wird, ist eine Stadtbahnverlängerung geplant. Nach dieser Fertigstellung entfällt der Direktbus auf diesem Korridor.⁴⁰

Nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG ist die Genehmigung zu versagen, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann (Buchst. a) oder der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen (Buchst. b). Für die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung (§§ 28 ff. PBefG) ist die Vorschrift des § 13 PBefG nicht anwendbar, da diese die Entscheidung über die Erteilung einer Personenbeförderungsgenehmigung nach § 9 PBefG betrifft.⁴¹ Dies ändert aber nichts daran, dass eine bereits ausreichende Bedarfsdeckung durch vorhandene Nahverkehrsinfrastruktur die Planrechtfertigung für ein nach § 28 PBefG planfeststellungsbedürftiges Vorhaben infrage stellen kann, wenn das Vorhaben die vorhandenen Einrichtungen nicht ersetzen, sondern zu ihnen hinzutreten soll.⁴² Ein solcher Fall ist vorliegend jedoch nicht gegeben, da das planfestgestellte Vorhaben nicht zusätzlich zu bestehenden Stadtbahnlinien und Buslinien verwirklicht werden soll, sondern Teile des bestehenden Stadtbahnnetzes für die Linien 10 und 17 barrierefrei ausbaut.

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen zurückgewiesen. Einwände, die sich auf den Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) bzw. auf den Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) beziehen, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Insoweit wird auf das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) und Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) verwiesen.

2.2.2.5.7.3 Einwender Nr. 3

Der Einwender wohnt außerhalb des Planungsgebietes, in der Region Hannover. Die Planfeststellungsbehörde geht nachfolgend auf seine Einwendungen wie folgt ein:

Der Einwender ist der Meinung, dass die Hochbahnsteige mit einer Länge für Drei-Wagenzüge (70 m) ausgebaut werden sollen. Begründet wird dies damit, dass die RegioBus-Linien 300, 500 und 700 in diesem Bereich umgelegt werden und daher die Linie 10 die zusätzlichen benötigten Kapazitäten von Fahrgästen auffangen müsse. Dies sei mit der Planung von zu kleinen Haltestel-

⁴⁰ Vgl. NVP 2015, Kapitel D I 1.1.2, S. 106.

⁴¹ BVerwG, Beschluss vom 25. Februar 2014 – 7 B 24.13 Rn. 10.

⁴² BVerwG, Beschluss vom 25. Februar 2014 – 7 B 24.13 Rn. 10.



len nicht möglich. Ziel der Umbaumaßnahme solle es zudem sein, den Parallelverkehr abzubauen. Es solle auch im Hinblick auf eine absehbare Erweiterung z.B. zur Wasserstadt Limmer eine Tunnellösung als Alternative in Betracht gezogen werden.

Die Dimensionierung des Bahnsteigs Goetheplatz mit einer Länge von 55 m und einer Breite von 4 m ist nicht zu beanstanden. Ein Betrieb mit Zwei-Wagenzügen ergibt sich aus der Tatsache, dass im weiteren Streckenverlauf durch die Limmerstraße und die Harenberger Straße aus räumlichen Gründen keine 70 m langen Bahnsteige gebaut werden können. Die Leistungsfähigkeit des Zwei-Wagenzugbetriebs ist für das prognostizierte Verkehrsaufkommen ausreichend. Der NVP 2015 sieht ebenfalls vor, dass entlang der Stadtbahnstrecke D-West aus stadtgestalterischen Gründen die Bahnsteige mit einer Länge von 45 m errichtet werden und nur mit den Zwei-Wagen-Zügen bedient werden.⁴³ Die Leistungsfähigkeit des Bahnsteigs hängt von der Gesamtfläche des Bahnsteigs ab. An der Haltestelle Goetheplatz steht den Fahrgästen bei einer Länge von 55 m und einer Breite von 4 m eine Fläche von ca. 220 m² zur Verfügung. Im Vergleich dazu steht den Fahrgästen an der Haltestelle Rosenstraße / Hauptbahnhof eine Fläche von ca. 247 m² zur Verfügung. Im Jahre 2014 wurden an der Haltestelle Goetheplatz werktags rund 6.050 Fahrgäste gezählt. Für die Haltestelle Hauptbahnhof / Rosenstraße wurde nachgewiesen, dass die Haltestellenfläche mit 18.000 werktäglichen Fahrgästen ausreichend dimensioniert ist. Es handelt sich dabei um die Haltestelle für die in allen 5 Planungsabschnitten die meisten Fahrgastzahlen prognostiziert wurden. Um auf eine vergleichbare Belastung der Haltestelle Goetheplatz zu kommen, müssten, unter Berücksichtigung der 12 % größeren Bahnsteigfläche die zur Verfügung steht, die Fahrgastzahlen um 198 % steigen. Der Bahnsteig ist daher mit seiner geplanten Länge und Breite ausreichend dimensioniert und nicht zu beanstanden.

Es ist nicht vorgesehen, für die Linie 10 einen 5 Minuten-Takt einzuführen. Außerdem wären Taktzeiten auch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Änderungen im Busbetrieb sind nicht Gegenstand der zur Planfeststellung vorgelegten Planung. Auf die Beschreibung des Vorhabens unter Ziffer 2.1.2 wird verwiesen. Im Hinblick auf den Vorschlag einer Tunnellösung als Alternative wird auf Ziffer 2.2.2.4 und die entsprechenden Ausführungen zu dem Einwander Nr. 4 unter Ziffer **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** 2.2.2.5.7.4 verwiesen.

Zu den Hinweisen des Einwenders, dass die Taktverdichtungen der RegioBus-Linien 300, 500 und 700 nicht zur aktuellen Planung passe und im Falle einer Umleitung der RegioBusse die Bushaltestellen entlang der Strecke Goetheplatz bis Raschplatz nicht mehr notwendig seien, wird

⁴³ Vgl. NVP 2015, Kapitel E III 3.2.3, S. 245 und Kapitel E III 3.3.2, S. 249.



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

darauf hingewiesen, dass weder eine Verdichtung noch eine Änderung des Angebots der RegioBus-Linien 300, 500 und 700 durch die Planung vorgesehen sind.

Der Einwender bemängelt, dass am östlichen Ende des Hochbahnsteiges Goetheplatz eine Ampel fehle.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt dem Einwand zu. Aus der Beantwortung der Stellungnahme von der Landeshauptstadt Hannover und aus dem Erörterungstermin vom 21.07.2015 wurde seitens der infra und TransTecBau eine Realisierung einer Lichtsignalanlage am östlichen Ende des Hochbahnsteiges Goetheplatz zugesagt. Die Zusage ist in Ziffer 1.3 dieses Beschlusses unter Zusagen bereits aufgenommen.

Der Einwender kritisiert, dass der geplante Hochbahnsteig Goetheplatz gerade bei extrem starken Auslastungen in den Morgenstunden zu klein dimensioniert sei und vergrößert werden solle.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass für den genannten Hochbahnsteig ein Verkehrsgutachten erstellt wurde, das für die morgendliche Spitzenstunde die ausreichende Verkehrsqualität auf dem Hochbahnsteig und auf den Rampen aufweist. Zur Dimensionierung des Hochbahnsteiges verweist die Planfeststellungsbehörde auf bereits gesagtes.

Der Einwender ist weiterhin der Ansicht, dass die Fahrgastströme zum Hochbahnsteig Goetheplatz in Richtung stadteinwärts durch normale Seitenbahnsteige getrennt werden sollten. Es solle auch berücksichtigt werden, dass ein möglicherweise aufgrund permanenter Überlastung dann noch benötigter D-Tunnel im Rampenbereich durch den Hochbahnsteig baulich nicht unmöglich gemacht werde.

Die Planfeststellungsbehörde verweist bzgl. der Wahl der Vorzugsvariante auf Ziffer 2.2.2.5.2.2 dieses Beschlusses. Aus diesem Grund wird der Einwand zurückgewiesen.

Der Einwender fordert anstelle eines Gleiskreisels ein Gleisdreieck, da dieser deutlich verbesserten Fahrkomfort verspräche. Zudem stellt der Einwender in Frage, ob ein Gleiskreisels nach heutigen Standards überhaupt noch zulässig sei.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Goetheplatz nicht Bestandteil der vorliegenden Planfeststellung ist. Die Ausbildung mit einem Gleisdreieck wurde in den vorangegangenen Untersuchungen geprüft und verworfen, da der Umbau des Goetheplatzes zu hohe Kosten verursachen würde, keine Wendefahrten der Stadtbahn möglich wären und raumprägende Bäume gefällt werden müssten. Aus diesen Gründen weist die Planfeststellungsbehörde den Einwand zurück.

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen zurückgewiesen. Einwände, die sich auf den Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) bzw. auf den Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) beziehen, sind



nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Insoweit wird auf das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) und Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) verwiesen.

2.2.2.5.7.4 Einwender Nr. 4

Der Einwender ist die Initiative Pro D-Tunnel e.V. mit Sitz in Hannover. Einwendungsberechtigt ist nur derjenige, dessen eigene Rechte oder schutzwürdige Interessen durch das Vorhaben berührt. Nicht zu Einwendungen berechtigt ist daher ein Verband, der Belange seiner Mitglieder geltend macht. Die Initiative Pro D-Tunnel ist daher nicht einwendungsberechtigt. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendung in die Abwägung miteinbezogen

Der Einwender moniert, dass in den Antragsunterlagen eine Übersichtskarte zum Gesamtliniennetz einschließlich den Buslinien fehle. Dies sei jedoch für die Antragsstellung nach § 12 PBefG erforderlich.

Eine Übersichtskarte ist in den Antragsunterlagen nicht erforderlich. § 12 PBefG betrifft die Entscheidung über die Erteilung einer Personenbeförderungsgenehmigung nach § 9 PBefG. Für die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung (§§ 28 ff. PBefG) ist diese Vorschrift hingegen nicht anwendbar. Zudem wurden die Buslinien sowohl in der Haltestellenplanung als auch im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt.

Im Hinblick auf den parallelen Verkehr der Stadtbahnlinien 10 und 17 mit den RegioBus-Linien 300, 500 und 700 weist der Einwender darauf hin, dass dieser Parallelverkehr dem Nahverkehrsplan der Region Hannover widerspreche. Zudem sei in Zukunft eine Verlegung dieser Buslinien angedacht und eine Taktverdichtung. Dadurch sei mit einer Fahrgastverlagerung für die Stadtbahnstrecke zu rechnen. Die Planung der Stadtbahnlinie mit dem vorhandenen Parallelverkehr der Buslinien widerspreche den Voraussetzungen zur Erteilung einer Genehmigung nach § 13 PBefG.

Zunächst wird auf die Ausführungen zu dem Einwender unter Ziffer 2.2.2.5.7.3 verwiesen. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist weder eine Taktverdichtung noch eine geänderte Linienführung der genannten Buslinien. An der Planung wurde auch das Verkehrsunternehmen RegioBus GmbH beteiligt und der Busverkehr ist unter Berücksichtigung bekannter und beschlossener Entwicklungen betrachtet worden.

In den Bereichen, in denen Stadtbahnlinien und Buslinien parallel zueinander verkehren, sollen nach dem Nahverkehrsplan der Region Hannover die jeweiligen Funktionen der einzelnen Linien geprüft werden. Wenn die Funktionen nahezu identisch sind, soll die Möglichkeit einer Vermei-



derung des Parallelverkehrs geprüft werden.⁴⁴ Dies betrifft u.a. die Stadtbahnlinie 17 und die RegioBus-Linie 300 für den Bereich von Oberricklingen bis zur Innenstadt sowie die Stadtbahnlinie 10 und die RegioBus-Linie 700 für den Bereich von Limmer bis zur Innenstadt. Die RegioBus-Linien 300, 500 und 700 stellen eine Direktverbindung der Grundzentren nach Hannover dar, da eine Direktverbindung per Schiene nicht besteht. Für den Korridor Hemmingen – Ricklingen – Hannover, der derzeit vom RegioBus 300 bedient wird, ist eine Stadtbahnverlängerung geplant. Nach dieser Fertigstellung entfällt der Direktbus auf diesem Korridor.⁴⁵

Nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG ist die Genehmigung zu versagen, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann (Buchst. a) oder der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen (Buchst. b). Für die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung (§§ 28 ff. PBefG) ist die Vorschrift des § 13 PBefG nicht anwendbar, da diese die Entscheidung über die Erteilung einer Personenbeförderungsgenehmigung nach § 9 PBefG betrifft.⁴⁶ Dies ändert aber nichts daran, dass eine bereits ausreichende Bedarfsdeckung durch vorhandene Nahverkehrsinfrastruktur die Planrechtfertigung für ein nach § 28 PBefG planfeststellungsbedürftiges Vorhaben infrage stellen kann, wenn das Vorhaben die vorhandenen Einrichtungen nicht ersetzen, sondern zu ihnen hinzutreten soll.⁴⁷ Ein solcher Fall ist vorliegend jedoch nicht gegeben, da das planfestgestellte Vorhaben nicht zusätzlich zu bestehenden Stadtbahnlinien und Buslinien verwirklicht werden soll, sondern Teile des bestehenden Stadtbahnnetzes für die Linien 10 und 17 barrierefrei ausbaut.

Sofern der Einwender moniert, dass keine Kostenangaben in den Planunterlagen enthalten (vgl. § 12 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c) PBefG) sind und daher ein Abwägungsdefizit entstehe, wird auf die Ausführungen zu dem Einwender unter Ziffer 2.2.2.5.7.2 verwiesen.

Der Einwender moniert eine fehlerhafte Abwägung zu der Alternative „Splitting-Lösung“ und erläutert ausführlich dessen Vorteile im Vergleich zu dem gegenständlichen Vorhaben.

Insoweit wird auf die Ausführungen unter 2.2.2.4.1 verwiesen. Zudem wurde das angesprochene Bedienungskonzept in dem Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile ausgiebig abgewogen. Darauf wird ebenfalls verwiesen.

⁴⁴ Vgl. NVP 2015, Kapitel E III 2.2.2, S. 235.

⁴⁵ Vgl. NVP 2015, Kapitel D I 1.1.2, S. 106.

⁴⁶ BVerwG, Beschluss vom 25. Februar 2014 – 7 B 24.13 Rn. 10.

⁴⁷ BVerwG, Beschluss vom 25. Februar 2014 – 7 B 24.13 Rn. 10.



Der Einwender moniert, dass mit dem Bau des D-Tunnels neben dem beantragten oberirdischen Ausbau eine zweite Variante zur Verfügung stehe, die nicht vorbehaltlos geprüft worden sei. Diese Variante stehe aufgrund von Plänen in den 1992er Jahre planerisch und konzeptionell zur sofortigen Umsetzung bereit. Aufgrund eines Gutachtens „Folgekostenrechnung zur Stadtbahnstrecke D-Innenstadt“ von 2009 sei der Kosten-Nutzen-Faktor bei dem Bau eines Tunnels höher als bei der oberirdischen Ausbaustrecke.

Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung richten sich die Anforderungen an das Abwägungsgebot im Fachplanungsrecht auch und gerade an das Berücksichtigen von planerischen Alternativen. So müssen sich ernsthaft anbietende Alternativlösungen bei der Abwägung berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden.⁴⁸ Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen.⁴⁹ Weiter ist die Planfeststellungsbehörde befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden.⁵⁰ In der Festlegung der ersten groben Bewertungskriterien für eine Vorauswahl ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei.⁵¹

Die vom Einwender vorgeschlagene unterirdische Streckenführung wurde durch die Planfeststellungsbehörde im Verlauf der Prüfung der Planunterlagen zu Abschnitt 1 der Ausbaustrecke D-West vom Raschplatz bis zur Glocksee als ernsthaft in Betracht kommende Variante aus den nachfolgenden Gründen ausgeschlossen.

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde eine „Ergänzung zur Variantenabwägung des beantragten Ausbaus der Stadtbahnstrecke D-West in der Innenstadt (Projekt ZEHN SIEB-ZEHN)“ sowie eine Dokumentation der Bewertungsergebnisse „Variantenuntersuchung zur geplanten Stadtbahnstrecke D-West in der Innenstadt von Hannover“ vom April 2011 vorgelegt. Die Kosten für den Tunnelausbau sind nach dem Gutachten ca. 250 % höher als der Ausbau des oberirdischen bereits vorhandenen Schienenwegs. Dabei ist davon auszugehen, dass sich die dort ermittelnden Kosten für eine unterirdische Streckenführung noch weiter erhöhen würden.

⁴⁸ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09 m.w.N.

⁴⁹ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09.

⁵⁰ Vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09, BVerwG Urteil vom 19.05.1998 – 4 A 9.97.

⁵¹ BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25/95.



Das Gutachten geht von Randbedingungen aus, die nach dem derzeitigen Brandschutz so rechtlich nicht realisiert werden könnte. Bahnsteige von unterirdischen Stationen müssen über zwei voneinander getrennte Ausgänge verfügen. Das gilt für Neubauten und bei wesentlichen Änderungen auch an bestehenden Stationen. Die dem Gutachten und der Bewertung zugrundeliegende Planung stammt noch aus den 80er Jahren des ehemaligen U-Bahn Bauamtes und berücksichtigt die neuen Anforderungen nicht oder nur eingeschränkt. Dadurch wäre eine Neuplanung der bereits vorhandenen U-Bahn-Stationen erforderlich. Dies bedeutet für die unterirdische Haltestelle Steintor für die D-Strecke, dass eine zweite Fluchtmöglichkeit gebaut werden müsste. Hierfür müssen Am Steintor Häuser abgerissen werden und der Platz Am Steintor könnte nicht, wie von der Region Hannover geplant, bebaut werden. Aus alledem ergibt sich, dass die Investitionskosten einer Tunnelalternative deutlich höher ausfallen würden, als bisher angenommen.

Zudem benötigt der Tunnelbau eine deutlich längere Bauzeit, sodass dies eine enorme Verzögerung der Realisierung des Planungsziels zur Folge hätte. Dies ist im Hinblick auf die gesetzlich vorgeschriebene Realisierung der Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs bis 2022 nicht zu vereinbaren. Eine Planrechtfertigung für die unterirdische Stadtbahnstrecke ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht gegeben, da die Vorhabenträgerin für diesen Neubau keine Fördermittel erhalten würde. Insofern wäre dieses Vorhaben nicht realisierbar. Aus diesen Gründen wurde die Variante der unterirdischen Streckenführung aus der weiteren Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen.

Nach der Ansicht des Einwenders sei die Genehmigung nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 PBefG zu versagen, da die Leistungsfähigkeit der Ausbaustrecke nicht gewährleistet sei und die eingereichten Planungen keine Maßnahmen zu einer betrieblichen Kompensierung bzw. Verbesserung als auch zur Erhöhung der Kapazitäten und der Erzielung von Fahrgastzuwächsen aufweisen. Diesbezüglich verweist der Einwender darauf hin, dass die Leistungsfähigkeit der im Planfeststellungsabschnitt 1 vorgesehenen Kehranlage an der Endhaltestelle Raschplatz zu gering sei. Die Leistungsfähigkeit würde bei der aktuell angesetzten Taktfrequenz von 7,5 Minuten bereits erreicht werden, sodass zukünftige Taktverdichtungen betrieblich nicht machbar seien. Es sei jedoch absehbar, dass in Zukunft Taktverdichtungen erforderlich werden wie beispielsweise durch den Ausbau der Wasserstadt Limmer und dem „Verkehrsentwicklungsplan pro Klima“ der Region Hannover.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde vollständigkeithalber darauf hin, dass sich die Voraussetzungen zur Erteilung einer Genehmigung nach § 13 PBefG auf Genehmigungen nach § 2 PBefG⁵² beziehen und nicht auf Planfeststellungsverfahren gem. § 28 PBefG anwendbar

⁵² Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG § 13 Rn. 1.



sind. Zudem bezieht sich der Absatz 1 des § 13 PBefG auf die subjektiven Anforderungen von Unternehmen, die eine Genehmigung nach § 2 PBefG beantragen.⁵³ Nach § 13 Abs.1 Nr. 1 PBefG ist daher die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Unternehmers zu gewährleisten, nicht aber die Leistungsfähigkeit des Ausbaus einer Stadtbahnstrecke durch ein Planfeststellungsverfahren.

Weiter ist auszuführen, dass der Planungsabschnitt 4 „Haltestelle Goetheplatz“ einen eigenen Verkehrswert hat und daher auch ohne die Haltestelle Hauptbahnhof / Raschplatz realisierbar ist. Dennoch würde eine etwaige fehlende Leistungsfähigkeit des Abschnittes 1 auf den gegenständlichen Abschnitt 4 durchschlagen, sodass die Leistungsfähigkeit des Kehrgleises an der Haltestelle Hauptbahnhof / Raschplatz gegeben sein muss. Es wird auf die Ausführungen zum Kehrgleis an der Haltestelle Hauptbahnhof / Raschplatz im Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile (Az.: 3322-30161-39 D-West Neubau Lister Meile) vom 11.12.2015 verwiesen und wiederholend ausgeführt, dass das Betriebskonzept ausreichend bemessen ist, da nicht mit Erhöhungen der Zugfrequenzen in naher Zukunft zu rechnen ist. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Bedienungskonzepte im Vorfeld der Planung zwischen der Vorhabenträgerin und der üstra abgestimmt wurden. Für die vorgelegte Maßnahme ist das Bedienungskonzept ausreichend bemessen, eine Erweiterung ist derzeit nicht vorgesehen. Die angesprochenen Pläne zur Taktausweitung sind noch nicht hinreichend konkret, als dass sie in die Planungen miteinbezogen werden können. Bei Bedarfssteigerungen wird bei gegebener Zeit ein alternatives Bedienungskonzept abgestimmt. Für das beantragte Planvorhaben ist die Leistungsfähigkeit der Kehranlage am Endpunkt Raschplatz daher gegeben. Entwicklungen, die noch nicht hinreichend konkret sind, sind nicht in die Abwägung einzubeziehen.

Der Einwand, dass die Streckenführung der Stadtbahn am Knotenpunkt Goserieide / Kurt-Schumacher-Straße den Grundsätzen des § 15 Abs. 1 und Abs. 6 BOStrab widerspreche, wird zurückgewiesen. Die Planung entspricht den technischen Anforderungen.

Der Einwander kritisiert die fehlenden Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrachts. Dies stelle einen Mangel im Hinblick auf die Antragsstellung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 c) PBefG dar.

Die erforderlichen Antragsunterlagen nach § 12 PBefG beziehen sich auf die Beantragung von Liniengenehmigungen und sind nicht auf die Planunterlagen für ein Planfeststellungsverfahren übertragbar. Davon abgesehen ist der Fahrdraht auf der Strecke der Planfeststellungsabschnitte 2 bis 5 mindestens 4,70 m hoch. Das Unterfahren mit Kraftfahrzeugen ist daher ohne Höheneinschränkung möglich. Bezüglich einer Höheneinschränkung in der Unterführung der Lister Meile /

⁵³ Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG § 13 Rn. 23, VG Stuttgart, Urteil vom 29. Februar 2012, Az.: 8 K 2393/11 Rn. 34.



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Posttunnel wird auf den Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile (Az.: 3322-30161-39 D-West Neubau Lister Meile) vom 11.12.2015 verwiesen.

Soweit der Einwender bei der Planung für das Vorhaben die gesetzten politischen Ziele, unter Hinweis auf Aussagen aus der Koalitionsvereinbarung für die Wahlperiode 2011 bis 2016 zwischen der SPD und Grünen, für nicht umgesetzt ansieht, ist dies für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren als nicht relevant anzusehen. Das geltende Abwägungsgebot verlangt im Einzelnen, dass eine unvoreingenommene Abwägung überhaupt stattfindet und die Planfeststellung sich insoweit nicht inhaltlich gebunden hat.⁵⁴ Die Planfeststellungsbehörde ist insoweit gehalten, eine eigenständige und unabhängige Abwägungsentscheidung zu treffen.⁵⁵

Der Einwender befürchtet, dass die Wartefläche des Hochbahnsteiges Goetheplatz für die erwartete Fahrgastnachfrage zu gering sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist diesen Einwand mit Verweis nach oben (vgl. Ziffer 2.2.2.5.7.3) zurück.

Der Einwender schlägt aus Sicherheitsgründen eine Signalisierung in Höhe des östlichen Abgangs des Hochbahnsteiges vor.

Die Planfeststellungsbehörde stimmt diesen Vorschlag zu und verweist auf bereits oben beschriebene Ausführungen. Die Zusage ist in Ziffer 1.3 dieses Beschlusses unter Zusagen bereits aufgenommen.

Der Einwender bezieht sich auf die parallel zum Hochbahnsteig in der Goethestraße angeordneten Bushaltestellen, an denen ein haltender Bus nicht überholt werden könne. Er befürchte Verkehrsbehinderungen mit negativen Folgen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Untersuchung alternativer Lösungen im vorliegenden Verfahren (vgl. Ziffer 2.2.2.5.2) und die bereits genannte Verkehrsuntersuchung, die in allen Bereichen mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität aufweist.

Nichtdestotrotz ist ein Rückstau in den Kreisverkehr nicht auszuschließen. Er tritt jedoch relativ selten auf. In der Spitzenstunde sind es weniger als 4 %, also in der Summe weniger als 1,5 Minuten in der Spitzenstunde. Außerdem ist die Beeinträchtigung – entsprechend der kurzen Haltestellenaufenthaltszeit von deutlich unter 30 s - nur kurzzeitig. Rückstaus in Kreisverkehre sind darüber hinaus der Regelfall, da die querenden Fußgänger in einer Kreisausfahrt immer

⁵⁴ Vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG § 74 Rn. 99.

⁵⁵ Vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG § 74 Rn. 101.



bevorrechtigt sind und bei nennenswertem Fußgängerverkehr zwangsläufig regelmäßig Rückstaus in die Kreisfahrbahn auftreten, die mit denen durch einen haltenden Bus bzw. die Fußgängersignalisierung vergleichbar sind. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

Der Einwander kritisiert, dass an der Gleisführung im Goethekreisel festgehalten werde.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf bereits gefertigte Ausführungen dazu (vgl. 2.2.2.5.7.3).

Sofern sich Einwände nicht erledigt haben, wird die Einwendung aus den o.g. Gründen zurückgewiesen. Einwände, die sich auf den Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) bzw. auf den Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) beziehen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Insoweit wird auf das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) und Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) verwiesen.

2.2.2.5.7.5 Einwander Nr. 5

Der Einwander wohnt außerhalb des Planungsgebietes, ist jedoch Anwohner der Landeshauptstadt Hannover. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde nachfolgend auf seine Einwendungen wie folgt ein:

Aus Sicht des Einwenders stehe die geplante Ampelanlage zu nah am Kreisel, sodass ein Rückstau in den Kreisel entstehe. So werde nicht nur der Verkehr, sondern auch die Stadtbahn behindert. Der Einwander ist der Meinung, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Parkplätze an der Nordseite eine Haltebucht als Bushaltestelle genutzt werden solle, da sonst der Bus mitten auf der Fahrbahn verkehrsbehindert halten müsse.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird darauf hingewiesen, dass die LSA am Hochbahnsteig Goetheplatz für die barrierefreie Erschließung der Haltestelle auch für Sehbehinderte notwendig ist. In der Verkehrsuntersuchung wurde eine ausreichende Verkehrsqualität mit Berücksichtigung der LSA nachgewiesen.

Die RegioBus-Haltestellen sind nicht planfeststellungsrelevant und fallen somit nicht in die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Sie sind lediglich Nebenanlagen des planfestzustellenden Vorhabens „Errichtung eines Mittelhochbahnsteiges Goetheplatz“.

Nichtsdestotrotz weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass barrierefreie Haltestellen von den Bussen geradlinig angefahren werden sollten, um so die Rampen der Busse ohne Störungen auszufahren. Die RegioBus-Haltestellen in der Goethestraße können im Gegensatz zu den Haltestellen im Goethekreisel geradlinig angefahren werden, da der Fahrbahnrand des Goethekreises als Kreisverkehr ausgebildet ist. Ein barrierefreier Umbau der Haltestellen im Goethekreisel wäre dann nur mit unverhältnismäßig großen Eingriffen in den Platz möglich, die keine stadtgestalterische ansprechende Lösung zulassen. Außerdem verlaufen in der Goethestraße alle drei Linien. So reichen zwei Bushaltestellen, eine stadteinwärts die andere stadtauswärts,



aus. Gleichzeitig werden die Umsteigewege und die Orientierung gerade für ortsfremde Fahrgäste optimiert.

Sofern sich Einwände nicht erledigt haben, wird die Einwendung aus den o.g. Gründen zurückgewiesen. Einwände, die sich auf den Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) bzw. auf den Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) beziehen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Insoweit wird auf das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) und Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) verwiesen.

2.2.2.5.7.6 Einwender Nr. 6

Der Einwender wohnt in Nienstädt, arbeitet jedoch in der Landeshauptstadt Hannover. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde nachfolgend auf seine Einwendungen wie folgt ein.

Der Einwender befürchtet, dass die Wartefläche des Hochbahnsteiges Goetheplatz für die erwartete Fahrgastnachfrage zu gering sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist den Einwand unter dem Gesichtspunkt zurück, dass für den Hochbahnsteig Goetheplatz ein Verkehrsgutachten erstellt wurde, das die maßgebende morgendliche Spitzenqualität auf den Hochbahnsteig und den Rampen nachweist. Sondersituationen und Einschränkungen, wie das verstärkte Schüleraufkommen zu Schulbeginn, wurden dabei berücksichtigt. Eine ausführliche Auseinandersetzung mit dem Einwand findet sich zudem bei Einwender Nr. 3 Ziffer 2.2.2.5.7.3. Aus diesen Gründen wird der Einwand zurückgewiesen.

2.2.2.5.7.7 Einwender Nr. 7 (verfristet)

Der Einwender wohnt außerhalb des Planungsgebietes, ist jedoch Anwohner der Landeshauptstadt Hannover. Der Einwender ist mit seiner Einwendung verfristet. Die Einwendung ist nachweislich des Eingangsstempels am 19. Februar 2015 bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eingegangen. Die Einwendungsfrist des ordnungsgemäß durchgeführten Anhörungsverfahrens endete gem. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG am 18. Februar 2015 (vgl. Ziffer 2.1.3. Einwendungen, die nicht auf einem besonderen privatrechtlichen Titel beruhen, sind nach Ablauf der Einwendungsfrist von dem Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen, die sogenannte materielle Präklusion.⁵⁶ Die Präklusion steht nicht zur Disposition der zuständigen Behörde.⁵⁷ Unbeschadet der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bestehenden Präklusion ist das Vorbringen des Einwenders geprüft und in die Abwägung miteinbezogen worden.

⁵⁶ Kopp/Ramsauer, VwVfG § 73 Rn. 88.



Sofern sich der Einwender auf seine Einwendung vom 30.10.2014 zu den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2 der Stadtbahnstrecke D-West bezieht, verweist die Planfeststellungsbehörde ihrerseits auf den Planfeststellungsbeschluss zur Neu- und Ausbaustrecke Lister Meile (Az.: 3322-30161-39 D-West Neubau Lister Meile) vom 11.12.2015 und auf den Planfeststellungsbeschluss zum Hochbahnsteig Hauptbahnhof / Rosenstraße (Az.: 3322-30161-40 HS HBF / Rosenstraße) vom 14.12.2015. Die Einwände wurden dort von der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgewogen.

Der Einwender kritisiert, dass durch die Neugestaltung des Straßenraums im Bereich des Hochbahnsteigs aus Platzgründen die Gestaltungselemente entfallen.

Die Gestaltung des Straßenraums erfolgte in enger Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und der LHH. Zudem ist dies Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht planfeststellungsrelevant.

Die Einwendung wird aus den o.g. Gründen und den Ausführungen unter Ziffer 2.2 des Beschlusses zurückgewiesen. Einwände, die sich auf den Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) bzw. auf den Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) beziehen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Insoweit wird auf das Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 3 (Haltestelle Steintor) und Abschnitt 5 (Haltestelle Glocksee) verwiesen.

2.2.3 Abwägungsergebnis

Das Vorhaben ist mit der Rechtsordnung vereinbar. Gesetzliche Hinderungsgründe bestehen weder in Form höherstufiger zwingender Planungen, noch in Form zwingender Rechtsvorschriften. Als zwingend zu beachtendes Recht sind § 8 Abs. 2 BGG, § 2 Abs. 1 BOStrab sowie die Pflichten aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der §§ 13 ff. BNatSchG sowie §§ 5 ff. NAGB-NatSchG (vgl. Ziffer 2.2.2.5.4) eingehalten.

Daher konnte die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten.

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



2.2.4 Kostenentscheidung

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Kostenentscheidung beruht auf § 56 PBefG i. V. m. §§ 1, 3, 5, 9 und 13 NVwKostG, § 1 Abs. 1 AllGO sowie Nr. 91.1.7 der Anlage zu § 1 Abs. 1 AllGO. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim zuständigen Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Nds. ERVVO-Justiz erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

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

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

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

4 Hinweise

4.1 Bäume / Baumschutz

Die Bestimmungen und Auflagen richten sich nach der Baumschutzsatzung der LHH, Stand 09.07.1995, der VOB; DIN 18 920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau mit Stand vom August



2002 und der RAS LAP 4, Ausgabe 1999, Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen.

4.2 Baumaschinen / Baulärm

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

4.3 Bodenfunde

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

4.4 Geotechnische Erkundung

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

4.5 Auslegung

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

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen auch bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33 – Planfeststellung -, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, Telefon: (0511) 3034-0, nach vorheriger telefonischer Abstimmung über einen Termin, während der Dienststunden eingesehen werden.



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

4.6 Zustellungen

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

4.7 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).

4.8 Außerkrafttreten

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

Im Auftrage


Lütjens





Anlage: Abkürzungsverzeichnis und Fundstellennachweis

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

16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung
Abs.	Absatz
AllGO	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen - Allgemeine Gebührenordnung
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
AWB	Abfallwirtschaftsbetrieb
Az.	Aktenzeichen
BauGB	Baugesetzbuch
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege – Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	Bike and Ride



bspw.	beispielsweise
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
DB	Deutsche Bahn AG
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A) (bewerteter Schallpegel)
DIN	Deutsches Institut für Normung
Dez.	Dezernat
DWA	Deutscher Verein für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EBA	Eisenbahn Bundesamt
e.V.	eingetragener Verein
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f.	folgend
ff.	fortfolgende
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Infra	Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH
i. S. d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
kV	Kilovolt



Planfeststellungsbeschluss vom 16.03.2016: Errichtung der Haltestelle Goetheplatz

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen
LHH	Landeshauptstadt Hannover
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
m²	Quadratmeter
mbH	mit beschränkter Haftung
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
Nds. ERVVO-Justiz	Niedersächsische Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NW	Nordwest
o.a.	oben angegeben
o.ä.	oder ähnliches
o.g.	oben genannten
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz



P+R	Park and Ride
RAS-LP 4	Richtlinien zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAST 06	Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen
Rn.	Randnummer
S.	Satz
s	Sekunde
sog.	sogenannte
SO	Südost
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
TU	Technische Universität
TW 2000	„Silbernes“ Stadtbahnfahrzeug der üstra der 2. Generation
TW 3000	neues Stadtbahnfahrzeug der üstra der 3. Generation
u.a.	unter anderem
Urt. v.	Urteil vom
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VEP	Vorhaben- und Erschließungsplan
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes in der Fassung vom 27. Mai 1997
vgl.	vergleiche
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibushof
ZustVO-Verkehr	Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehr