



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr



Planfeststellungsbeschluss

über den Neubau der oberirdischen Stadtbahnverlängerungsstrecke A-Süd nach Hemmingen im Abschnitt I von Hannover, Abzweig Wallensteinstraße nach Hemmingen, Haltestelle Westerfeld/Saarstraße

und

die Änderung der Stadtbahnstrecke A-Süd zwischen Abzweig Wallensteinstraße bis zur Thomaskirche

Landeshauptstadt Hannover, Stadt Hemmingen
(Region Hannover)

17.12.2012

Az.: 3312-30161-A-Süd Hemmingen I



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1. Verfügender Teil	1
1.1 Planfeststellung	1
1.1.1 Feststellung.....	1
1.1.2 Planunterlagen	1
1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen	1
1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen	3
1.1.3 Änderungen.....	3
1.1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen	4
1.1.4.1 Immissionen	4
1.1.4.1.1 Lärm	4
1.1.4.1.1.1 Aktive Schutzmaßnahmen	4
1.1.4.1.1.2 Passive Schutzmaßnahmen	4
1.1.4.1.1.3 Außenwohnbereiche	4
1.1.4.1.1.4 Ergänzender Lärmschutz.....	4
1.1.4.1.2 Erschütterungen	5
1.1.4.1.2.1 Bauphase	5
1.1.4.1.2.2 Stadtbahnbetrieb	5
1.1.4.1.2.3 Einzelne Gebäude	5
1.1.4.1.3 Elektrosmog	6
1.1.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege	6
1.1.4.2.1 Allgemeine Herstellungskontrolle	6
1.1.4.2.2 Erstellungskontrolle Ihmeverlegung	6
1.1.4.2.3 Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen	6
1.1.4.3 Wasserrecht und Wasserwirtschaft	7
1.1.4.3.1 Gewässerbenutzung	7
1.1.4.3.2 Baumaßnahmen an Gewässern	7
1.1.4.4 Boden, Abfall.....	8
1.1.4.5 Denkmalschutz	8
1.1.4.6 Eigentum.....	9
1.1.4.7 Leitungs- und Versorgungsträger.....	9
1.1.4.7.1 E.ON Avacon AG	9
1.1.4.7.2 Deutsche Telekom AG	9
1.1.4.7.3 Enercity Netz/Stadtwerke Hannover AG.....	9
1.1.4.8 Straßenverkehrliche Belange.....	9
1.1.4.9 Bauausführung	9
1.1.4.9.1 Technische Aufsichtsbehörde	9
1.1.4.9.2 Landeshauptstadt Hannover.....	9
1.1.4.9.3 Stadt Hemmingen	10
1.1.4.9.4 Sonstiges.....	10
1.1.5 Besondere Beteiligungspflichten	10
1.1.5.1 Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde.....	10
1.1.5.2 Beteiligung der Kommunen.....	10
1.1.5.3 Beteiligung der Feuerwehr Hannover	10
1.1.5.4 Beteiligung der Vermessungs- und Katasterbehörde.....	10
1.1.6 Zusagen	10
1.1.6.1 Zusagen für mehrere Betroffene.....	11



1.1.6.2 Einzelzusagen	11
1.1.7 Vorbehaltene Entscheidungen	12
1.1.8 Bedingungen.....	12
1.2 Entscheidung über Einwendungen.....	13
2. Begründender Teil	13
2.1 Sachverhalt.....	13
2.1.1 Zusammenfassung der Planung	13
2.1.2 Zeitlicher Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	14
2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung	16
2.2 Rechtliche Bewertung.....	17
2.2.1 Formalrechtliche Würdigung.....	17
2.2.1.1 Zuständigkeit.....	17
2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens.....	17
2.2.1.3 Besonderheiten im Verfahren	17
2.2.1.3.1 Bekanntmachung der Auslegung	17
2.2.1.3.2 Zeitraum der Auslegung	18
2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung.....	19
2.2.2.1 Planrechtfertigung	19
2.2.2.1.1 Gesetzliche Vorgaben, raumordnerische Ziele	19
2.2.2.1.2 Notwendigkeit des Vorhabens	21
2.2.2.1.2.1 Allgemeines, Planungsziele	21
2.2.2.1.2.2 Ausgangssituation.....	22
2.2.2.1.2.3 Künftige ÖPNV-Erschließung	23
2.2.2.1.2.4 Verkehrsuntersuchung.....	23
2.2.2.2 Abschnittsbildung	26
2.2.2.3 Umfang des Verfahrensgegenstands.....	28
2.2.2.3.1 Gesonderte Planfeststellung für Stadtbahn und B 3neu.....	28
2.2.2.3.2 Hochbahnsteig Wallensteinstraße und Neubaustrecke ..	31
2.2.2.3.3 Gleichrichterwerk Oberricklingen	32
2.2.2.4 Variantenprüfung	33
2.2.2.4.1 Trassierung und Alternativen.....	34
2.2.2.4.1.1 Trassenführung, gewählte Linie	34
2.2.2.4.1.2 Vergleich mit der sog. Nullvariante.....	35
2.2.2.4.1.3 Alternative Lösungskonzepte	35
2.2.2.4.2 Ausbaukonzeption	36
2.2.2.4.2.1 Betriebsanlagen.....	36
2.2.2.4.2.1.1 Gleiskörper	36
2.2.2.4.2.1.2 Gleisüberfahrten	38
2.2.2.4.2.1.3 Haltestellen.....	39
2.2.2.4.2.1.4 Oberbau	40
2.2.2.4.2.2 Straßenraumgestaltung	41
2.2.2.4.2.2.1 Gestaltungskonzept	41
2.2.2.4.2.2.2 Parkmöglichkeiten	44
2.2.2.4.3 Gesamtabwägung Variantenwahl	46
2.2.2.5 Immissionen	46
2.2.2.5.1 Lärm	46
2.2.2.5.1.1 Allgemeines	46

Stadtbahnverlängerung Hemmingen BA I

2.2.2.5.1.2 Immissionsgrenzwerte und Gebietsnutzungen	47
2.2.2.5.1.3 Berechnungsverfahren, schalltechnisches Gutachten	49
2.2.2.5.1.4 Aktiver Lärmschutz.....	55
2.2.2.5.1.5 Passiver Lärmschutz.....	58
2.2.2.5.1.6 Außenwohnbereiche.....	59
2.2.2.5.1.7 Summenpegel	59
2.2.2.5.2 Erschütterungen	63
2.2.2.5.3 Luftschadstoffe.....	63
2.2.2.5.4 Elektromog	64
2.2.2.6 Natur und Landschaft	64
2.2.2.6.1 Naturschutzfachliche Betrachtung.....	64
2.2.2.6.1.1 Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung	64
2.2.2.6.1.2 Naturschutzfachliche Abwägung	66
2.2.2.6.1.3 Gesamtbetrachtung	66
2.2.2.6.1.4 Herstellungskontrolle, Bericht	67
2.2.2.6.2 Gebietsschutz.....	67
2.2.2.6.2.1 Natura 2000-Gebiete	67
2.2.2.6.3 Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	67
2.2.2.6.3.1 Rechtlicher Rahmen.....	67
2.2.2.6.3.2.1 Pflanzen.....	68
2.2.2.6.3.2.2 Brutvögel	68
2.2.2.6.3.2.3 Fledermäuse.....	68
2.2.2.6.3.2.4 Feldhamster	69
2.2.2.6.3.3 Beurteilung der Verbotstatbestände	69
2.2.2.6.3.3.1 Brutvögel	69
2.2.2.6.3.3.2 Fledermäuse.....	69
2.2.2.7 Boden, Abfall.....	70
2.2.2.8 Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange	70
2.2.2.8.1 Einleitung von Niederschlagswasser.....	71
2.2.2.8.2 Gewässerkreuzung	71
2.2.2.8.3 Gewässerausbau, Verlegung der Ihme.....	71
2.2.2.9 Denkmalschutz	71
2.2.2.10 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	72
2.2.2.10.1 Allgemeines	72
2.2.2.10.2 Zusammenfassende Darstellung § 11 UVPG	73
2.2.2.10.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt.....	73
2.2.2.10.2.2 Beschreibung der Schutzgüter	73
2.2.2.10.2.2.1 Mensch	73
2.2.2.10.2.2.2 Tiere und Pflanzen	74
2.2.2.10.2.2.3 Biologische Vielfalt.....	75
2.2.2.10.2.2.4 Boden und Wasser	75
2.2.2.10.2.2.5 Klima und Luft	75
2.2.2.10.2.2.6 Landschaftsbild/Stadtbild.....	75
2.2.2.10.2.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter	76
2.2.2.10.2.2.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	76
2.2.2.10.3 Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen.....	76
2.2.2.10.4 Bewertung nach § 12 UVPG	77
2.2.2.10.4.1 Auswirkungen auf den Menschen.....	77

Stadtbahnverlängerung Hemmingen BA I

2.2.2.10.4.2 Sonstige Schutzgüter.....	78
2.2.2.10.4.3 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	78
2.2.2.11 Eigentum.....	79
2.2.2.16 Gesamtabwägung	83
2.3 Begründung für angeordnete Schutzvorkehrungen	83
2.4 Stellungnahmen und Einwendungen	84
2.4.1 Allgemeines	84
2.4.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	85
2.4.2.1 Leitungsträger	85
2.4.2.2 IHK Hannover	86
2.4.2.3 Landwirtschaftskammer Hannover.....	87
2.4.2.4 Technische Aufsichtsbehörde (TAB)	87
2.4.2.5 NLWKN	87
2.4.2.6 Polizeidirektion (PD) Hannover.....	87
2.4.2.7 RegioBus Hannover GmbH.....	88
2.4.2.8 Region Hannover	88
2.4.2.9 Stadt Hemmingen.....	88
2.4.2.10 Landeshauptstadt Hannover (LHH).....	89
2.4.2.11 Nieders. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr	90
2.4.2.12 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover	90
2.4.2.13 Naturschutzvereinigungen.....	90
2.4.2.13.1 BUND Kreisgruppe Hannover	90
2.4.2.13.2 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU).....	91
2.4.2.13.3 NaturFreunde Deutschlands e. V.	92
2.4.2.13.4 Naturschutzverband Niedersachsen e. V. (NVN)	92
2.4.2.13.5 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)	92
2.4.3 Einwendungen (Private)	92
EinwenderInnen Gruppe 1	93
EinwenderInnen Gruppe 2	93
EinwenderInnen Gruppe 3	93
EinwenderInnen Gruppe 4	94
EinwenderInnen Gruppe 5	94
EinwenderInnen Gruppe 6	94
Einwender Nr. 01.....	95
Einwender Nr. 02.....	98
Einwender Nr. 03.....	100
Einwender Nr. 04.....	103
Einwender Nr. 05.....	104
Einwender Nr. 06.....	104
Einwender Nr. 07.....	105
Einwender Nr. 08.....	106
Einwender Nr. 09.....	106
Einwender Nr. 10.....	107
Einwender Nr. 11.....	108
Einwender Nr. 12a.....	108
Einwender Nr. 12b.....	109
Einwender Nr. 13.....	109
Einwender Nr. 14.....	109
Einwender Nr. 15.....	110

Einwender Nr. 16.....	110
Einwender Nr. 17.....	110
Einwender Nr. 18.....	110
Einwender Nr. 19.....	111
Einwender Nr. 20.....	111
Einwender Nr. 21.....	112
Einwender Nr. 22.....	113
Einwender Nr. 23.....	114
Einwender Nr. 24.....	115
Einwender Nr. 25.....	115
Einwender Nr. 26.....	115
Einwender Nr. 27.....	116
Einwender Nr. 28.....	116
Einwender Nr. 29.....	117
Einwender Nr. 30.....	117
Einwender Nr. 31.....	118
Einwender Nr. 32.....	118
Einwender Nr. 33.....	118
Einwender Nr. 34.....	120
Einwender Nr. 35.....	120
Einwender Nr. 36.....	120
Einwender Nr. 37.....	121
Einwender Nr. 38.....	121
Einwender Nr. 39.....	122
Einwender Nr. 40.....	123
Einwender Nr. 41.....	123
Einwender Nr. 42.....	124
Einwender Nr. 43.....	125
Einwender Nr. 44.....	125
Einwender Nr. 45.....	125
Einwender Nr. 46.....	127
Einwender Nr. 47.....	127
Einwender Nr. 48.....	127
Einwender Nr. 49.....	127
Einwender Nr. 50.....	128
Einwender Nr. 50a.....	129
Einwender Nr. 51.....	129
Einwender Nr. 52.....	130
Einwender Nr. 53.....	130
Einwender Nr. 54.....	131
Einwender Nr. 55.....	131
Einwender Nr. 56.....	131
Einwender Nr. 57.....	132
Einwender Nr. 58.....	133
Einwender Nr. 59.....	133
Einwender Nr. 60.....	133
Einwender Nr. 61.....	135
Einwender Nr. 62.....	137
Einwender Nr. 63.....	137
Einwender Nr. 64.....	137
Einwender Nr. 65.....	137
Einwender Nr. 66.....	138



Einwender Nr. 67.....	138
Einwender Nr. 68.....	139
Einwender Nr. 69.....	139
Einwender Nr. 70a.....	140
Einwender Nr. 70b.....	141
Einwender Nr. 71.....	141
Einwender Nr. 72.....	141
Einwender Nr. 73.....	143
Einwender Nr. 74a.....	145
Einwender Nr. 74b.....	145
Einwender Nr. 74c.....	145
Einwender Nr. 75.....	145
Einwender Nr. 76.....	146
Einwender Nr. 77.....	146
Einwender Nr. 78.....	146
Einwender Nr. 79.....	148
Einwender Nr. 80.....	150
Einwender Nr. 81.....	150
Einwender Nr. 82.....	150
Einwender Nr. 83.....	151
2.5 Kostenentscheidung	151
3. Rechtsbehelfsbelehrung.....	151
3.1 Klage	151
3.2 Sofortige Vollziehbarkeit.....	152
4. Hinweise	152
4.1 Wirkungen der Planfeststellung	152
4.1.1 Gestaltungswirkung	152
4.1.2 Duldungswirkung.....	152
4.1.3 Außerkrafttreten	152
4.1.4 Berichtigung offenkundiger Unrichtigkeiten § 42 VwVfG	153
4.2 Sonstige Hinweise	153
4.2.1 Gesetzliche Regelungen.....	153
4.2.2 Abwicklung von Lärmschutzansprüchen.....	153
4.2.3 Bodenfunde	153
4.2.4 Belange der Wehrbereichsverwaltung	153
4.2.5 Bauausführung.....	153
4.2.6 Wasserrecht und Wasserwirtschaft.....	154
4.2.7 Zivilrechtliche Beziehungen	155
4.3 Hinweis zur Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses	155
4.4 Hinweis zur Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses.....	155
4.5 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis.....	155

1. Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Der von der Infrastrukturgesellschaft für die Region Hannover GmbH (infra) (als Rechtsnachfolgerin der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG) aufgestellte Plan (siehe Ziffer 1.2.1) für den I. Abschnitt des Neubaus der oberirdischen Stadtbahnverlängerungstrecke A-Süd nach Hemmingen von Hannover, Abzweig Wallensteinstraße nach Hemmingen, Haltestelle Westerfeld/ Saarstraße und die Änderung der Stadtbahnstrecke A-Süd zwischen Abzweig Wallensteinstraße bis zur Thomaskirche wird nach Maßgabe der Änderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unter Ziffer 1.1.3 bis Ziffer 1.1.5 festgestellt.

Diese Entscheidung beruht auf §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit §§ 1, 3 und 4 Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und den §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

Dieser Beschluss ändert den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover (AZ: 209.24-30161-A-Süd-HS Wallensteinstraße) vom 01.10.2003 für die Verlegung der Haltestelle Wallensteinstraße für den westlich der Göttinger Chaussee in der Wallensteinstraße gelegenen Bereich zwischen dem Abzweig Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee bis zur Thomaskirche.

Weiterhin wird der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover (AZ: 209.31-31027-2-287/B 3) vom 15.09.2004 für die Verlegung der B 3 - Ortsumgehung Hemmingen (Westerfeld-Arnum), (Bau-km 0+738,576 bis Bau-km 8+242,470) hinsichtlich des Ausbaus der Göttinger Chaussee durch die nachfolgende Planfeststellungsentscheidung insoweit ersetzt, als dies durch den Einbau des Bahnkörpers erforderlich wird.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten / Blatt	Maßstab
	Pläne und Verzeichnisse		
VA 4 UP 3 a	Übersichtslageplan 1 vom 22.11.2001 in der Fassung vom 29.04.2004	1	ohne
VA 4 UP 4 a	Übersichtslageplan 2 vom 22.11.2001 in der Fassung vom 29.04.2004	1	1 : 5.000
VA 4 LA 1 c	Lageplan 1 c vom 17.03.2003 in der Fassung vom 11.04.2012	1	1 : 1.000
VA 4 LA 2 d	Lageplan 2 d vom 17.03.2003 in der Fassung vom 04.12.2012	1	1 : 1.000
VA 4 LA 3 c	Lageplan 3 c vom 17.03.2003 in der Fassung vom 11.04.2012	1	1 : 1.000
	Grunderwerbsverzeichnis von 2001 in der Fassung vom 04.12.2012	1 - 2	

Stadtbahnverlängerung Hemmingen BA I

VA 4 GE 1	Grunderwerbsplan 1 b vom 19.11.2001 in der Fassung vom 04.04.2011	1	1 : 1.000
VA 4 GE 2 c	Grunderwerbsplan 2 c vom 19.11.2001 in der Fassung vom 04.12.2012	1	1 : 1.000
VA 4 GE 3 c	Grunderwerbsplan 2 c vom 19.11.2001 in der Fassung vom 04.12.2012	1	1 : 1.000
L 4 LT 6	Leistungsplan Trassenzuweisung Ihmequerung vom 22.01.2007	1	1 : 250

	Schalltechnisches Gutachten in der Fassung vom 04.12.2012		
Anlage 8.7	Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Anspruch auf passiven Lärmschutz		
Anlage 8.7.1	Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) aus Maßnahmen „Stadtbahn“	1 – 5	
Anlage 8.7.2	Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Anspruch auf Schallschutz (dem Grunde nach) aus baulicher Veränderung“	1 – 4	
Anlage 8.7.3	Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Anspruch auf ergänzenden Schallschutz (Summenpegel aus Stadtbahnverlängerung BA I)	1 – 2	
Anlage 8.7.4	Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Anspruch auf ergänzenden Schallschutz (Summenpegel aus B 3neu und Stadtbahnverlängerung BA I)	1	
Anlage 8.9	Schalltechnischer Übersichtslageplan vom 14.11.2001 in der Fassung vom 04.12.2012	1	1 : 5.000
Anlage 8.10	Schalltechnische Lagepläne vom 14.11.2001 in der Fassung vom 04.12.2012)	1 – 4	1 : 1.000

	Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan		
	Maßnahmenkartei vom Oktober 2001 In der Fassung vom August 2011	51 - 81	
Karte 7	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Karte 7 b von 09/2001 in der Fassung vom 04.04.2011	1 - 3	1 : 1.000
Karte 9	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Karte 9 a von 03/2003 in der Fassung vom 04.04.2011	1	1 : 5.000

Die v. g. festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 60 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.



1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten	Maßstab
	Erläuterungsbericht		
	Erläuterungsbericht vom 23.11.2001	1 - 37	
	Beschreibung der Änderungsplanung vom 19.04.2004	1 - 3	
	Beschreibung der Änderungsplanung vom Oktober 2008	1 - 2	
	Schalltechnisches Gutachten		
	Schalltechnisches Gutachten vom 14.11.2001 in der Fassung vom 04.12.2012 (mit Ausnahme der in Ziffer 1.1.2.1 genannten Anlagen)		
	Erschütterungstechnisches Gutachten vom 19.10.2001		
	Erläuterungsbericht	1 - 23	
	Beilagen zum Gutachten	1 - 12	
	Lageplan		1 : 1.000
	Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan		
	Allgemein verständliche Zusammenfassung	VI - XIII	
	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vom Oktober 2001	2 - 37	
	Landschaftspflegerischer Begleitplan in der Fassung vom August 2011		
	Erläuterungsbericht (mit Ausnahme der Maßnahmenkartei)	38 – 51 82 – 84	
	Tabellen	1 - 8	
	Anhänge	1 - 3	
	Anlagen:		
	Gutachten Schmal+Ratzbor zur Verlegung der Ihme (2006)	1 - 19	
	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	1 - 13	
	FFH-Gebiet Nr. 344 „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“	1	
	Karten zu den Schutzgütern der UVS	1 - 5	
	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 - 3	1 : 1.000
	Sonstige Pläne		
	Querprofile 1 – 5a vom 18.09.2001 in der Fassung vom 28.03.2003	1 - 5	1 : 100

1.1.3 Änderungen

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

1.1.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1.4.1 Immissionen

1.1.4.1.1 Lärm

1.1.4.1.1.1 Aktive Schutzmaßnahmen

Im Verlauf der Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße sind ab der Stadtbahnquerung der Ihmebrücke bis zum Anfang des Haltepunktes „Saarstraße“ sowie im Bogen hinter dem Haltepunkt „Ricklingen/Friedhof“ spätestens drei Monate nach Inbetriebnahme der Stadtbahn Schmieranlagen einzubauen.

Zur Reduzierung der Lärmbelastung ist der besondere Bahnkörper im gesamten Streckenabschnitt mit grünem Oberbau (sog. „Rasengleis“) auszubilden, ausgenommen sind Abschnitte mit Straßen- und Wegekreuzungen sowie die Unterführung der geplanten B 3neu-Brücke.

1.1.4.1.1.2 Passive Schutzmaßnahmen

Nach dem schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann in der Fassung vom 04. 12.2012 haben die Eigentümer der in Anlage 8.9 bzw. 8.10 dieses Gutachtens rot gekennzeichneten und in der Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen (Anlagen 8.7.1 und 8.7.2) aufgeführten Gebäude gemäß § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden.

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

1.1.4.1.1.3 Außenwohnbereiche

Die Eigentümer der in den Anlagen 8.7.1 und 8.7.2 des schalltechnischen Gutachtens rot gekennzeichneten und in der Zusammenstellung der Fassadenseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen aufgeführten und mit „F“ gekennzeichneten Außenwohnbereiche haben 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 Vorhabensträgerin und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung bilateral oder in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

1.1.4.1.1.4 Ergänzender Lärmschutz

Für die in Anlage 8.7.3 und 8.7.4 des schalltechnischen Gutachtens genannten Immissionsorte (Fassadenseiten und Außenwohnbereiche) ist das durch passiven Lärmschutz zu erzielende Schalldämmmaß in der Weise auszugestalten, dass hierdurch – neben dem nach Maßgabe des festgestellten Plans erforderlichen passiven Schallschutz – auch Pegelsteigerungen gegenüber der Vorbelastung im Rahmen der jeweils relevanten Anhaltswerte von mindestens 70,0 dB(A) am Tag und 60,0 dB(A) in der Nacht unterbunden werden:

Für die in dieser Unterlage mit dem Zusatz „F“ gekennzeichneten Immissionsorte sind – neben dem nach Maßgabe des festgestellten Plans zuerkannten Ansprüchen auf Außenwohnbereichsentschädigung – auch für Pegelsteigerungen oberhalb des jeweils relevanten Anhaltswertes von

70 dB(A) am Tag (gegenüber der Vorbelastung) Entschädigungen in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen zu leisten.

1.1.4.1.2 Erschütterungen

1.1.4.1.2.1 Bauphase

Im Rahmen der Bauausführung ist mindestens ein Gleisaufbau vorzusehen, der hinsichtlich der Erschütterungswerte den Grundlagen des erschütterungstechnischen Gutachtens entspricht; d. h. im Bereich des Rasengleises Vignolschiene auf Betonlängsbalken und in den Überfahrten und straßenbündigen Abschnitten Rillenschiene auf Betonplatte. Dies ist in den Vertragsunterlagen zur Bauausführung vorzuschreiben.

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

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

1.1.4.1.2.2 Stadtbahnbetrieb

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

Dabei ist die Verhältnismäßigkeit der Kosten der Maßnahmen zum Schutzzweck zu berücksichtigen. Sofern bauliche Maßnahmen an den Gebäuden vorzusehen sind, können diese nur bei Einverständnis der jeweiligen Eigentümer durchgeführt werden. Andernfalls ist ein Wertausgleich zu leisten. Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Prüfung der Verhältnismäßigkeit vor. Hierzu hat die Vorhabensträgerin der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Unterlagen vor Durchführung der Maßnahmen vorzulegen.

1.1.4.1.2.3 Einzelne Gebäude

Für folgende Gebäude wird über die o. g. Nebenbestimmungen hinaus ein Beweissicherungsverfahren angeordnet:

- Göttinger Chaussee 154, 30453 Hannover
- Göttinger Chaussee 267, 30453 Hannover
- Saarstraße 6, 30966 Hemmingen
- Saarstraße 2, 30966 Hemmingen

- Gebäude und Einrichtungen der St.-Augustinus-Kirchengemeinde innen und außen (d. h. Kirchenschiff, Pfarrhaus, Glockenturm, Don-Bosco-Haus und Orgel). Weiterhin werden wegen der besonderen Problemstellung nach Verkehrsfreigabe der Neubaustrecke Vergleichsmessungen zu Gebäudezustand und Einrichtungen angeordnet.

1.1.4.1.3 Elektrosmog

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

1.1.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

1.1.4.2.1 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 und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

1.1.4.2.2 Erstellungskontrolle Ihmeverlegung

Nach Herstellung der Kompensationsmaßnahmen ist unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde (UNB (Region Hannover), der Unteren Wasserbehörde (UWB Region Hannover), den betroffenen Kommunen und der Vorhabenträgerin eine „Erstellungskontrolle“ durchzuführen. Zwei Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme für die Verlegung der Ihme hat die Vorhabenträgerin eine Erstellungs- und Funktionskontrolle der Kompensationsmaßnahmen zu veranlassen und der UNB (Region Hannover) und der UWB (Region Hannover) zur Prüfung vorzulegen. Hier ist u. a. nachzuweisen, dass im Bereich des neuen Fließgewässers und im Altarm der Ihme ein funktionsfähiges Gewässersystem vorliegt. Bei Abweichungen von den planfestgestellten Maßnahmenzielen können Nachforderungen an die Vorhabensträgerin gestellt werden.

Für die Gewässerunterhaltung am künftig veränderten Gewässerbett der Ihme einschließlich der Ufer ist spätestens drei Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten für die Verlegung der Ihme im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) ein Unterhaltungsrahmenplan bzw. ein Unterhaltungsplan entsprechend der Stellungnahme der Region Hannover vom 23.03.2007 aufzustellen. Der Unterhaltungsverband Nr. 52 „Mittlere Leine“ sowie die Stadtentwässerung Hannover sind vor Beginn der Ausbaumaßnahmen der Ihme zwecks Abstimmung der Detailplanung zu beteiligen.

1.1.4.2.3 Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen

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

Welche Anpflanzungen, Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen im Einzelnen erforderlich werden, um das in den Maßnahmenblättern verankerte jeweilige Entwicklungsziel zu erreichen, ist im Rahmen der mit der UNB (Region Hannover) abzustimmenden LAP festzuschreiben. Die UNB

Stadtbahnverlängerung Hemmingen BA I

(Region Hannover) ist rechtzeitig vor Baubeginn über die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen und deren zeitlichen Ablauf zu unterrichten und - soweit erforderlich bzw. in anderen Teilen dieses Beschlusses festgestellt - an der Durchführung der festgestellten Maßnahmen zu beteiligen. Auf die Detailregelungen der mit diesem Beschluss festgestellten Maßnahmenkartei, die Zusagen der Vorhabenträgerin (Ziffer 1.1.1.6.2) und die v. g. Nebenbestimmung (Ziffer 1.1.4.2.2) wird insoweit verwiesen.

Bei der Neupflanzung von Bäumen zwischen nördlicher und südlicher Tillystraße sind die erforderlichen Abstände zu den vorhandenen Kanälen der Stadtentwässerung einzuhalten.

Zum Schutz des belebten Oberbodens ist dieser vor Baubeginn auf den Bauflächen abzuschieben und einer ordnungsgemäßen Nutzung zuzuführen.

1.1.4.3 Wasserrecht und Wasserwirtschaft

1.1.4.3.1 Gewässerbenutzung

Einzelheiten zur Abführung des Niederschlagswassers der Straße und des in fester Fahrbahn ausgebildeten Gleiskörpers sind im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der Vorhabenträgerin, dem Straßenbaulastträger und der Stadtentwässerung abzustimmen, ohne dass es hierzu einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Eventuell im Zuge der Bauausführung notwendig werdende Grundwasserabsenkungen bedürfen einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bei der UWB (Region Hannover) zu beantragen wäre. Die Notwendigkeit von Grundwasserabsenkungen ist frühzeitig i. R. der Ausführungsplanung zu prüfen.

1.1.4.3.2 Baumaßnahmen an Gewässern

Falls sich im Rahmen der Ausführungsplanung Änderungen der im Bereich der Gewässerkreuzung betroffenen Leitungstrassen ergeben sollten, sind die geänderten Rechts- und Hochwerte mittels eines entsprechenden Lageplanes der UWB (Region Hannover) mitzuteilen. Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der UWB (Region Hannover) schriftlich anzuzeigen.

Die Verlegung von Leitungen, die die Ihme außerhalb eines Brückenkörpers kreuzen, ist vorher mit dem Unterhaltungspflichtigen (Stadtentwässerung Hannover) abzustimmen. Bei Unterquerungen der Ihme sind die vom Unterhaltungspflichtigen geforderten Mindestabstände zur Gewässersohle einzuhalten.

Durch den Einbau der Leitungen darf sich das Abflussprofil im Kreuzungsbereich des Gewässers nicht verringern.

Bestehende, noch benutzte Einleitstellen (Regenwassereinleitungen, Dräeinläufe) sind im Zuge der Durchführung der Baumaßnahme wieder anzuschließen.

Für das Gewässerausbauvorhaben „Verlegung der Ihme“ sind die Ausführungen des Ingenieurbüros Schmal/Ratzbor vom 14. Juni 2006 zur „Verlegung der Ihme im Bereich der Kreuzung Ihme/Göttinger Chaussee im Zuge des Ausbaus der Stadtbahnstrecke A-Süd in Hannover-Oberrieklingen“ verbindlich und bei der Ausführungsplanung des Gewässerausbauvorhabens zu beachten. Die hier benannten noch zu erstellenden Unterlagen, Berechnungen und Nachweise sind der Unteren Bodenschutz- und Wasserbehörde (Region Hannover) spätestens im Rahmen der Abstimmung der Ausführungsplanung vorzulegen. Die von der Gewässerverlegung berührten Grundstücke sind unter Zugrundelegung der mit diesem Beschluss festgestellten Unterlagen zum Grunderwerb mit Katasterbezeichnung nachzuvollziehen und der UWB (Region Hannover) vorzulegen.

Bei der Erarbeitung der Ausführungsplanung für den Gewässerausbau ist eine Beteiligung der Unterhaltungspflichtigen (Stadtentwässerung Hannover, Unterhaltungsverband „Mittlere Leine“), des NLWKN und der Eigentümer betroffener Anlagen im oder am Gewässer (z. B. Gewässerkreuzungen, Leitungsträger) erforderlich.

Der UWB (Region Hannover) sind die in ihrer Stellungnahme vom 21.03.2007 (Seiten 2 und 3) benannten Unterlagen der Ausführungsplanung zur Ihmeverlegung und zum Durchgangsprofil im Bereich des Brückenbauwerks sowie die erforderlichen hydraulischen Berechnungen im Rahmen der Beteiligung vor Maßnahmenbeginn vorzulegen.

Während der Bauarbeiten im Bereich der im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet der Leine gelegenen Gewässerkreuzung „Ihme“ ist sicherzustellen, dass der Hochwasserabfluss jederzeit gewährleistet ist. Die Baustelle ist so anzulegen bzw. zu sichern, dass auch bei Hochwasserereignissen eingesetzte Baustoffe, Geräte und zwischengelagerter Bodenaushub nicht abgeschwemmt werden können. Der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) ist an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

1.1.4.4 Boden, Abfall

Der im Zuge der Ihmeverlegung anfallende Bodenaushub ist soweit möglich innerhalb der Baumaßnahme wieder zu verwenden. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie gegenüber der Vorhabensträgerin hinsichtlich des Verbleibs dieses Bodenaushubs ggf. nachweispflichtig sind.

Im Umfeld der geplanten Gewässerausbaumaßnahme sind die in der Stellungnahme der Unteren Bodenschutzbehörde (Region Hannover) vom 23.03.2007 benannten Auffüllungen bekannt. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind anhand des Altlasten- und Verdachtsflächenkatasters relevante Vorkommen auf ihre zu erwartenden Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser zu bewerten. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist im Bereich der Ihmeverlegung in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde (Region Hannover) der zu verfüllende Bereich und der Bereich der neuen Gewässertrasse einschließlich der Sedimente im bestehenden Gewässer von einem fachlich anerkannten Gutachter auf Schadstoffe zu untersuchen und zu dokumentieren. Die Ergebnisse sind der Unteren Bodenschutzbehörde (Region Hannover) unaufgefordert vorzulegen; der notwendige Untersuchungsumfang ist mit ihr abzustimmen; auf die Ausführungen in der Maßnahmenkartei zur landschaftspflegerischen Begleitplanung wird insoweit verwiesen.

Ein Einbau bzw. Wiedereinbau von Bodenmaterialien in empfindliche Landschaftsräume (z. B. Ihmetal) darf in Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse nur mit Zustimmung der Unteren Bodenschutz- bzw. Abfallbehörde und der UNB (Region Hannover) erfolgen.

Anfallender Straßenaufbruch ist gem. der RL zur Verwertung von teerhaltigen Straßenausbaustoffen in Niedersachsen zu behandeln. Bei organoleptischen Auffälligkeiten während der Bodenaushubmaßnahmen oder dem Auftreten grobsinnlich auffälliger Bodenpartien im Trassenverlauf ist die Untere Bodenschutzbehörde (Team Abfall/Bodenschutz-West der Region Hannover) zur Abstimmung des weiteren Vorgehens unverzüglich zu benachrichtigen.

1.1.4.5 Denkmalschutz

Zur Platzgestaltung des Eingangsbereichs zum Stadtfriedhof Ricklingen (einschließlich der Straßenbeleuchtung) ist im Rahmen der Ausführungsplanung unter Beteiligung der Denkmalpflegebehörden (Region und Landeshauptstadt Hannover) ein Gestaltungskonzept zu entwickeln.

1.1.4.6 Eigentum

Sollten durch die Baumaßnahmen kausale Schäden an den Häusern oder Grundstücken der Anwohner entstehen, so ist die Vorhabensträgerin über die Regelungen der Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.2 hinaus zum Schadensersatz verpflichtet.

1.1.4.7 Leitungs- und Versorgungsträger

1.1.4.7.1 E.ON Avacon AG

Sofern Umlegungs- oder Änderungsarbeiten an den vorhandenen Mittel- und Niederspannungskabeln im Ausbaubereich Göttinger Landstraße/Saarstraße erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin den Leitungsträger an der Ausführungsplanung zu beteiligen und sich mindestens 3 Monate vor Baubeginn mit ihm in Verbindung zu setzen.

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

1.1.4.7.2 Deutsche Telekom AG

Die im Planungsbereich befindlichen Leitungen müssen verändert oder verlegt werden. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an den Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG vermieden werden und aus betrieblichen Gründen jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist.

Der Vorhabensträger hat sich zur Abstimmung der erforderlichen Maßnahmen mindestens sechs Monate vor Baubeginn mit der zuständigen Niederlassung Nordwest, Neue Landstr. 6 in 30625 Hannover in Verbindung zu setzen.

1.1.4.7.3 Enercity Netz/Stadtwerke Hannover AG

Der Beginn der Bauarbeiten ist mittels schriftlicher Bauanzeige 14 Tage vorher den Stadtwerken Hannover AG, OE 3901 Fremdbaustellenaufsicht, Postfach 5747, 30057 Hannover anzuzeigen.

1.1.4.8 Straßenverkehrliche Belange

Für die neu anzulegende Markt- und Kirchenzufahrt an der Wallensteinstraße in Höhe der Thomaskirche ist im Rahmen der Ausbauplanung der Einbau von Leerrohren vorzusehen, sodass bei Bedarf nachträglich eine Signalanlage installiert werden kann.

1.1.4.9 Bauausführung

1.1.4.9.1 Technische Aufsichtsbehörde

Die Bordsteine zur Abgrenzung des besonderen Bahnkörpers sind in Form „H“ mit mindestens 10 cm sichtbarer Höhe der Anlauffläche auszuführen.

1.1.4.9.2 Landeshauptstadt Hannover

Die Einmündungen in die Nebenstraßen der ausgewiesenen Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete sind auch während der Bauausführung für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes weiterhin uneingeschränkt befahrbar zu halten, um den Brandsschutz entsprechend der Regelungen des § 20 der Niedersächsischen Bauordnung jederzeit sicherstellen zu können. Befristete Einschränkungen der Befahrbarkeit müssen der Feuerwehr Hannover detailliert und mindestens 2 Wochen im Voraus schriftlich mitgeteilt werden.

1.1.4.9.3 Stadt Hemmingen

Die Befestigung des Geh- und Radweges im Bereich des Hochbahnsteiges Westerfeld/Saarstraße ist mindestens nach Bauklasse IV vorzusehen.

1.1.4.9.4 Sonstiges

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

1.1.5 Besondere Beteiligungspflichten

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

1.1.5.1 Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde

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

1.1.5.2 Beteiligung der Kommunen

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

1.1.5.3 Beteiligung der Feuerwehr Hannover

Die Feuerwehr Hannover ist entsprechend der Stellungnahmen der Landeshauptstadt Hannover (LHH) an der Ausführungsplanung zu beteiligen.

1.1.5.4 Beteiligung der Vermessungs- und Katasterbehörde

Der Vermessungs- und Katasterbehörde Hannover, Katasteramt, Ständehausstraße 16, 30159 Hannover, ist der Baubeginn mindestens drei Monate vorher durch Vorlage der Ausbaupläne anzuzeigen.

1.1.6 Zusagen

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

1.1.6.1 Zusagen für mehrere Betroffene

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

Die im Beteiligungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der Leitungsträger werden von der Vorhabensträgerin beachtet; die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn abgestimmt und übermittelt. Auf die voranstehend festgeschriebenen Beteiligungspflichten und die Ausführungen zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Ziffer 2.4) wird insoweit verwiesen.

1.1.6.2 Einzelzusagen

Im Einzelnen hat die Vorhabenträgerin folgende Zusagen abgegeben:

- Die Details der - von dieser Planfeststellungsentscheidung nicht mit umfassten - Straßen(seiten)raumgestaltung (einschließlich der Radwegführung im Kreuzungsbereich Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße) werden im Rahmen der Ausbauplanung mit der Landeshauptstadt Hannover und der Stadt Hemmingen abgestimmt. Auf die nachfolgenden Ausführungen in Ziffer 2.2.2.4.2.2 dieser Entscheidung wird insoweit verwiesen. Über die erforderlichen Verkehrszeichen und -einrichtungen (soweit sie nicht zur Signalisierung der Gleisüberfahrten bzw. gesicherter Quermöglichkeiten des besonderen Gleiskörpers mit diesem Beschluss angeordnet werden) ist von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde außerhalb dieses Verfahrens durch verkehrsbehördliche Anordnung auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung zu entscheiden.
- Der genaue Standort für die im Bereich der Haltestelle „Hemmingen/Saarstraße“ zu errichtenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird mit der Stadt Hemmingen im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.
- Die Vorhabenträgerin wird i. R. der Detailplanung die Möglichkeit weiterer Fahrradabstellanlagen auf der Südostseite des Knotens Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee/Ricklinger Stadtweg im Bereich des Spielplatzes am Roncallihof und im Bereich des Baumstreifens auf der Westseite der Göttinger Chaussee prüfen.
- Am südöstlich der Einmündung Ricklinger Stadtweg/Göttinger Chaussee gelegenen Spielplatz wird in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün, im Bereich zwischen Roncallihof und Ricklinger Stadtweg als Abgrenzung zum öffentlichen Straßenraum auf Kosten der Vorhabensträgerin eine Sichtschutzwand errichtet.
- Für die Gebäude Göttinger Chaussee 154 und Göttinger Chaussee 267 werden Beweisungsverfahren durchgeführt; auf die voranstehende Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.4.1.2 wird verwiesen.
- Die Bauabläufe werden rechtzeitig mit der RegioBus Hannover GmbH abgestimmt.
- Die Vorhabenträgerin wird die Auflagen und Hinweise der Leitungsträger bei Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigen.

Stadtbahnverlängerung Hemmingen BA I

- Die Neugestaltung des Kirchplatzes der St. Augustinus-Kirchengemeinde erfolgt in Absprache mit der LHH und der Kirchengemeinde auf Kosten der Vorhabenträgerin; Details werden im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.
 - Die Verlegung der Zufahrt zum Don-Bosco-Haus von der Göttinger Chaussee in die Tillystraße wird die infra im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigen; die genaue Position der neuen Zufahrt wird vor Ort mit der LHH, der Kirchengemeinde St. Augustinus und der infra abgestimmt.
 - Während der Bauphase wird die Vorhabenträgerin so weit als möglich auf kirchliche Belange Rücksicht nehmen.
 - Die Vorhabenträgerin wird Details zur Belieferung mit den Gewerbetrieben an der Göttinger Chaussee 240 bis 244 i. R. der Ausführungsplanung abstimmen.
 - Zur Vermeidung von Lichtbelästigungen der Anwohner durch die Lichtsignalanlage im Süden der Haltestelle Saarstraße werden im Rahmen der Ausführungsplanung entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen.
-
- Im Rahmen der Ausführungsplanung wird unter Beteiligung der UNB (Region Hannover) überprüft, ob die in Maßnahme 15/AE vorgesehene Pflanzung von Erlen durch Eichen ersetzt werden kann.
 - In Abstimmung mit der UNB (Region Hannover) wird die Vorhabenträgerin überprüfen, ob nach der Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen für die B 3neu die Möglichkeit für standortgerechte heimische Baumpflanzungen beidseits der Göttinger Chaussee zwischen dem Überführungsbauwerk der B 3neu und der Göttinger Landstraße gegeben ist.
 - Die Vorhabenträgerin hat erklärt, die Planung und Umsetzung der Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen in Absprache und Übereinstimmung mit den Eigentümern und Bewirtschaftern der Flächen durchführen zu wollen.

1.1.7 Vorbehaltene Entscheidungen

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern bzw. zu ergänzen.

Dies gilt insbesondere, soweit die Ausführungsplanungen zur B 3neu Veränderungen an dem mit diesem Beschluss festgestellten Ausbaustandard der Göttinger Chaussee erforderlich machen sollten. § 76 VwVfG bleibt hiervon unberührt.

Auf die nachfolgenden Ausführungen zu den festgestellten Planunterlagen und zum Ausbau der Göttinger Chaussee im Bereich der Querung mit der B 3neu wird verwiesen.

1.1.8 Bedingungen

Die Realisierung der Verlegung der B 3neu (Ortsumgehung Hemmingen) mit einem entsprechend breiten Überführungsbauwerk über die Göttinger Chaussee ist Voraussetzung für den Bau einer Stadtbahn in der Stadt Hemmingen. Mit dem Bau der Betriebsanlagen der oberirdischen Stadtbahnverlängerung darf daher erst nach Baubeginn der B 3neu begonnen werden.

Demzufolge wird dieser Planfeststellungsbeschluss gegenstandslos, falls zwischen den Vorhabenträgern von B 3neu und Stadtbahn zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung für die B 3neu keine Vereinbarung zur Finanzierung des Überführungsbauwerks im Zuge der B 3neu über die Göttinger Chaussee getroffen wird. Auf die weitergehenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3 wird insoweit Bezug genommen.

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

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

1.2 Entscheidung über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwender und Einwenderinnen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen, Vorbehalte in diesem Beschluss und/oder durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben oder zurück genommen wurden. Hinsichtlich der mehrfach vorgetragenen Verfahrensrügen wird auf Ziffer 2.2 verwiesen.

Einwendungen und Bedenken, die in den ergänzenden Anhörungsverfahren über die Planänderungen (einschließlich des schalltechnischen Gutachtens) hinaus erhoben wurden, werden gemäß § 29 Abs. 4 PBefG als unzulässig zurückgewiesen, ohne dass die jeweiligen einzelnen Einwendungen nachfolgend unter Ziffer 2.4 nochmals detailliert behandelt werden.

Diese grundsätzlichen und allgemeinen Bedenken sind mehrfach im ersten Anhörungsverfahren in gleicher oder ähnlicher Form vorgetragen worden. Trotz der (verfahrensrechtlich erforderlichen) Zurückweisung sind sie dennoch inhaltlich in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde in angemessener Form eingestellt worden.

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

2. Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Hinweis:

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird nachfolgend von einer vollumfänglichen Detailbeschreibung des planfestgestellten Vorhabens und der erforderlichen Neu- bzw. Umbaumaßnahmen an Brücken, Straßen und Nebenanlagen abgesehen und insoweit auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts (Ziffer 3), den Erläuterungen zur 1. und 2. Planänderung sowie den zeichnerischen Darstellungen in den festgestellten Plänen verwiesen, die Bestandteil dieser Entscheidung sind (vgl. Ziffer 1.1.2.1).

Die Neubaustrecke der Stadtbahn zweigt an der Haltestelle Wallensteinstraße von der bestehenden Stadtbahnstrecke A-Süd in der Wallensteinstraße bei km 0,0+00 in die Göttinger Chaussee ab. Die Strecke verläuft in südlicher Richtung auf der jetzigen Mittelachse der Göttinger Chaussee. Im gesamten Streckenabschnitt ist eine Ausführung als grüner Oberbau vorgesehen; ausgenommen sind Abschnitte mit Straßen- und Wegekreuzungen sowie die Unterführung der geplanten B 3neu-Brücke.

Mit der 1. Änderung der Planunterlagen vom April 2004 wurde der ursprüngliche Baubereich um die Baustrecke in der Wallensteinstraße von km 3,7+50 am Beginn des Gleisabzweigs bis km 4,1+35 an der Thomaskirche erweitert. Folgende bauliche Änderungen, die ursprünglich Bestandteil des mit Planfeststellungsbeschluss vom 01.10.2003 abgeschlossenen Genehmigungsverfahrens für den Bau eines Hochbahnsteiges an der Haltestelle Wallensteinstraße waren, wurden wegen ihrer Abhängigkeit von der Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nach Hemmingen Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens:

- Wie nachfolgend unter Ziffer 2.2.2.1.2.3 ausgeführt, sind im Rahmen der Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen Veränderungen des Betriebskonzeptes beabsichtigt. Durch die Verlängerung der bisher an der Wallensteinstraße endenden Linie 17 nach Wettbergen wird das vorhandene Kehrgleis Wallensteinstraße einschließlich Notbahnsteig nicht mehr benötigt und kann zurückgebaut werden.
- Die Gleisüberfahrt Dormannstraße wird unter Einbeziehung der Einmündung Wallensteinstraße voll signalisiert werden. Dazu sind Abbiegespuren notwendig, die aufgrund der nicht ausreichenden Straßenbreite zu einem Umbau der südlichen Nebenanlagen führen. Weiterhin ist die Schließung der vorhandenen Gleisüberfahrten an der Thomaskirche und westlich der Dormannstraße vorgesehen. Als Ersatz ist eine neue Gleisüberfahrt ca. 40 m östlich der vorhandenen Überfahrt an der Thomaskirche geplant. Die Verlegung des Überweges über den Ricklinger Stadtweg nach Osten kann ebenfalls erst nach Realisierung der Verlängerungsstrecke erfolgen.

Insgesamt minimiert die genehmigte Planung der Neubaustrecke insoweit Eingriffe in private Grundstücke, als vorhandene Geländestreifen im öffentlichen Straßenraum (Mittel- oder Seitenstreifen) genutzt werden können.

Der stadtbahnbedingte Umbau von Straßenknoten ist in den Planunterlagen berücksichtigt worden, wobei die Vorhabensträgerin die Leistungsfähigkeit der signalgeregelten Knotenpunkte (mit Vorrangschaltung für die Stadtbahn) nachgewiesen hat. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Lichtsignalanlagen unter Ziffer 2.2.2.4.2.2 wird insoweit verwiesen.

2.1.2 Zeitlicher Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Antrag vom 29.11.2001 hat die Vorhabensträgerin die Durchführung eines nach § 28 PBefG vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens für die oberirdische Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen im ersten Abschnitt vom Abzweig Wallensteinstraße bis zur Haltestelle Westerfeld/Saarstraße bei der seinerzeit für die Planfeststellung zuständigen Bezirksregierung Hannover beantragt.

Dieser Antrag wurde im März 2004 und im Oktober 2008 unter Vorlage weiterer bzw. aktualisierter Planunterlagen geändert.

Aufgrund des Antrages der Vorhabensträgerin vom 29.11.2001 wurde das Planfeststellungsverfahren nach §§ 28 ff. PBefG, §§ 1, 3 und 4 NVwVfG und den §§ 72 ff. VwVfG von der Planfeststellungsbehörde nach Prüfung der eingereichten Unterlagen wie folgt durchgeführt:

- 29.11.2001 Antrag auf Planfeststellung für die Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Süd nach Hemmingen im I. Abschnitt (Eingang bei der Bezirksregierung Hannover am 7.12.2001) sowie der Antrag auf Planfeststellung für den

- Bau des Hochbahnsteiges Wallensteinstraße (Eing. BRH 03.12.2001) durch die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (üstra)
- 09.01.2002 Einleitung des Verfahrens durch die Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Hannover); Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände
- 16.01.2002 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und der „Neuen Presse“
- 23.01.2002 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“; außerdem Aushang ab 15.01.2002 an den Bekanntmachungstafeln
- 23.01.-
22.02.2002 Öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in Hannover und Hemmingen
- 16.05.2002 Ladung der Beteiligten zum Erörterungstermin (mit Übersendung der Äußerung der Vorhabensträgerin)
- 05.06.2002 Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und der „Neuen Presse“
- 05.06.2002 Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“; außerdem Aushang ab 22.05.2002 an den Bekanntmachungstafeln
- 18.06.2002 Erörterungstermin im Freizeitheim Ricklingen
- 07.03.2004 Vorlage der *1. Änderung* der Planunterlagen durch die Vorhabensträgerin bei der Bezirksregierung Hannover
- 28.04.2004 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung geänderter Pläne in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“; außerdem Aushang ab 20.04.2004 an den Bekanntmachungstafeln
- 03.05.2004 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der geänderter Pläne in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und der „Neuen Presse“
- 06.05.2004 Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände zu den Planänderungen
- 10.05.-
09.06.2004 Öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen in Hannover und Hemmingen
- 31.08.2004 Ladung der Beteiligten zum Erörterungstermin (mit Übersendung der Äußerung der Vorhabensträgerin)

- 01.09.2004 Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und der „Neuen Presse“
- 01.09.2004 Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“; außerdem Aushang bis 21.09.2004 an den Bekanntmachungstafeln
- 21.09.2004 Erörterungstermin im Freizeithaus Ricklingen
- 16.10.2008 Vorlage der 2. *Änderung* der Planunterlagen durch die Vorhabensträgerin bei der NLSStBV
- 04.11.2008 Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände zu den Planänderungen
- 05.11.2008 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung geänderter Pläne in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“; außerdem Aushang ab 29.10.2008 an den Bekanntmachungstafeln
- 05.11.2008 Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der geänderter Pläne in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und der „Neuen Presse“
- 10.11.-
09.12.2008 Öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen in Hannover und Hemmingen
- 07.05.2009 Ladung der Beteiligten zum Erörterungstermin (mit Übersendung der Äußerung der Vorhabensträgerin)
- 18.05.2009 Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in der Landeshauptstadt Hannover durch Veröffentlichung in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und der „Neuen Presse“
- 20.05.2009 Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins in der Stadt Hemmingen durch Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“; außerdem Aushang ab 11. Mai 2009 an den Bekanntmachungstafeln
- 28.05.2009 Erörterungstermin im Dienstgebäude der NLSStBV, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover (Sitzungsraum I)

2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach §§ 3 a, 3 c Sätze 1 und 3 sowie Anlage 1 Nr. 14.3 UVPG erforderlich.

Die mit der Planung vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie entspricht den Anforderungen des § 6 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahme und ihrer Umweltauswirkungen auf Seite VI enthalten. Die Einhaltung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung ist durch dieses Planfeststellungsverfahren sichergestellt. Die nach § 11 UVPG erforderliche zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen findet sich in diesem Beschluss unter Ziffer 2.2.2.10. Die Bewertung der Umweltauswirkungen und deren Berücksichtigung bei der Abwägung nach § 12 UVPG schließen daran an.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Zuständigkeit

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

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

2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

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

2.2.1.3 Besonderheiten im Verfahren

2.2.1.3.1 Bekanntmachung der Auslegung

Im Anhörungsverfahren wurde bemängelt, dass die ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der ursprünglichen Planunterlagen in der Stadt Hemmingen nicht wie nach § 73 Abs 5 VwVfG gesetzlich vorgeschrieben, vor Beginn der Auslegung sondern erst am Tage des Beginns der Auslegung (23.01.2002) im amtlichen Mitteilungsblatt „rings um uns“ der Stadt Hemmingen erfolgt sei. Wegen dieses Verfahrensfehlers sei die Wiederholung der Auslegung erforderlich.

Nach § 10 Abs 5 der seinerzeit gültigen Hauptsatzung der Stadt Hemmingen werden „sonstige Bekanntmachungen, auch ortsübliche Bekanntmachungen“, insbesondere Hinweise auf die Auslegung der Entwürfe von Bauleitplänen im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Hemmingen „rings um uns“ bekannt gemacht und eine Woche in den Bekanntmachungskästen ausgehängt.“

Die ortsübliche Bekanntmachung über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist entsprechend § 73 Abs 5 VwVfG vor Beginn der Auslegung am 16.01.2002 in den hannoverschen Tageszeitungen und seit dem 15.01.2002 durch Aushang in den Bekanntmachungskästen der Stadt Hemmingen erfolgt. Lediglich die Veröffentlichung im amtlichen Mitteilungsblatt der Stadt Hemmingen ist verspätet am ersten Tag der Auslegung der Pläne (23.01.2002) erfolgt und damit formell-rechtlich fehlerhaft.

Verfahrensrechtlich bleibt dieser Fehler nach § 46 VwVfG allerdings folgenlos.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde war die Öffentlichkeit durch den rechtzeitigen Aushang der ortsüblichen Bekanntmachung in der Stadt Hemmingen und die termingerechte Veröffentlichung in den hannoverschen Tageszeitungen, die nicht nur in der Landeshauptstadt Hannover selbst sondern auch in den Nachbarkommunen gängige Tagespresse sind, hinreichend über das Vorhaben informiert worden. Insbesondere wurde im Bekanntmachungstext in den

hannoverschen Tageszeitungen ausdrücklich auf die zeitgleiche Auslegung der Pläne bei der Stadt Hemmingen hingewiesen.

Im Weiteren haben sich auch aus den Einwänden keine Hinweise dafür ergeben, dass durch die tlw. fehlerhafte ortsübliche Bekanntmachung die Informationsmöglichkeiten der Hemminger Bürger über die Auslegung, das Vorhaben und die Möglichkeiten zur Einsichtnahme unzumutbar oder bedenklich eingeschränkt gewesen wären. Die Einwendungen, die eine fehlerhafte Auslegung beanstanden, lassen nicht ansatzweise erkennen, dass weitere Mängel gerügt oder die geltend gemachten Rügen mit besserer Erfolgsaussicht begründet worden wären, wenn die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung eine Woche früher erfolgt wäre. Vielmehr zeichnen sich gerade diese Einwendungen durch einen sehr hohen Grad der Konkretisierung und Detaillierung aus.

Auch aus den späteren Anhörungen zu den Planänderungen sind der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte bekannt geworden, die nachträglich Veranlassung zu der im ursprünglichen Anhörungsverfahren geforderten Wiederholung der erstmaligen Auslegung gegeben hätten. Die in den ergänzenden Anhörungsverfahren geäußerten - über die eigentlichen Planänderungen - hinausgehenden Bedenken wurden in gleichlautender oder ähnlicher Form mehrfach frist- und formgerecht im Anhörungsverfahren zur ersten Auslegung der Planunterlagen vorgebracht. Sie haben nachfolgend mit dem ihnen zukommenden Gewicht Eingang in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde gefunden.

2.2.1.3.2 Zeitraum der Auslegung

Der Einwand, die von der Planung betroffenen Geschäftsleute aus der Landeshauptstadt Hannover hätten während der ersten Auslegung nicht ausreichend Zeit zur Einsichtnahme in die Pläne und Abgabe einer fundierten Stellungnahme gehabt, trifft nicht zu. Die Planunterlagen lagen entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des § 73 VwVfG einen Monat lang in der Zeit vom 23.01.2002 bis zum 22.02.2002 bei der Landeshauptstadt Hannover in der Bauverwaltung und – auf Bitte vieler Ricklinger Anwohner - zusätzlich im Bürgeramt Ricklingen sowie bei der Stadt Hemmingen zur Einsichtnahme aus. Die Einsichtnahme in der Bauverwaltung der Stadt Hannover war von Montag bis Freitag täglich von 6.30 Uhr bis 18 Uhr möglich. Diese Regelung genügt vollauf den Anforderungen höchstrichterlicher Rechtsprechung, wonach der Bürger während der vollen Frist eines Monats in zumutbarer Weise Gelegenheit zur Einsicht haben muss. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG Urt v 4.7.1980 - 4 C 25_78) hat hierfür einen Zeitraum von 33 Stunden pro Woche als ausreichend angesehen, wenn den unterschiedlichen zeitlichen Bedürfnissen der Bürger neben den Dienststunden am Vormittag durch eine besondere Verkehrszeit an zwei Wochentagen am Nachmittag von 13.30 bis 17.30 Uhr Rechnung getragen wird. Die von der Landeshauptstadt Hannover eingeräumten Zeiten zur Einsichtnahme gehen weit über diese Anforderungen hinaus.

Aus Anlass von Einwendungen und als Ergebnis des ersten Erörterungstermins hat die Antragstellerin Planänderungen in das Verfahren eingebracht. Auf die Ausführungen zum Verfahrensablauf (vgl. oben Ziffer 2.1.2) wird insoweit verwiesen. Da der Kreis der durch die Planänderungen erstmalig, anders oder stärker als bisher berührten Beteiligten nicht klar abgrenzbar war, waren die geänderten Pläne nach ortsüblicher Bekanntmachung für die Dauer eines Monats ergänzend öffentlich auszulegen. Den durch die Planänderungen berührten Behörden und Vereinigungen sind die geänderten Unterlagen komplett oder in gekürzter Form zugesandt worden und es wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum Ablauf der gesetzlichen Einwendungsfrist gegeben.

Die Öffentlichkeit wurde beteiligt. Die Kommunen, in denen die Planunterlagen und Planänderungen ausgelegt haben, bestätigten der Planfeststellungsbehörde die Bekanntmachung und die Auslegung. Die nicht ortsansässigen Betroffenen sind von den vom Vorhaben tangierten

Kommunen über die Auslegung des Planes schriftlich unterrichtet worden. Jeder, dessen Belange betroffen sein konnten, hatte somit die Möglichkeit, diese im Verfahren geltend zu machen. Nachträgliche Sacheinwendungen sind wirksam ausgeschlossen worden. Die Ergebnisse der Erörterungstermine sind jeweils in einer Niederschrift festgehalten worden.

Das Anhörungsverfahren schließt die Anhörung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit ein. Sowohl die Beteiligung der Behörden nach § 7 UVPG als auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG ist ordnungsgemäß erfolgt.

2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung

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

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

Einschlägige öffentlichrechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb grundsätzlich im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, zweiter Satzteil VwVfG).

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

2.2.2.1 Planrechtfertigung

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

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

2.2.2.1.1 Gesetzliche Vorgaben, raumordnerische Ziele

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

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

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

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

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

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

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

Die vorliegende Planung ist zwischen den beteiligten Kommunen, der NLStBV und der infra abgestimmt und steht im Einklang mit den kommunalen Flächennutzungs- und Bauleitplanungen. Der Plan steht auch im Einklang mit den Grundsätzen und Zielen des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen (Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen - Teil II - vom 21.01.2008 (Nds.GVBl. vom 29.01.2008 (Nr. 2), S. 38) und des Regionalen Raumordnungsprogramms 2005 der Region Hannover.

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

Weiterhin steht die Planung im Einklang mit den Zielen der aktuellen Bauleitplanung der Landeshauptstadt Hannover, mit der im Stadtteil Ricklingen ortsansässigen Unternehmen Entwicklungsmöglichkeiten angeboten werden sollen, um dadurch Arbeitsplätze zu erhalten oder neu zu schaffen.

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

2.2.2.1.2 Notwendigkeit des Vorhabens

2.2.2.1.2.1 Allgemeines, Planungsziele

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

Nachdem mit dem Regionsbeschluss (V/403) vom 27.05.1998 die Finanzierung der Planungskosten für die Stadtbahn nach Hemmingen-Arnum sicher gestellt worden war, hatten die zuständigen politischen Gremien am 19.07.1999 (Vorlage KGH V/745) und am 02.05.2001 (Vorlage KGH V/1187) entschieden, das Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Mühlenholzweg/Süd bis Saarstraße und Wallensteinstraße bis Mühlenholzweg/Süd einzuleiten. Daraufhin wurde das Planfeststellungsverfahren für den jetzt beantragten ersten Abschnitt wie oben unter Ziffer 2.1.2 beschrieben durchgeführt.

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

Die Planfeststellung für den II. Bauabschnitt soll nach dem Beschluss der Region Hannover vom 02.05.2001 (Vorlage KGH V/1187) im Anschluss an das Genehmigungsverfahren für den I. Bauabschnitt beantragt werden. Die für die Erarbeitung der Genehmigungsplanung erforderlichen Haushaltsmittel wurden mit Regionsbeschluss vom 07.12.2010 bereit gestellt.

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

Hierzu wurden folgende Leitlinien festgelegt:

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

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

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

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

- wesentlich höhere Beförderungskapazitäten aufweisen,
- höhere Reisegeschwindigkeiten und mehr Komfort bieten,
- weniger störanfällig sind,
- auf eigenen Trassen in das Stadtzentrum geführt werden und
- bei hohen Verkehrsstärken ein wirtschaftlicheres Angebot darstellen.

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

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

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

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

2.2.2.1.2.2 Ausgangssituation

Die Stadtteile Hemmingen-Westerfeld und Arnum der Stadt Hemmingen mit ca. 6.900 bzw. 10.900 Einwohnern und ca. 3.000 Arbeitsplätzen im Stadtteil Westerfeld sind noch nicht an das Hannoversche Stadtbahnnetz angebunden. Die Erschließung der Stadtteile Westerfeld und Arnum übernehmen heute die Buslinien 300, 360, 363 und 365 sowie zusätzlich die Buslinien 350 und 366, die von Gehrden und Pattensen kommend über die Göttinger Landstraße/B3 nach Wülfel und zur Peiner Straße fahren. Fahrgäste nach Hannover müssen deshalb entweder an der Haltestelle Wallensteinstraße in die Stadtbahn umsteigen oder mit der durchgehenden Buslinie 300 fahren.

Der südöstlich gelegene Stadtteil Oberricklingen der LHH weist insgesamt ca. 10.300 Einwohner auf. Im direkten Einzugsbereich der zukünftigen Stadtbahntrasse liegt die Zahl bei ca. 700 Einwohnern. Weiterhin sind ca. 900 Arbeitsplätze noch nicht an das Hannoversche Stadtbahnnetz angebunden. Außerdem liegt in diesem Bereich der Stadtfriedhof Ricklingen mit ca. 800 Beisetzungen im Jahr. Die Erschließung dieses Teils von Oberricklingen übernehmen heute die Buslinien 300, 360, 363 und 365, die von Pattensen, Bennigsen und der Peiner Straße in Döhren kommend über die Göttinger Chaussee zur Umsteigeanlage Wallensteinstraße bzw. weiter in die Innenstadt zum Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) fahren. Die Linien 3, 7 und 17 (Stadtbahnstrecke A-Süd) verkehren entlang des Ricklinger Stadtweges und der Wallensteinstraße.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Hemminger Stadtteilen Westerfeld und Arnum, die zur Zeit stark durch die Ortsdurchfahrt der B 3 geprägt sind, ist eine Westumgehung beider Stadtteile geplant. Diese Westumgehung ist Voraussetzung für den Bau einer Stadtbahn in Hemmingen; nach Fertigstellung der Ortsumgehung ist geplant, die Ortsdurchfahrt des Stadtteils Westerfeld so zu verändern, dass diese die Stadtbahntrasse aufnehmen kann, um so eine

Optimierung der Erschließung durch den ÖPNV für die Stadt Hemmingen zu erreichen (vgl. auch Ziffern 1.1.1 und 1.1.8).

2.2.2.1.2.3 Künftige ÖPNV-Erschließung

Zur künftigen ÖPNV-Erschließung nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Hemmingen wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die ausführliche Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Ziffer 3) verwiesen.

Folgendes Betriebskonzept ist vorgesehen:

Die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen schließt an der Haltestelle Wallensteinstraße unmittelbar an die bestehende Stadtbahnstrecke A-Süd an und zweigt in die Göttinger Chaussee ab.

Die Linie 3 wird künftig im 10-Minutentakt mit Drei-Wagen-Zügen von Lahe/Altwarmbüchen aus nach Hemmingen anstatt nach Wettbergen verkehren.

Die Linie 7 verkehrt unverändert im 7,5-Minutentakt vom Fasanenkrug nach Wettbergen; die Linie 17 endet nicht mehr an der Wallensteinstraße sondern wird im 15-Minuten-Takt vom Aegidientorplatz nach Wettbergen fahren.

Ungeachtet dessen, dass das Betriebskonzept nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens für die Genehmigung von Betriebsanlagen der Stadtbahn ist, sind für die Planfeststellungsbehörde keine Gründe dafür erkennbar, dass sich – wie im Anhörungsverfahren vorgetragen – für die Benutzer des ÖPNV nach Abschluss der Maßnahme Nachteile durch die vermutete Verminderung der Frequenz der Linie 3 ergeben könnten. Vielmehr haben Benutzer der Stadtbahn aus Wettbergen auch künftig die Möglichkeit, die Innenstadt entweder über den Haltepunkt Kröpcke oder den Hauptbahnhof zu erreichen. Die unterstellte Verschlechterung der Stadtbahn-Anbindung an die Innenstadt für Anwohner und Gewerbetreibende in Hannover ist somit nicht zu erwarten. Durch die Stadtbahnverlängerung werden auch die Anwohner im Einzugsbereich der Neubautrasse – wie oben ausgeführt – eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung zur Innenstadt Hannovers erhalten.

Den im Anhörungsverfahren vorgetragenen Bedenken, durch den geplanten Stadtbahnbau würden einseitig die Bewohner Hemmingens zu Lasten der Hannoveraner bevorzugt, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Wie voranstehend (Ziffer 2.2.2.1.2.2) beschrieben, hat die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen durchaus positive Auswirkungen für die Ricklinger Bevölkerung.

Hierbei wird nicht verkannt, dass sich die bauliche und verkehrliche Situation für die Anwohner in der Göttinger Chaussee durch die Stadtbahn verändern und aus Sicht einzelner Anlieger auch Nachteile mit sich bringen wird. (vgl. nachfolgende Ausführungen ab Ziffer 2.2.2.4 ff). Diese Nachteile für Einzelne haben aber hinter dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück zu stehen.

2.2.2.1.2.4 Verkehrsuntersuchung

Sowohl zu den ursprünglichen als auch den im April 2004 geänderten Planunterlagen wurde vielfach bemängelt, dass die Verkehrsbelastungen insbesondere auf der Göttinger Chaussee fehlerhaft ermittelt worden seien und von den im Planfeststellungsverfahren für die B 3neu ermittelten Prognoseannahmen abwichen. Folglich beruhe die schalltechnische Untersuchung auf fehlerhaften Grundannahmen.

Dieser Auffassung vermag die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgend genannten Gründen nicht zu folgen:

Zur 2. Änderung der Planfeststellungsunterlagen wurden die entsprechenden Eckdaten aus der i. R. des Planfeststellungsverfahrens zur B 3neu erarbeiteten „Verkehrlichen Untersuchung zur B 3neu im Raum Hemmingen-Westerfeld/Arnum, November 2002“ (Verfasser: Ingenieurgesellschaft

Stolz (IGS)) überprüft und – soweit bis dahin noch nicht geschehen - in das schalltechnische Gutachten einbezogen. Einwendungen gegen diese Vorgehensweise wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht mehr vorgetragen.

In der Verkehrsuntersuchung zur B 3neu wurden bezogen auf den Prognosehorizont 2015 unterschiedliche Szenarien mit und ohne Stadtbahn abgebildet, die auch die Auswirkungen der Stadtbahn auf die Verkehrsmengen der B 3neu und das angrenzende Straßennetz darstellen.

Für die Ermittlung der Lärmschutzansprüche im Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahn ist als Ausgangssituation (sog. „Prognose-Null-Fall“) auf das Verkehrsaufkommen auf der Göttinger Chaussee und Göttinger Landstraße nach Verkehrsfreigabe der B 3neu vor Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke abzustellen. Die Vorhabenträgerin hat dementsprechend den Netzfall 7, der die größtmögliche Verkehrsbelastung im Bereich der Göttinger Chaussee und der Verbindungsspanne zur B 3neu annimmt, dem schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegt.

Die Situation nach Realisierung der Stadtbahn wird mit dem Netzfall 6 der Verkehrsuntersuchung zur B 3neu abgebildet. Im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren vorgetragenen Bedenken ist anzumerken, dass im untersuchten I. Bauabschnitt nach Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke gegenüber dem Netzfall 7 (ohne Stadtbahn) von einem Rückgang der Verkehrsmengen auf der Göttinger Chaussee auszugehen ist. Zur Vermeidung von Missverständnissen ist hier nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass ein Vergleich der (jetzigen) Situation auf der Göttinger Chaussee zum Zeitpunkt dieser Entscheidung mit der Situation nach Verkehrsfreigabe der B 3neu und der Stadtbahn für dieses Planfeststellungsverfahren nicht zulässig ist. Wie oben ausgeführt, ist für das Planfeststellungsverfahren der Stadtbahn ein Prognose-Null-Fall bzw. ein Prognosefall maßgeblich, der die Situation nach Verkehrsfreigabe der B 3neu berücksichtigt.

Die im Anhörungsverfahren weiterhin vorgetragenen Bedenken, die Verkehrszunahmen durch verschiedene Gewerbeansiedlungen seien nicht hinreichend berücksichtigt, werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Bereits die zur Planfeststellung zur B 3neu auch unter diesem Aspekt aktualisierte Verkehrsuntersuchung berücksichtigte u. a.

- die im Verfahrensverlauf bereits realisierten planungsrelevanten Vorhaben,
- die damals absehbaren regionalen Entwicklungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der Wohn- und Gewerbeansiedlungen,
- die aktuell prognostizierten LKW-Anteile.

Seinerzeit hatte der Gutachter seinerzeit für derartige strukturelle Veränderungen im südhannoverschen Raum 3.500 zusätzliche Fahrten täglich angesetzt und damit alle Eventualitäten abgedeckt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Kaufkraft nicht beliebig durch neue Ladengeschäfte vermehrbar ist und Arbeitsplätze nicht durch Büroneubauten geschaffen werden. Durch derartige Umnutzungen usw. entstehen also nicht mehr Fahrten, sondern Ziele ändern sich, was sich allerdings im Umfeld eines neuen Zieles deutlich bemerkbar machen kann.

Durch die im Anhörungsverfahren angeführten strukturellen Veränderungen sind i. Ü. auch aktuell kaum nennenswerte Veränderungen auf das Verkehrsaufkommen der Göttinger Chaussee (und damit auch in der prognostizierten Lärmbelastung) zu verzeichnen.

Neben den Eckdaten aus der zur Planfeststellung für die B 3neu im Jahr 2004 aktualisierten Verkehrsuntersuchung wurden zur Planfeststellung für die Stadtbahn auch die seither gewonnenen Erkenntnisse über Verkehrsentwicklung und -strukturen sowie relevante Entwicklungen der städtebaulichen Situation berücksichtigt:

Das Dezernat 23 (Betrieb/Verkehr) der NLSStBV hat im Übergangsbereich Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße im Frühjahr 2006 eine mehrtägige Zählung durchgeführt, die bestätigt hat, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur B 3neu nach wie vor plausible Prognoseverkehrsbelastungen für die Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße liefern. Auch die in den Jahren 2002 und 2008 von der Landeshauptstadt Hannover veranlassten Verkehrszählungen

fürten zu keinem anderen Ergebnis. Allerdings ergaben sich Anhaltspunkte dafür, dass das zur 2. Planänderung 2008 analog der Verkehrsuntersuchung zur B 3neu berücksichtigte innerstädtische LKW-Aufkommen mit 12 % tags/nachts erheblich überhöht sein könnte.

Eine Überprüfung der Gewerbe- und Wohnnutzung (einschließlich der aktuellen Bauleitplanung der Landeshauptstadt Hannover) im Einzugsbereich des Bauvorhabens durch IGS Stolz im Mai 2011 hat dies bestätigt.

Die Verkehrsuntersuchung zur B 3neu wurde zur Planfeststellung weiterhin hinsichtlich ihrer Aussagekraft für das für diese Entscheidung zu Grunde zu legende Prognosejahr 2025 (vgl. BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916) durch IGS überprüft. Unter Berücksichtigung der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“, der in der VU zur B 3neu ermittelten Daten und der beschriebenen Aktualisierungen im Verlauf dieses Planfeststellungsverfahrens ergibt sich, dass die i. R. der Planfeststellung zur B 3neu für das Jahr 2015 ausgewiesenen Belastungen auch im Jahr 2025 noch Bestand haben werden. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden.

Im Weiteren wurde im Anhörungsverfahren u. a. die Leistungsfähigkeit der Einmündung „In der Rehre/Göttinger Chaussee“ in Frage gestellt. Die Landeshauptstadt Hannover hat im September 2006 ermittelt, dass der Ausbaustandard dieser Einmündung eine Abwicklung der Verkehre mit einer nach den gültigen Bestimmungen (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)) angemessenen Qualitätsstufe zulässt.

Anmerkung:

Mit der seit 24.05.2006 rechtsverbindlichen 181. Änderung des Flächennutzungsplanes (F-Planes) der Landeshauptstadt Hannover wurde u. a. ein Neubaugebiet „In der Rehre Süd“ ausgewiesen. Mit Ratsbeschluss vom 17.06.2010 wurde der entsprechende Bebauungsplan Nr. 1522 gemäß § 10 BauGB vom Rat der Landeshauptstadt Hannover als Satzung beschlossen. Durch dieses Neubaugebiet werden sich zusätzliche Verkehrsmengen im Einzugsbereich des Neubauvorhabens entwickeln.

Dies ist allerdings wegen der gesetzlichen Regelung des § 28a PBefG (Veränderungssperre) zunächst ohne Belang für die mit dieser Entscheidung genehmigten Stadtbahntrasse. Die Planfeststellung für die Stadtbahnverlängerung wurde am 29.11.2001 beantragt; die öffentliche Auslegung der Flächennutzungsplanung begann am 20.07.2004; rechtsverbindlich ist der Plan seit 24.05.2006.

Ungeachtet dessen hat die Vorhabenträgerin auch die zu erwartenden Auswirkungen der aktuellen Bauleitplanung untersucht und im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt. Auf die nachfolgenden Ausführungen (Ziffer 2.2.2.5.1) dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Die berücksichtigten Verkehrsmengen und –zusammensetzungen ergeben sich aus den Emissionspegeln und Prinzipskizzen (Anlage 8.8.2b) des schalltechnischen Gutachtens.

Die von mehreren Einwendern vorgetragene Kritik an der Methodik des gewählten Prognoseverfahrens wird nach alledem von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Die Verkehrsuntersuchung zur B 3neu mit ihren diversen Aktualisierungen und Ergänzungen beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten und ist inhaltlich nachvollziehbar; zumal eingehend die möglichen wechselseitigen Auswirkungen der Realisierung der Stadtbahnplanung und der B 3neu auch für das benachbarte Straßennetz berücksichtigt wurden. Die weiterführenden Erhebungen während des anhängigen Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahntrasse haben im Wesentlichen zu keinen anderen als den bisherigen Erkenntnissen geführt. Alle zum Zeitpunkt dieser Entscheidung bekannten maßgeblichen Entwicklungen haben Eingang in die Berechnungen gefunden. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bildet diese Datenbasis daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Die vorliegende Planung wird damit den Anforderungen an eine sachgerechte Abschätzung der Auswirkungen des Planes gerecht.

Die aktuellen Ergebnisse der Überprüfung der Verkehrsuntersuchung haben Eingang in das schalltechnische Gutachten gefunden; auf die nachfolgenden Ausführungen zum Lärmschutz (Ziffer 2.2.2.1.1) wird insoweit verwiesen.

2.2.2.2 Abschnittsbildung

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach vorgetragen, dass die Aufteilung der Verlängerung der Stadtbahnstrecke in einzelne Bauabschnitte, die gesondert planfestgestellt werden, unzulässig sei und die Planfeststellung der gesamten Stadtbahnverlängerung in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsse. Die Planfeststellungsbehörde hat nach eingehender Prüfung festgestellt, dass die von der Vorhabenträgerin gewählte Abschnittsbildung nicht zu beanstanden ist. In diesem Zusammenhang wurden Zweifel dahingehend vorgetragen, dass seitens der Aufgabenträgerin (Region Hannover) nach wie vor der Anschluss Hemmingens an das Stadtbahnnetz beabsichtigt sei, sodass die Stadtbahn künftig an der Haltestelle Saarstraße enden werde. Zudem habe der jetzt beantragte erste Bauabschnitt für sich allein genommen keine „eigenständige Verkehrsbedeutung“.

Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument der planerischen Problembewältigung. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben in einzelne Vorhaben geteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers (BVerwG, Urt. vom 12.12.1969, Az. 4 C 104.66, BVerwGE 34, 301 (304); BVerwG, Urt. vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, BVerwGE 56, 110 (116)). Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, sofern sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen. Die Planfeststellungsbehörde ist nur befugt und verpflichtet, die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers abwägend nachzuvollziehen (BVerwG, Urt. vom 24.11.1995, Az. 7 C 25.93, BVerwGE 97, 143 (148 f.); BVerwG, Urteil vom 17.01.1986, Az. 4 C 6 u. 7.84 BVerwGE 72, 365 (367)). Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird (vgl. BVerwG, Urt. vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215); BVerwG, Urt. vom 11.07.2001, Az. 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364 (372)).

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

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung nach dem FStrG hat das BVerwG aus diesen Zusammenhängen das Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben muss (BVerwG, Urt. vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215)). Damit soll gewährleistet werden, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.

Abschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung sollen jedoch selbst dann gebildet werden können, wenn die Anschlussplanung zweifelsfrei gesichert ist (BVerwG, Urt. vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (152f.); BVerwG, Urt. vom 19.09.2002, Az. 4 CN 1.02, BVerwGE 117, 58 (66)). Für Eisenbahnverbindungen hat die höchstrichterliche Rechtsprechung jedoch ausdrücklich auf das Erfordernis einer solchen eigenständigen Verkehrsbedeutung verzichtet (BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, Az. 11 VR 6.95, NVwZ 1996, 896 (897)).

Ob im Planfeststellungsverfahren nach dem vorliegend einschlägigen PBefG der straßenrechtliche oder der eisenbahnrechtliche Maßstab anzulegen ist, ist höchstrichterlich noch nicht ent-

schieden 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 1. Abschnitt einer Gesamtmaßnahme dar, die sich in zwei Teilbereiche gliedert, nämlich in die Verlängerung der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen zwischen dem Abzweig Wallensteinstraße bis zum südlichen Ende der Haltestelle „Saarstraße/Hemmingen Westerfeld“ und in die Anschlussstrecke bis südlich der Weetzener Landstraße.

Die Region Hannover (Kommunalverband Großraum Hannover) als zuständige Aufgabenträgerin hat am 19.07.1999 und 02.05.2001 beschlossen, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zur Stadtbahnverlängerung Hemmingen zu beantragen.

Aus der Ziffer 3 der Beschlussvorlage Nr. V/0745 ergibt sich, dass unmittelbar nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt die Detailplanung des anschließenden Abschnitts erfolgen wird und die Inbetriebnahme als „Gesamtstrecke“ vorgesehen ist. Diese Beschlusslage hat weiterhin Gültigkeit; das Gesamtvorhaben ist folgerichtig Bestandteil des aktuellen Nahverkehrsplans 2008 der Region Hannover.

Hiernach sind beide Abschnitte Teil eines Gesamtkonzepts, das wegen planerischer sowie baulicher Notwendigkeiten in mehreren Abschnitten verwirklicht werden muss. Planungsziel ist nach wie vor die deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV durch den Anschluss der Stadt Hemmingen an das Stadtbahnnetz als Gesamtstrecke nach dem Bau der B 3neu (Ortsumgehung Hemmingen).

Die Vorhabenträgerin hat mehrfach bestätigt, nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für den I. Bauabschnitt die Planungen für den anschließenden Abschnitt zur Planfeststellung einreichen zu wollen. In seiner Sitzung am 07.12.2010 hat der Regionsausschuss den Beginn der Genehmigungsplanung für den II. Abschnitt der Stadtbahnverlängerung zwischen Hemmingen-Westerfeld/Saarstraße und dem Endpunkt Hemmingen (südlich Weetzener Landstraße) beschlossen und entsprechende Haushaltsmittel hierfür freigegeben. Damit ist der Anschluss der Stadt Hemmingen an das Stadtbahnnetz gewährleistet. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde im Juli 2012 erklärt, das nunmehr beabsichtigt sei, für die gesamte Verlängerungsstrecke (BA I und II) einen einzigen Finanzierungsantrag zu stellen.

Somit verfolgt die Vorhabenträgerin auch nicht die Absicht, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Haltestelle Westerfeld/Saarstraße als Endhaltestelle zu betreiben; die genehmigte Planung lässt die Weiterführung der Neubaustrecke ohne weitere Umplanungen problemlos zu. Insoweit ist auch die im Anhörungsverfahren mehrfach vorgetragene Forderung nach Parkmöglichkeiten an den Haltestellen Ricklingen/Friedhof oder Westerfeld/Saarstraße ohne Belang, da die Stadtbahnstrecke dort nicht enden wird.

Unabhängig davon verbindet der hier verfahrensgegenständliche I. Bauabschnitt das vorhandene Stadtbahnnetz Hannovers mit den Haltestellen Ricklingen/Friedhof und Westerfeld/ Saarstraße, sodass das Vorhaben zweifellos auch einen eigenen Verkehrswert aufweist. Die verkehrlichen Verbesserungen im ÖPNV begründen sich somit für den ersten Bauabschnitt durch die neue direkte Stadtbahnverbindung vom nördlichen Hemmingen-Westerfeld (Saarstraße) und südlichen Oberricklingen (Friedhof + Schnabelstraße) in die hannoversche City (z.B. Kröpcke, Hauptbahnhof, Markthalle).

Den vorgetragenen Bedenken, dass wegen des Neubauvorhabens der B 3neu eine willkürliche Abschnittsbildung erfolgt sei, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen.

Wie nachfolgend unter Ziffer 2.2.2.3.1 ausgeführt, bestehen eine räumliche Nähe und ein gewisser Teilbezug des Stadtbahnvorhabens zum Bau der Ortsumgehung Hemmingen (B 3neu). Die Planungen sind zwischen den Vorhabenträgern abgestimmt, sodass es insoweit geboten war, wegen der Berührungspunkte mit der B 3neu im ersten Bauabschnitt die Stadtbahnverlängerung Hemmingen bis zum Ende des Überschneidungsbereichs beider Vorhaben zu betrachten.

Unüberwindliche Hindernisse, die der Planung im nachfolgenden Abschnitt entgegenstehen und nach der Rechtsprechung zur Rechtswidrigkeit des gebildeten Planungsabschnitts führen könnten, sind nicht erkennbar und im Anhörungsverfahren auch nicht vorgetragen worden.

Für den im Anhörungsverfahren unterstellten, nach den vorstehenden Ausführungen aber äußerst unwahrscheinlichen Fall, dass die Planungen für eine Verlängerung der Strecke bis Hemmingen aufgegeben werden sollten, hat die Vorhabensträgerin u. a. in den Erörterungsterminen mehrfach erklärt, dass sie nicht beabsichtigt, die Verlängerungsstrecke dauerhaft an der Haltestelle Saarstraße enden zu lassen.

Nach alledem kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die Anschlussplanung hinreichend gesichert und auch aus diesem Grund die gewählte Abschnittsbildung nicht zu beanstanden ist.

Falls es aus heute nicht vorhersehbaren Gründen nicht zu der vorgenannten Inbetriebnahme der gesamten Verlängerungsstrecke kommen sollte, verpflichten die unter Ziffer 1.1.8 dieses Beschlusses getroffenen Regelungen die Vorhabensträgerin, ihre Planungen so anzupassen, dass nachteilige Wirkungen auf Dritte ausgeschlossen werden.

Bautechnisch besteht grundsätzlich die Möglichkeit, durch entsprechende Einbauten ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme eine Kehrmöglichkeit zu schaffen und damit ein Befahren des mit diesem Beschluss genehmigten Gleiskörpers auch in beiden Richtungen zu ermöglichen.

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

2.2.2.3 Umfang des Verfahrensgegenstands

Im Anhörungsverfahren wurde mehrfach vorgetragen, dass die Aufteilung der nachfolgend genannten Maßnahmen in einzelne gesondert planfestzustellende bzw. bereits planfestgestellte Vorhaben unzulässig sei und die Genehmigung aller Maßnahmen in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden müsse.

2.2.2.3.1 Gesonderte Planfeststellung für Stadtbahn und B 3 neu

Im Anhörungsverfahren ist von mehreren Einwendern geltend gemacht worden, dass für die Verlängerung der Stadtbahn und die Verlegung der Bundesstraße B 3 (OU Hemmingen) nach den Bestimmungen des § 78 VwVfG zwingend ein einheitliches Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei. Die Trennung beider Verfahren schränke die Rechtsschutzmöglichkeiten der Betroffenen in unzulässiger Weise ein.

Dieser Auffassung vermag die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgend genannten Gründen nicht zu folgen:

Nach § 78 Abs. 1 VwVfG gilt, dass für mehrere selbständige Vorhaben nur ein Planfeststellungsverfahren stattfindet, wenn diese derart zusammentreffen, dass für sie oder Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. In seinem Urteil vom 30.06.2009 (AZ. 7 KS 186/06) zum Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung der B 3 (OU Hemmingen) hat das OVG Niedersachsen entschieden, dass der straßenrechtliche Planfeststellungsbeschluss nicht deshalb rechtswidrig ist, weil er lediglich den Straßenbau regelt und nicht auch die gesamte Stadtbahnerweiterung mit einbezieht. Demnach ist auch eine gegenüber dem Straßenbauprojekt isolierte Planfeststellung der Stadtbahn rechtlich zulässig.

Mit der Regelung des § 78 Abs. 1 VwVfG sollen einheitliche Planfeststellungen sichergestellt werden, wenn die Gefahr besteht, dass durch mehrere Planfeststellungsverfahren für verschiedene selbständige Vorhaben *durch verschiedene Behörden* nach unterschiedlichen Rechtsvorschriften divergierende Entscheidungen getroffen werden könnten. Diese Gefahr besteht in vorliegendem Fall schon deshalb nicht, weil für beide Vorhaben seit dem 01.01.2005 (nach Auflö-

sung der bis dahin zuständigen Bezirksregierung Hannover, Dezernat 209) die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33, die zuständige Planfeststellungsbehörde ist, so dass die Vorschrift schon nach ihrem Sinn und Zweck hier nicht einschlägig ist.

Außerdem lagen beide Verfahren bei Beginn des Straßenverfahrens im Jahre 1999 zeitlich so weit auseinander, dass sie nicht im Sinne des § 78 Abs. 1 VwVfG zusammentreffen konnten (OVG Niedersachsen, Urteil vom 30.06.2009, AZ. 7 KS 186/06).

Ebenso hat das OVG in dem benannten Urteil ausgeführt, dass zwischen den beiden betreffenden Planfeststellungsverfahren nicht die von § 78 Abs. 1 VwVfG verlangte strikte Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung bestand.

Gemäß den Entscheidungen des BVerwG vom 28.11.1995 und 18.04.1996 (NVwZ 1996, S. 389 ff. und 901 ff.) ist eine einheitliche Entscheidung dann notwendig, wenn jeder der Vorhabens-träger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzeptes darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem einheitlichen Verfahren entschieden wird. Das BVerwG führt in denselben Entscheidungen aber auch aus, dass es keiner einheitlichen Entscheidung bedürfe, wenn die planerisch erheblichen Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung angemessen erfasst werden. Ebenso hat das BVerwG auch in seinem Beschluss vom 23.12.1992 (DÖV 1993, S. 433 ff.) entschieden. Dabei macht die räumliche Überschneidung der Vorhaben nicht automatisch eine einheitliche Entscheidung nötig.

Stadtbahn- und Straßenplanung haben im vorliegenden Fall folgende Berührungspunkte:

- Die Vorhaben überschneiden sich lediglich in ihrem Kreuzungsbereich.
- Die Verlängerung der Stadtbahn hat bedingten Einfluss auf die Verkehrsmengen der B 3neu, weil zu erwarten ist, dass insbesondere Pendler auf die Stadtbahn umsteigen werden.
- Der I. Bauabschnitt der Stadtbahn vom Abzweig Wallensteinstraße bis zum südlichen Ende der Haltestelle Westerfeld/Saarstraße kann bis zur Haltestelle Stadtfriedhof Ricklingen weitgehend unabhängig vom Bau der B 3neu ausgeführt werden und muss lediglich die künftige Lage des Überführungsbauwerks der B 3neu über die Göttinger Chaussee bei der Feintrassierung berücksichtigen.
- Dagegen kann die Stadtbahn auf der Trasse der B 3alt im Hemminger Ortsteil Westerfeld aus Platzgründen erst realisiert werden, wenn der starke B3-Verkehr über die Umgehungsstraße geführt wird. Hierbei handelt es sich also um eine einseitige Abhängigkeit der Stadtbahn von der Straßenplanung: Die Verlegung der B3 ist zwar Voraussetzung für die Realisierung der Stadtbahnverlängerung bis Hemmingen, der Straßenbau ist als Bedarfsplanvorhaben des Bundes demgegenüber aber nicht abhängig von der oder bedingt durch die Stadtbahn.
- Durch die Stadtbahnplanung muss der Querschnitt der Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße im Planungsbereich der Stadtbahntrasse verändert und neu gestaltet werden.
- Infolge der Straßenplanung ist die Göttinger Chaussee dagegen nur im Bereich der neuen Einmündung der Querspange auf kurzer Länge um eine Fahrspur je Richtung aufzuweiten bzw. umzugestalten. Außerdem kann die Verbindung Göttinger Landstraße – Göttinger Chaussee schlanker ausgebildet werden, da die direkte Führung Göttinger Landstraße - Frankfurter Allee entfällt. Diese geringfügigen Veränderungen wirken sich weder auf die Stadtbahnplanung aus noch erschweren sie diese.

Weiter wird als vermeintliches Indiz für das Erfordernis eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens von einigen Einwendern unterstellt, dass die Planung der B 3neu (Ortsumgehung Hemmingen) auf dem Bau der Stadtbahn basiere und demzufolge der Kreuzungsbereich B 3neu/ Göttinger Chaussee ohne Stadtbahn eine völlig andere Gestalt (z. B. lichtsignalgeregelte Kreuzung oder Kreisverkehrsplatz) erhalten könnte. Wie im Planfeststellungsbeschluss für die B 3neu ausgeführt und vom OVG Niedersachsen bestätigt (Urteil vom 30.06.2009, AZ. 7 KS 186/06), ist der Knotenpunkt Landweherschänke unabhängig von der Stadtbahnverlängerung allein durch die



KFZ-Verkehre so hoch belastet, dass die dort gewählte Knotenpunktsform mit einem Überführungsbauwerk allein schon zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf der B 3neu erforderlich ist. Die Stadtbahnverlängerung bedingt lediglich eine andere Dimensionierung dieses Bauwerks. Hieraus entstehende Konsequenzen (z.B. im Hinblick auf Lärmschutzmaßnahmen) wurden im Planfeststellungsbeschluss für die Straße berücksichtigt.

Unter Anderem haben auch einige der an der Göttinger Chaussee im Kreuzungsbereich mit der B 3neu liegende Gewerbebetriebe eine gemeinsame Planfeststellung beider Vorhaben mit dem Hinweis gefordert, dass sie von beiden Vorhaben betroffen seien und eine einheitliche Regelung für sie erforderlich sei. Diese Annahme trifft nur bedingt zu.

Zwei Betriebe werden bereits durch die Straßenplanung bis auf unwirtschaftliche Restflächen vollständig in Anspruch genommen.

Die Ausstellungsfläche eines weiteren Betriebes wird nur durch die Straßenplanung teilweise in Anspruch genommen, nicht jedoch durch die Stadtbahn.

Lediglich ein Gärtnereibetrieb wird sowohl geringfügig von der Stadtbahnplanung betroffen als auch in erheblichem Maße von der Straßenplanung in Anspruch genommen.

Bezogen auf Baustrecke und Bedeutung beider Vorhaben liegt somit insgesamt nur eine geringfügige Überschneidung oder Berührung vor.

Eine einheitliche Entscheidung könnte ggf. erforderlich werden, wenn die Vorhaben sachlich zusammenhängen. Nach den vorstehenden Ausführungen reicht es nicht aus, dass die Vorhaben nur „irgendwie“ zusammenhängen. Der vollzogene Bau der Ortsumgehung Hemmingen ist zwar Voraussetzung für den Bau der Stadtbahn und wird unmittelbar (nur) durch eine größere lichte Öffnung des Überführungsbauwerkes zur Berücksichtigung der Stadtbahn beeinflusst. Die übrigen Stadtbahnelemente auf der Trasse der B 3alt können bautechnisch zu einem beliebigen Zeitpunkt nach Verkehrsfreigabe der B 3neu hergestellt werden und stehen insoweit nicht zwingend in Abhängigkeit vom Bau der Straße.

Bei den Planungen für die Verlängerung der Stadtbahn und die Verlegung der B 3 handelt es sich somit um voneinander grundsätzlich unabhängige Planungen.

Die oben genannten Berührungspunkte sind nicht derart, dass die planerisch erheblichen Belange des einen Verfahrens nicht im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung angemessen erfasst werden könnten (s. o.). Gemeinsame Baumaßnahmen sind bis auf die Dimensionierung des Überführungsbauwerkes der B 3neu über die Göttinger Chaussee nicht erforderlich.

Das OVG Niedersachsen ist dieser Auffassung mit seiner mittlerweile bestandskräftigen Entscheidung vom 30.06.2009 (7 KS 186/06) gefolgt und hat hinsichtlich der Zulässigkeit getrennter Planfeststellungsverfahren anlässlich einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung der B3 (OU Hemmingen) festgestellt, dass der vorstehend beschriebene Teilbezug zwischen beiden Vorhaben in der geschehenen Weise im durchgeführten „isolierten“ Straßenbauverfahren berücksichtigt werden durfte. Weiter führt das OVG Niedersachsen in dieser Entscheidung aus, dass die in der straßenrechtlichen Planfeststellung getroffenen Regelungen die Planungen bis zum Beginn der Ausführungsplanung „offen“ gestalten und der Koordinierung damit bestmöglich Rechnung tragen.

Die in Ziffer 1.1.1 und 1.1.8 dieses Beschlusses getroffenen Regelungen greifen damit folgerichtig die Regelungen über die Breite des Brückenbauwerks und den Ausbau der Göttinger Chaussee aus der straßenrechtlichen Planfeststellung auf.

Auf die nachstehenden Ausführungen zur Straßenraumgestaltung (Ziffer 2.2.2.4.2.2) wird insoweit verwiesen.

Anmerkung:

Die mit dem Straßenbau abgestimmten Planungselemente der Stadtbahn im Überschneidungsbereich beider Vorhaben waren zunächst auf Anregung der Planfeststellungsbehörde in die ursprünglichen Unterlagen zur Planfeststellung für die B 3neu aufgenommen worden, weil sich die

Einleitung des eigentlich parallel laufend vorgesehenen Stadtbahnverfahrens erheblich verzögert hatte.

Die Anlieger im Überschneidungsbereich beider Planungen sollten aber dennoch bereits ihre Gesamtbetroffenheit in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme und eventuell erforderliche betriebliche Umgestaltungen erkennen können. Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahn ist dieser Grund entfallen.

Der durch die Anlage der Stadtbahn bedingte wesentlich breitere Querschnitt im Bereich der Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße und die zugehörigen Flächeninanspruchnahmen sowie die stadtbahnbedingten Kompensationsmaßnahmen wurden folgerichtig nach Überarbeitung der Planunterlagen der B 3neu nur noch im Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahn dargestellt (vgl. auch 1. Änderung der Planunterlagen vom April 2004).

Die Stadtbahnplanung nimmt in der Göttinger Chaussee, insbesondere im Bereich der Einmündung der Querspange, die Planung für die B 3neu auf und passt diese an die Erfordernisse der Stadtbahnanlage an. So weicht z.B. die Darstellung in Bezug auf die Aufteilung des Straßenraumes der Göttinger Chaussee im Bereich der Unterführung im Lageplan (VA 4 LA 3c) von der festgestellten Planunterlage der B 3neu ab. Insoweit ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss wie oben unter Ziffer 1.1.1 ausgeführt, im Bereich der Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße die Feststellungen aus der Planfeststellung für die B 3neu.

Dieses ist auch folgerichtig, weil die Stadtbahn nach Hemmingen nur realisiert werden kann, wenn die Umgehungsstraße tatsächlich gebaut ist.

Auch die Abwägung der privaten und öffentlichen Interessen kann in den getrennten Verfahren in angemessenem Umfang erfolgen. Hierzu hat das BVerwG 1992 wie bereits ausgeführt entschieden, die Notwendigkeit einer nur „einheitlichen Entscheidung“ im Sinne des § 78 Abs. 1 VwVfG bestehe dann nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung – etwa im Rahmen planerischer Abwägung – angemessen erfasst werden. Genau dies wird in den vorliegenden Verfahren so praktiziert. Eine Abstimmung zwischen den Vorhabenträgern hat bereits in der Phase der Planaufstellung stattgefunden. Die jeweils andere Planung ist in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde mit eingeflossen.

Zu dem verschiedentlich erhobenen Vorwurf, die Durchführung getrennter Verfahren führe zu einer Verkürzung des Rechtsschutzes, wird ausgeführt, dass das Bestehen einer Einwendungsbefugnis bzw. ggf. einer Klagebefugnis materiell die Betroffenheit in eigenen Belangen voraussetzt. Dies gilt unabhängig davon, in welchem Verfahren diese geltend gemacht werden. Zu den sich aus beiden Verfahren möglicherweise ergebenden nachteiligen Lärmauswirkungen wird auf die nachfolgenden Ausführungen zum Lärmschutz (Ziffer 2.2.2.5.1.7) und die unter Ziffer 1.1.4.1.1.4 angeordnete Nebenbestimmung verwiesen. Insgesamt ergeben sich somit keine Anhaltspunkte dafür, dass getrennte Verfahren zu einem verkürzten Rechtsschutz führen.

Nach alledem sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, von dem Grundsatz abzuweichen, dass für selbständige Vorhaben auch selbständige Verfahren nach dem jeweiligen Fachgesetz durchgeführt werden.

Planungsrechtliche Belange der B 3neu sind demnach nicht Regelungsgegenstand der Planfeststellung zur Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen. Einwendungen, die der straßenrechtlichen Planfeststellung zur B 3neu zuzuordnen sind, waren daher im Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahn zurückzuweisen.

2.2.2.3.2 Hochbahnsteig Wallensteinstraße und Neubaustrecke

Im Anhörungsverfahren wurde weiterhin kritisiert, dass getrennte Planfeststellungsverfahren für die Ausrüstung der Haltestelle Wallensteinstraße mit einem Hochbahnsteig und die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen beantragt wurden.

Diese Trennung der Verfahren ist gemäß § 78 VwVfG zulässig.

Zu den rechtlichen Grundlagen wird zur Vermeidung von Wiederholungen zunächst auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.1 verwiesen.

Wie im Erläuterungsbericht zur 1. Änderung der Planunterlagen ausgeführt, sollte der Bau des Hochbahnsteiges an der Haltestelle „Wallensteinstraße“ ursprünglich im zeitlichen Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen erfolgen. Gegenstand des ursprünglichen Planfeststellungsantrages für den Hochbahnsteig waren auch der Rückbau des nach Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke nicht mehr benötigten Kehrgleises einschließlich des Notbahnsteigs westlich der Göttinger Chaussee und die daraus folgenden Umbaumaßnahmen.

Im Hinblick auf die vorstehend beschriebenen zeitlichen Abhängigkeiten der Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung zur Verkehrsfreigabe der B 3neu und den ungewissen Realisierungszeitpunkten einerseits sowie den Anforderungen des PBefG, des Nahverkehrsplanes und der Vorgaben der NBauO und der BOStBaB andererseits, wonach für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen ist, wurde im Konsens mit der Aufgabenträgerin für den ÖPNV (Region Hannover) entschieden, den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Wallensteinstraße vorzeitig umzusetzen. Die Baumaßnahme war darüber hinaus erforderlich, um den Betrieb der Stadtbahnstrecke nach Wettbergen mit 3-Wagen-Zügen zu gewährleisten, da der vorhandenen Niederflurbahnsteig hierfür nicht die erforderliche Länge aufwies. Das Planfeststellungsverfahren wurde mit Erlass des – inzwischen bestandskräftigen - Planfeststellungsbeschlusses vom 01.10.2003 abgeschlossen.

Zwischen Hochbahnsteig und Stadtbahnverlängerung besteht zwar insoweit ein Teilbezug, als mit der Verlegung der Haltestelle von der West- auf die Ostseite der Göttinger Chaussee auch die planerischen Belange der Neubaustrecke angemessen erfasst wurden. Bei einer anderen Lösung wäre für die Verlängerungsstrecke nach Hemmingen unmittelbar südlich der Göttinger Chaussee die Anlage einer zweiten Haltestelle mit Hochbahnsteig erforderlich gewesen, was sowohl hinsichtlich des finanziellen Aufwandes als auch wegen nachteiliger Umsteigebeziehungen abwegig und nicht zu rechtfertigen gewesen wäre. Gerade die angemessene Berücksichtigung dieses Koordinierungsbedarfs aber macht keine einheitliche Entscheidung mehr erforderlich. Zudem haben außer den Anforderungen der Verlängerungsstrecke seinerzeit aber noch andere gewichtige Gründe zu der getroffenen und mittlerweile realisierten Variantenwahl geführt.

Die im ursprünglichen Planfeststellungsantrag für den Hochbahnsteig enthaltenen Baumaßnahmen zwischen dem Gleisabzweig Wallensteinstraße bis zur Thomaskirche (km 3,7+50 bis km 4,1+35), die durch das geänderte Betriebskonzept nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen bedingt sind und somit auch erst nach deren Realisierung umgesetzt werden können, wurden folgerichtig mit der ersten Änderung der Planfeststellungsunterlagen vom April 2004 Gegenstand des Genehmigungsverfahrens zur Stadtbahnverlängerung Hemmingen.

Nach alledem bestand und besteht für die Planfeststellungsbehörde insbesondere nach der v. g. Änderung der Planung keine Veranlassung für die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens.

Soweit die Einwender kritisieren, dass die Durchführung getrennter Verfahren zu einer Verkürzung des Rechtsschutzes führe, ist anzumerken, dass das Vorliegen einer Einwendungs- oder Klagebefugnis materiell die Betroffenheit in eigenen Belangen voraussetzt. Dies gilt unabhängig davon, in welchem Verfahren diese geltend gemacht werden. Insofern ist nicht erkennbar, dass getrennte Verfahren zu einem verkürzten Rechtsschutz führen.

2.2.2.3.3 Gleichrichterwerk Oberricklingen

Weiterhin wurde im Anhörungsverfahren vereinzelt die Durchführung eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens für das Gleichrichterwerk Oberricklingen kritisiert.

Die Durchführung eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens ist gemäß § 78 VwVfG nicht geboten.

Ursprünglich hatte die Vorhabenträgerin beabsichtigt, die Genehmigung für dieses Bauwerk im Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen mit einzuholen. Nach der Umstellung des Fahrbetriebes nach Wettbergen auf sog. „3-Wagen-Züge“ kam es aber vermehrt zu Betriebsstörungen auf der Strecke nach Wettbergen, sodass die Vorhabenträgerin zur Gewährleistung eines ungestörten Betriebsablaufs bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerungsstrecke nach Hemmingen am 19.12.2001 (geändert durch Schreiben vom 29.05.2002) die Genehmigung zur Errichtung des Gleichrichterwerks bei der seinerzeit zuständigen Bezirksregierung Hannover beantragt hat.

Diesem Antrag wurde mit Erlass der bestandskräftigen (und zwischenzeitlich baulich umgesetzten) Plangenehmigung vom 08.07.2002 (AZ: 209.24-30161-A-Süd GRW Oberricklingen) entsprochen.

Wegen der gesetzlichen Verpflichtung der Vorhabenträgerin, ihre Betriebsanlagen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erhalten, zu erweitern und zu verbessern, ist diese Vorgehensweise nicht zu beanstanden.

Da das Gleichrichterwerk Oberricklingen nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen ist, werden die im Anhörungsverfahren hierzu vorgebrachten Einwendungen zurückgewiesen.

Der im Anhörungsverfahren vielfach geäußerten Vermutung, durch die Durchführung getrennter Planfeststellungsverfahren für die v. g. einzelnen Baumaßnahmen würden die Kosten für die Stadtbahnverlängerung Hemmingen „künstlich“ minimiert, damit ein nach GVfG förderungswürdiger Kosten-Nutzen-Faktor erreicht wird, vermag die Planfeststellungsbehörde aus den vorstehend genannten Gründen nicht zu folgen.

Die Rechtfertigung für eine Stadtbahnanbindung Hemmingens ist aus den oben dargestellten Gründen (Ziffer 2.2.3.1) unzweifelhaft auch ohne gemeinsames Planfeststellungsverfahren mit benachbarten – eigenständigen - Baumaßnahmen gegeben.

Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Wirtschaftlichkeitserwägungen oder gar die Schaffung von Fördervoraussetzungen nach dem GVfG weder Regelungsgegenstand noch Zweck eines Planfeststellungsverfahrens sind.

Gleichwohl kommen auch die von der Aufgabenträgerin (Region Hannover) veranlassten Untersuchungen (Nutzen-Kosten-Untersuchung vom Juni 1998 sowie die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung“ vom November 2004) zu einer positiven volkswirtschaftlichen Bewertung des Vorhabens, denen auch der zur Planfeststellung aktuelle Nahverkehrsplan 2008 folgt.

2.2.2.4 Variantenprüfung

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

Zu berücksichtigen sind nur die im Einzelfall in Betracht kommenden günstigen Varianten zum beantragten Vorhaben, sofern sie sich nach Lage der Dinge in Bezug auf die betroffenen Belange aufdrängen.¹ Kommen Planungsalternativen in Betracht, ist ein gestuftes Vorgehen bei der Sachverhaltsermittlung im Sinne einer ersten Vorprüfung statthaft. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der Planerarbeitung "nach Lage der Dinge" nur so genau und vollständig sein, dass es eine erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage grober Bewertungskriterien zulässt. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine

¹ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, DVBl. 1987, 573 ff.; BVerwG, NVwZ 1993, 887 ff.

sachgerechte Entscheidung möglich ist.² Dieser Planungsverlauf spiegelt wider, dass die Planung als ein Prozess der fortschreitenden Sachverhaltsermittlung und -bewertung von normativen Vorgaben gesteuert wird, die ihrerseits rechtlich nicht abschließend vorgegeben sind und daher im Rahmen der eingeräumten Gestaltungsfreiheit eigenverantwortlich gewählt werden dürfen.³ Die richtige Auswahl der Planungsvariante hängt nicht davon ab, dass ein Überwiegen der für die das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange feststeht; die Planfeststellungsbehörde hat die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bereits dann eingehalten, wenn die einander widerstreitenden Belange gleichwertig sind.⁴

2.2.2.4.1 Trassierung und Alternativen

2.2.2.4.1.1 Trassenführung, gewählte Linie

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

Diese Möglichkeiten sind unter Ziffer 4 des Erläuterungsberichts ausführlich beschrieben; zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst hierauf verwiesen. Änderungen haben sich aus Lärmschutzgründen beim Oberbau der Stadtbahntrasse ergeben; hierzu wird auf die Vorbemerkung zur Änderung des schalltechnischen Gutachtens und die nachfolgenden Ausführungen zum Lärmschutz (2.2.2.5.1) verwiesen.

Soweit im Anhörungsverfahren Bedenken zur Trassierung vorgetragen und andere Lösungen gefordert wurden, wird hierauf nachfolgend (vgl. Ziffer 2.2.2.4.1.3 bzw. Ziffer 2.2.2.4.2) gesondert eingegangen.

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

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

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

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

Aus der gewählten Variante ergibt sich für den nördlich Hemmingens gelegenen Streckenabschnitt im hannoverschen Stadtteil Oberricklingen der Streckenanschluss an die Göttinger Landstraße in Höhe der Stadtgrenze als ein Zwangspunkt.

² ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1-11/92, juris Leitsatz 3.

³ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1-11/92, juris Rn. 25.

⁴ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, NVwZ 1986, 121.

Im Anhörungsverfahren wurde vereinzelt vorgetragen, dass mit einer abseits der Göttinger Chaussee verlaufenden Stadtbahntrasse ein effektiveres und kostengünstigeres Lärmschutzkonzept realisiert werden könne. Insbesondere seien wegen der Bündelung von Verkehrswegen Streckenführungen unmittelbar westlich der B 3 oder östlich der Frankfurter Allee besser geeignet. Dieser Auffassung vermag sich die Planfeststellungsbehörde jedoch aus folgenden Gründen nicht anzuschließen:

Die gewählte Variante erschließt am besten die Wohnbebauung und die Gewerbebetriebe beiderseits der Göttinger Chaussee und den Stadtfriedhof Ricklingen, während östlicher geführte Varianten entlang schwach besiedelter Gebiete in so großem Abstand zur Göttinger Chaussee verlaufen, dass keine angemessene Erschließung für die dortigen Anlieger und Gewerbebetriebe zu gewährleisten wäre. Darüber hinaus wären diese Varianten aus bautechnischen Gründen (Höhenlage zur Frankfurter Allee, kostenintensive Querung des Südschnellweges) nur sehr aufwendig und kostenintensiv zu realisieren.

Auch westlich der Göttinger Chaussee sind keine ernsthaft in Erwägung zu ziehenden Trassenvarianten erkennbar, weil die parallel zur Göttinger Chaussee vorhandenen Straßen entweder nicht durchgehend verlaufen oder auf die Begrenzung des Ricklinger Friedhofs stoßen.

In diesem Zusammenhang ist ferner zu berücksichtigen, dass die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in private Flächen so weit als möglich zu minimieren sind. Daher ist eine Trassenwahl geboten, mit der die Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper weitestgehend innerhalb des vorhandenen öffentlichen Straßenraumes realisiert werden kann.

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

2.2.2.4.1.2 Vergleich mit der sog. Nullvariante

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

Allerdings werden auch nicht die bestehenden unzuträglichen Verhältnisse verbessert. Weder erhält die Stadt Hemmingen einen ihrer (nach den Festlegungen der Regionalplanung) herausgehobenen Bedeutung als Schwerpunkt für die Ansiedlung von Wohnstätten angemessenen verbesserten ÖPNV-Anschluss noch wird die oben unter Ziffer 2.2.2.1.2.2 beschriebene Erschließungssituation des Stadtteils Ricklingen verbessert.

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

2.2.2.4.1.3 Alternative Lösungskonzepte

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

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

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

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

2.2.2.4.2 Ausbaukonzeption

2.2.2.4.2.1 Betriebsanlagen

Die im Anhörungsverfahren vorgetragene Bedenken gegen die mit diesem Beschluss festgestellten dem Betrieb der Stadtbahn dienenden Anlagen werden von der Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgend ausgeführten Gründen nicht geteilt. Die Betriebsanlagen entsprechen vielmehr den gesetzlichen Anforderungen und dem Stand der Technik und sind – wie oben ausgeführt – das Ergebnis einer von der Vorhabenträgerin durchgeführten nicht zu beanstandenden Variantenwahl und einer umfangreichen Abstimmung mit den beteiligten Trägern öffentlicher Belange.

2.2.2.4.2.1.1 Gleiskörper

Ein wesentlicher Kritikpunkt des Anhörungsverfahrens war die Führung der Stadtbahntrasse auf einem vom MIV abgesetzten besonderen Gleiskörper. Wegen der damit einhergehenden eingeschränkten Quermöglichkeiten entlang der Stadtbahntrasse im Verlauf der Göttinger Chaussee befürchteten zahlreiche Einwander nicht hinnehmbare Umwege und verstärkte „Schleichverkehre“ in den angrenzenden Wohngebieten. Von den ansässigen Gewerbebetrieben wird die Planung wegen schwerwiegender, möglicherweise existenzgefährdender Nachteile durch schlechtere Erreichbarkeit der Ladengeschäfte für motorisierte Kunden und Behinderungen des Lieferverkehrs abgelehnt.

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

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

Die Vorhabenträgerin kommt diesen Anforderungen mit der vorliegenden Planung nach.

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

Lediglich vor den Häusern Göttinger Chaussee 211 und 213 ist in Fahrtrichtung stadteinwärts eine straßenbündige Streckenführung vorzusehen, weil hier eine Stadtbahntrasse auf besonderem Bahnkörper nur mit einem Abriss der v. g. Gebäude zu realisieren gewesen wäre. Auf die weiterführenden Ausführungen des Erläuterungsberichts (Seite 14, Ziffer 3.3) wird insoweit verwiesen.

Der Anregung der Landeshauptstadt Hannover und den Bedenken zahlreicher Einwender, anstelle des besonderen Bahnkörpers z. B. stadteinwärts zwischen der Haltestelle Schnabelstraße und der nördlichen Einmündung der Tillystraße einen straßenbündigen Gleiskörper vorzusehen (und so zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen), konnte nicht gefolgt werden, weil dann die Bevorrechtigung des SÖPNV in diesem Abschnitt nicht zu realisieren gewesen wäre. Bezüglich der künftig veränderten Parksituation wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.2.2 verwiesen. Zudem entstünden bei einem überfahrbaren Bahnkörper gefährliche Kreuzungen zwischen Individualverkehr und Stadtbahn.

Aus diesem Grund konnte auch dem Wunsch der Stadt Hemmingen, die Bordsteine des Gleiskörpers in Mittellage als Flachborde auszubilden, nicht gefolgt werden.

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

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

Auch motorisierte Kunden bzw. der Lieferverkehr können entlang der 1557 m langen Stadtbahntrasse die Gewerbebetriebe künftig z. T. nicht mehr direkt anfahren, sondern müssen Wendefahrten in Kauf nehmen. Der MIV hat an 7 Einmündungen Wendemöglichkeiten; für Fußgänger und Radfahrer sind zusätzliche gesicherte Übergänge vorgesehen.

Besonders kritisiert wurde im Anhörungsverfahren, dass die Straßenzüge Roncallihof, Gredelfeldstraße, Menzelstraße, Schnabelstraße und nördliche Tillystraße nur noch als Rechtsabbieger erreicht bzw. verlassen werden können und somit Wendefahrten über den Knotenpunkt Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße bzw. über die Schnabelstraße oder südliche Tillystraße erforderlich werden.

Z. B. beträgt der Abstand zwischen dem Gleisabzweig Wallensteinstraße und der Einmündung Schnabelstraße als erster Wendemöglichkeit westlich der Stadtbahntrasse ca. 350 m; zwischen Gredelfeld- und Schnabelstraße ca. 140 m, und zwischen Menzel- und Schnabelstraße ca. 50 m. Unzumutbare Beeinträchtigungen für die Anlieger oder den Individualverkehr durch Verkehrsstaus, Schleichverkehre oder ähnliches sind – auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Wegstrecken- in diesem Zusammenhang aber nicht zu erwarten, zumal der heute noch vorhandene Durchgangsverkehr dann nicht mehr über die Göttinger Chaussee sondern über die B 3 neu geführt werden wird. Zwar werden die Gewerbebetriebe und unmittelbar an die Göttinger Chaussee angrenzende Straßenzüge durch den besonderen Gleiskörper für Linksabbieger nicht mehr uneingeschränkt erreichbar sein; die Erschließung oder aber der Verkehrsfluss werden aber nicht in unzumutbarer Weise erschwert oder gar gefährdet. Insofern vermag sich die Planfeststel-

lungsbehörde auch nicht der Auffassung anzuschließen, durch die Stadtbahnführung und insbesondere den besonderen Bahnkörper und die zusätzlichen Signalanlagen käme es zu einer relevanten Zunahme der Abgasbelastung durch den MIV.

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

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Errichtung eines besonderen Bahnkörpers aufgrund des damit zu erreichenden störungsfreien Betriebes der Stadtbahn als wichtig, um dem Massenverkehrsmittel Straßenbahn den erforderlichen, vom übrigen Verkehr unbehinderten Betrieb zu sichern. Das öffentliche Interesse an der Schaffung einer vom MIV unabhängigen leistungsfähigen attraktiven Stadtbahnverlängerung ist insgesamt höher zu gewichten als die durch den besonderen Gleiskörper bedingten geringfügigen Umwege für einzelne Anlieger und Gewerbetreibende. Auf die weiterführenden Ausführungen zur Inanspruchnahme des Eigentums (Ziffer 2.2.2.11) und den Belangen der Nachbarschaft (Ziffer 2.2.2.12) wird insoweit verwiesen.

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

2.2.2.4.2.1.2 Gleisüberfahrten

Gleisüberfahrt Thomaskirche

Wie oben unter Ziffer 2.1.1 ausgeführt, wurde mit der 1. Änderung der Planunterlagen vom April 2004 der ursprüngliche Planungsbereich um die Baustrecke in der Wallensteinstraße von km 3,7+50 am Beginn des Gleisabzweigs bis km 4,1+35 an der Thomaskirche erweitert.

Die Vorhabenträgerin hat i. R. dieser Planänderung auch die Forderung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) aufgegriffen und die Schließung der vorhandenen Gleisüberfahrten an der Thomaskirche und westlich der Dormannstraße vorgesehen. Diese Überfahrten werden durch eine neue Gleisüberfahrt ca. 40 m östlich der noch vorhandenen Markt- und Kirchengzufahrt bei gleichzeitiger Signalisierung ersetzt.

Diese Planänderung trägt zwar im Wesentlichen einer Anregung der Landeshauptstadt Hannover Rechnung; allerdings erachtet die LHH die Signalisierung wegen der nur 90 m entfernt liegenden ebenfalls signalisierten Überfahrt Dormannstraße/Friedländer Weg für nicht angemessen und zu aufwendig.

Die Planfeststellungsbehörde verschließt sich den Bedenken der Landeshauptstadt Hannover hinsichtlich der Beeinträchtigungen des MIV in der Wallensteinstraße zwar nicht; andererseits sind aber auch die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer und die Betriebssicherheit der Stadtbahn zu berücksichtigen. Im Hinblick darauf, dass die neue Gleisüberfahrt als Markt- bzw. Kirchengzufahrt nur zeitweilig genutzt wird, wird der Vorhabenträgerin auferlegt, im Rahmen der Ausbauplanung den Einbau von Leerrohren vorzusehen, sodass jederzeit eine Signalanlage installiert werden kann (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.8). Die zur Sicherung des Gleisbereichs konkret erforderlichen Maßnahmen sind von der Vorhabenträgerin nach dem Ergebnis des Erörterungstermins vom 21.09.2004 i. R. der Detailplanung einvernehmlich mit der TAB, der Landeshauptstadt Hannover und der Polizei abzustimmen.

Querungsmöglichkeit Tillystraße/Gredelfeldstraße

Der Anregung der Polizeidirektion, an der nördlichen Einmündung der Tillystraße sei wegen ihrer Bedeutung eine weitere signalisierte Gleisüberfahrt vorzusehen, vermag sich die Planfeststellungsbehörde nicht anzuschließen. Die Vorhabenträgerin hat im Erläuterungsbericht (Ziffer 4.2.3) hinreichend dargelegt, weshalb eine solche Gleisüberfahrt abzulehnen ist. Hierauf wird verwiesen.

Die für Fußgänger und Radfahrer vorgesehene Querungsmöglichkeit der Göttinger Chaussee zwischen nördlicher Tillystraße und Gredelfeldstraße wird signalisiert, sodass die Göttinger Chaussee hier ohne Unterbrechung gequert werden kann. Die seitens der Polizeidirektion Hannover angeregten zusätzlichen Aufstellflächen am Gleiskörper sind somit entbehrlich.

2.2.2.4.2.1.3 Haltestellen

Allgemeines

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

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

Ausgestaltung, Hochbahnsteige

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

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

Bei der Streckenverlängerung nach Hemmingen werden aus den nachvollziehbar im Erläuterungsbericht beschriebenen Gründen Mittelhochbahnsteige favorisiert. Eine Ausführung der HS als Seitenhochbahnsteig scheidet wegen der dann erforderlichen Vergrößerung der Querschnittsbreite aus. Die Planfeststellungsbehörde teilt insoweit die Auffassung der Vorhabenträgerin, wonach bei Realisierung der Vorzugsvariante sowohl die Inanspruchnahme privater Flächen als auch Eingriffe in das vorhandenen Straßenbegleitgrün so weit als möglich minimiert werden können. Außerdem entspricht diese Variante der Streckencharakteristik der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen und ist damit fahrgastfreundlicher.

Haltestelle Schnabelstraße

Im Anhörungsverfahren wurde von den Anwohnern der Göttinger Chaussee und der benachbarten Seitenstraßen im Wohngebiet Schnabelstraße/Menzelstraße vielfach ein Verzicht auf die Haltestelle Schnabelstraße wegen des geringen Abstandes zur Haltestelle Wallensteinstraße gefordert. Dieser Argumentation vermag die Planfeststellungsbehörde wegen der damit verbundenen Nachteile bei der Stadtbahn-Erschließung des Wohngebietes Schnabelstraße/Menzelstraße nicht zu folgen.

Auch der Anregung der Industrie- und Handelskammer (IHK), die Haltestelle „Schnabelstraße“ bei gleichzeitigem Verzicht auf die Haltestelle „Ricklinger Friedhof“ stadtauswärts zu verlegen, konnte nicht gefolgt werden und zwar aus folgenden Erwägungen:

(Bei den nachfolgenden Überlegungen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die IHK eine Verschiebung dieser Haltestelle südlich der Einmündung der Straßen „Unter den Birken“ und „Tillystraße“ favorisiert, denn die HS liegt bereits südlich der Einmündung der „Schnabelstraße“ in die Göttinger Chaussee.)

Wie oben ausgeführt, wird eine Stadtbahnverbindung nur mit einer Haltestellenkonzeption, die eine hinreichende Erschließung der angrenzenden Bebauung sicherstellt, dem Planungsziel gerecht. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die infra mit der vorliegenden Planung diesen Anforderungen gerecht geworden.

Mit dem gewählten Standort der HS Schnabelstraße wird eine optimale Erschließung der westlich und östlich angrenzenden reinen Wohngebiete und des Gewerbegebietes an der Tillystraße erreicht.

Der Abstand zur Haltestelle Wallensteinstraße wäre bei der gewünschten Verlegung mit ca. 660 m in einem Gebiet mit beiderseitiger Wohnbebauung zu groß. Zudem würde eine Verschiebung der HS Ricklingen/Friedhof nach Norden für Friedhofsbesucher einen zusätzlichen Fußweg von 280 m erfordern, was die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf eine Vielzahl mobilitätsbehinderter oder älterer Personen als negativ beurteilt.

Die von der IHK vorgetragenen Argumente zum möglichen Verzicht auf Lichtsignalanlagen (LSA) bei einer Verschiebung der HS Schnabelstraße werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die (bereits vorhandene) LSA südlich der Schnabelstraße ist unverzichtbar, da sie die einzige gesicherte Überquerungsmöglichkeit zwischen nördlicher und südlicher Tillystraße darstellt.

Haltestelle Ricklingen/Friedhof

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach die Lage der HS kritisiert. Diese Einwendungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Soweit die Einwender ausführen, dass durch eine Verschiebung der HS eine optimalere Position der Querspange zur B 3neu möglich wäre, ist dem entgegenzuhalten, dass die Lage der Querspange zur B 3neu nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist (vgl. Ziffer 2.2.2.3.1). Ungeachtet dessen ist anzumerken, dass die Lage der Querspange aus unterschiedlichen Erwägungen (die i. R. des Planfeststellungsverfahrens zur B 3neu unter Abwägung aller einzustellenden Belange betrachtet wurde) nicht beliebig variabel ist.

Insbesondere ist die Verlegung der Friedhofszufahrt nicht – wie von mehreren Einwendern vermutet – der Lage der HS geschuldet; vielmehr war die Integration der vorhandenen Friedhofszufahrt in die neu zu schaffende Einmündung Göttinger Chaussee/ Querspange B 3neu Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur B 3neu.

Wie voranstehend zur HS Schnabelstraße ausgeführt, erfüllt die vorliegende Planung auch im Hinblick auf die Anordnung der HS die zur Erreichung des Planungszieles notwendigen Anforderungen. Mit der Lage der HS ist eine angemessene Erschließung des Stadtfriedhofes Ricklingen gewährleistet. Zudem wird der MIV nicht übermäßig behindert und ein Eingriff in den Friedhofsparkplatz wird nicht erforderlich. Eine Verschiebung bzw. Zusammenlegung mit der HS Schnabelstraße hätte gegenteilige Auswirkungen zur Folge.

2.2.2.4.2.1.4 Oberbau

Im Verfahrensverlauf hat die Vorhabenträgerin zugesagt, zur Minderung der Gesamtlärmbelastungen der Anwohner eine Streckenführung überwiegend auf grünem Oberbau vorzusehen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird i. W. auf die Ausführungen zum aktiven Lärmschutz (Ziffer 2.2.2.5.1.4) verwiesen

2.2.2.4.2.2 Straßenraumgestaltung

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

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

Alle darüber hinausgehenden in den Planunterlagen enthaltenen Detailangaben zur Straßenraumgestaltung (z.B. konkrete Ausgestaltung und Markierung einzelner Fahrspuren inklusive Rad- und Gehweg, Anordnung von Parkstreifen und Taxenständen, Aufteilung einzelner Richtungsfahrbahnen usw.), für die verschiedene Varianten denkbar sind, sind – soweit sie nicht die eigentlichen Stadtbahnanlagen betreffen – ausdrücklich vom Genehmigungsumfang i. S. d. § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG ausgenommen. Hierfür bedarf es vielmehr der Regelung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Diesbezüglich sind im Rahmen der Ausführungsplanung die erforderlichen Folgemaßnahmen des Stadtbahnbaus zwischen den beteiligten Kommunen und der Vorhabensträgerin abzustimmen. Dies gilt u. a. auch für die Radwegführung im Kreuzungsbereich Göttinger Chaussee/Wallensteinstraße. Auf die Zusage der Vorhabensträgerin (Ziffer 1.1.6.2) wird insoweit verwiesen.

Die auf die Straßenraumgestaltung bezogenen zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen geben insoweit lediglich die Vorschläge der Vorhabensträgerin bzw. das Ergebnis bereits erfolgter Abstimmungsprozesse mit der LHH und der Stadt Hemmingen wieder.

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

Lichtsignalanlagen

Die im Anhörungsverfahren vorgetragene Kritik, die mit diesem Beschluss angeordneten Lichtsignalanlagen (LSA) entlang der Verlängerungsstrecke stünden in keinem Verhältnis zur Länge der Baustrecke von 1,5 km und führten zu nicht hinnehmbaren Behinderungen des MIV, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Es sind insgesamt 10 Fußgängerüberwege vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat hinreichend dargelegt, dass sämtliche LSA nicht nur wegen der Betriebssicherheit der Stadtbahn erforderlich sondern im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, zu denen auch Fußgänger und Radfahrer zählen, unverzichtbar sind. Auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts wird insoweit Bezug genommen.

Insbesondere ist die nördlich der Haltestelle „Ricklinger Friedhof“ geplante Signalisierung des nach BOStRaB zwingend notwendigen Überweges unverzichtbar. Mit dem signalgesicherten Überweg im Bereich nördliche Tillystraße/Gredelfeldstraße wird die Gefahr illegaler Querungen des Bahnkörpers minimiert.

Insgesamt hat die Vorhabenträgerin das Erfordernis der LSA hinreichend dargelegt.

2.2.2.4.2.2.1 Gestaltungskonzept

Querschnitt Göttinger Chaussee

Die Göttinger Chaussee wird nahezu durchgängig beidseits des besonderen Bahnkörpers eine Fahrbahnbreite von 5,50 m aufweisen; diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts verwiesen. Soweit die Planung im Zusammen-

hang mit dem Wegfall von Parkplätzen als unangemessen kritisiert wurde, wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.4.2.2 Bezug genommen. Die gewählte Fahrbahnbreite lässt künftig auch dann einen geordneten Verkehrsfluss zu, wenn ein Fahrstreifen kurzfristig – z.B. durch Lieferverkehr – blockiert ist.

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach vorgetragen, dass durch die veränderte Ausbaukonzeption der Göttinger Chaussee und eine Vielzahl neuer LSA kein geordneter Verkehrsfluss mehr möglich und ein Anstieg von Lärm und Abgasemissionen zu erwarten sei. Dem vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen zumal die angeordneten LSA aus den oben dargelegten Gründen unverzichtbar sind. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass sich das Verkehrsaufkommen der Göttinger Chaussee durch die B 3neu und die Verlagerung eines Teils des MIV auf die Stadtbahn gegenüber der heutigen Situation verringern wird.

Von einigen Einwendern ist der Querschnitt der Göttinger Chaussee demgegenüber als überdimensioniert kritisiert worden. Sie befürchten, dass der Durchgangsverkehr wegen der gewählten Fahrbahnbreiten nicht über die B 3neu sondern weiterhin über die Göttinger Chaussee abgewickelt werde und regen – auch aus Sicht nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer - Fahrbahneinengungen oder die Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen zugunsten gesonderter Radfahrstreifen an. Im Hinblick auf das trotz der Entlastungswirkung der B 3neu und der Stadtbahnverlängerung verbleibende Verkehrsaufkommen entlang der Stadtbahntrasse vermag die Planfeststellungsbehörde dieser Sichtweise nicht zu folgen.

Der weiterhin zur Verkehrsberuhigung angeregte Verzicht auf einen besonderen Gleiskörper und die damit einhergehende Vermischung von MIV und ÖPNV ohne besonderen Gleiskörper widerspricht aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2.1.1 genannten Gründen dem Planungsziel einer leistungsfähigen, vom MIV unabhängigen Stadtbahnverbindung.

Der Anregung, im Verlauf der Göttinger Chaussee Geschwindigkeitsreduzierungen vorzusehen, kann aus den unter Ziffer 2.2.2.5.1.4 dargelegten Gründen nicht gefolgt werden. Die Lärmsituation nach dem Bau der Stadtbahn hat der Vorhabenträger ebenso wie die stadtbahnbedingten Erschütterungen gutachtlich untersuchen lassen. Auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Immissionen (vgl. Ziffer 2.2.2.5) wird verwiesen.

Knoten Wallensteinstraße/Ricklinger Stadtweg/Göttinger Chaussee

Im Anhörungsverfahren wurde u. a. bemängelt, dass die Belastung dieser Einmündung durch die vorgesehenen Umbaumaßnahmen unangemessen erhöht anstatt gesenkt werde. Wie vorstehend ausgeführt, ist die Festlegung einzelner Richtungsfahrbahnen nicht Gegenstand dieser Planfeststellungsentscheidung sondern obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und ist in der vorgelegten Form mit dieser abgestimmt. Für die Planfeststellungsbehörde sind der Planung entgegenstehende Gründe nicht ersichtlich; die Bevorrechtigung des SÖPNV wird nicht beeinträchtigt. Die Belange des MIV sind angemessen berücksichtigt.

Der u. a. vom ADFC angeregte Verzicht auf eine Linksabbiegespur aus der Göttinger Chaussee in die Wallensteinstraße bzw. der Wegfall des „Rechtsabbiegers“ in der Gegenrichtung würde den MIV unangemessen beeinträchtigen. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wäre bei einer Beibehaltung der Spuranzahl nicht mehr gewährleistet, da die Stadtbahnen in Richtung Hemmingen den Knoten queren müssen. Der MIV aus der Göttinger Chaussee in den Ricklinger Stadtweg kann bei einer separaten Abbiegespur gleichzeitig mit der Stadtbahn fahren.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsfreigabe der B 3neu (die Voraussetzung für die Inbetriebnahme einer Stadtbahn nach Hemmingen ist) auch zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Göttinger Chaussee führen wird.

Ausbaukonzeption Göttinger Chaussee ab Querspange zur B 3neu bis Göttinger Landstraße
Wie oben unter Ziffer 1.1.1 ausgeführt, ersetzt diese Entscheidung hinsichtlich des Ausbaustandards der Göttinger Chaussee den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover (AZ: 209.31-31027-2-287/B 3) vom 15.09.2004 für die Verlegung der B 3 - Ortsumgehung

Hemmingen (Westerfeld-Arnum), (Bau-km 0+738,576 bis Bau-km 8+242,470) nur insoweit, als dies durch den Einbau der Betriebsanlagen der Stadtbahn (Bahnkörper, Haltestelle) erforderlich wird.

Die Ausbaukonzeption im Überschneidungsbereich beider Vorhaben war Gegenstand einer Vielzahl von Einwendungen, die im Wesentlichen auf die Notwendigkeit eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens für Straße und Schiene abstellen.

Die diesbezüglich vorgetragenen Einwendungen und Bedenken werden als unzulässig zurückgewiesen, soweit sie Ausbaustandard und Leistungsfähigkeit des Knotens Göttinger Chaussee/Querspange B 3neu betreffen; diese Punkte waren Gegenstand des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zur B 3neu. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen. Die Planung zur Stadtbahnverlängerung nimmt die Straßenplanung auf; die Planungsdetails sind zwischen beiden Vorhabenträgern abgestimmt.

Der kritisierte Querschnitt der Göttinger Chaussee zwischen der Querspange von/zur B 3neu und der Einmündung der Straße „In der Rehre“ mit zwei Fahrstreifen je Richtung für den MIV wird entgegen der Meinung der Einwender also nicht ursächlich durch die Stadtbahnplanung initiiert. Vielmehr waren im Planfeststellungsverfahren zur B 3neu die notwendigen Aufstellflächen für die Abwicklung der Übergangsverkehre zwischen der B 3neu und der Göttinger Chaussee (sog. „Querspange“) zu berücksichtigen gewesen. Insoweit geht auch die im Anhörungsverfahren geäußerte Vermutung fehl, die sog. „Querspange“ sei wegen der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen fünfspurig anzulegen.

Zur Zurückweisung der Einwendungen einzelner Gewerbebetriebe wird auf die nachfolgenden Ausführungen zur Stellungnahme der IHK Hannover (Ziffer 2.4.2.2) und zu den Einzeleinwendungen (Ziffer 2.4.3) verwiesen.

Hinweis:

Im Rahmen der Planfeststellung zur B 3neu wurden im Hinblick auf eine leistungsgerechte Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsmengen im Übergangsbereich B 3neu/Göttinger Chaussee neben verschiedenen anderen Belangen im Überschneidungsbereich beider Vorhaben die Auswirkungen der Stadtbahn einschließlich der am Stadtfriedhof vorgesehenen Haltestelle besonders berücksichtigt. Die der damaligen Entscheidung zugrunde liegende Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller zur „Bewertung der Varianten zur Gestaltung des Knotenpunktes B 3neu/Göttinger Chaussee in Hannover“ basiert auf dem jeweiligen Ausbauzustand mit Stadtbahn.

Die seinerzeit planfestgestellte Querspange hat sich auch in dieser Hinsicht als günstigste Lösung erwiesen. Die o. g. Haltestelle wird in unmittelbarer Nähe zu Einmündung der Querspange liegen, so dass eine einheitliche Lichtsignalregelung möglich wird, was in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit wichtig ist. Die Haltestelle lässt sich nicht weiter nach Süden verschieben, weil sie dort in eine Kurvenlage käme, in welcher der vorgesehene Hochbahnsteig bautechnisch nicht zu realisieren ist.

Ausbaukonzeption Göttinger Chaussee zwischen „In der Rehre“ und „Göttinger Landstraße“
Soweit im Anhörungsverfahren der mit diesem Beschluss festgestellte Querschnitt der Göttinger Chaussee im Abschnitt zwischen „In der Rehre“ und „Göttinger Landstraße“ als überdimensioniert kritisiert wurde, ist dem entgegenzuhalten, dass die Fahrbahnbreite von 5,50 m den Vorgaben der LHH (als Träger der Straßenbaulast) entspricht. Die Planfeststellungsbehörde vermag i. Ü. diesem Planungsdetail im Hinblick auf die prognostizierten Verkehrsmengen zu folgen.

Querschnitt Göttinger Landstraße

Mit der Querschnittsreduzierung der stadteinwärtigen Fahrbahn der Göttinger Landstraße im Bereich der Haltestelle „Westerfeld/Saarstraße“ von bisher 5,50 m auf 3,50 m ist die Vorhabenträgerin den mehrfach geäußerten Bedenken nachgekommen. Erforderliche Grundstückseingriffe auf der Westseite der Göttinger Landstraße konnten auf diese Weise minimiert werden.

Fahrspuraufteilung von bzw. zur Saarstraße

Diverse Träger öffentlicher Belange als auch private Einwender haben sich im Anhörungsverfahren eingehend zur in den Planunterlagen vermerkten Aufteilung der Richtungsfahrbahnen an der Einmündung der Göttinger Chaussee bzw. der Göttinger Landstraße in die Saarstraße geäußert.

Wie unter Ziffer 2.2.2.4.2.2 ausgeführt, umfasst der Regelungsgehalt dieser Planfeststellungsentscheidung nicht die konkrete Ausgestaltung und Markierung einzelner Fahrspuren. Dies ist alleinige Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörden und bleibt deren Abstimmung mit der Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung vorbehalten.

Mit den mit diesem Beschluss festgestellten Fahrbahnbreiten und LSA im Bereich der Einmündung Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße/Saarstraße ist sowohl ein den der Vorrangstellung des ÖPNV als auch den Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs genügendes Ausbaukonzept gewährleistet. Wie voranstehend bereits mehrfach dargelegt, geben die in den festgestellten Lageplänen vorgenommenen Fahrspuraufteilungen den aktuellen Abstimmungsprozess zwischen den Straßenverkehrsbehörden und der Vorhabenträgerin wieder.

2.2.2.4.2.2 Parkmöglichkeiten

Durch die Anlage eines besonderen Gleiskörpers wird zusätzlicher Straßenraum benötigt, sodass entlang der Göttinger Chaussee künftig weniger Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen werden als bisher. Wie bereits voranstehend unter Ziffer 2.2.2.4.2 ausgeführt, befürchten sowohl die Grundstückseigentümer und Mieter als auch die ansässigen Gewerbebetriebe und die Industrie- und Handelskammer schwerwiegende Nachteile bis hin zur Existenzgefährdung im Hinblick auf die Erreichbarkeit durch motorisierte Kundschaft als auch beim Lieferverkehr. Weiter wurde vorgetragen, dass auch Anwohner der angrenzenden Straßenzüge Nachteile hinsichtlich der Parkplatzsituation hinnehmen müssten.

Diese Bedenken sind zwar nachvollziehbar, werden von der Planfeststellungsbehörde aber nicht als derart schwerwiegend erachtet, dass sie nicht durch die mit dem Vorhaben verbundenen Vorteile zumindest ausgeglichen würden. Ein Rechtsanspruch auf Parkplätze im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe zum Ladengeschäft oder Wohnhaus besteht nicht. Die durch das Grundgesetz geschützten Rechte auf freie Ausübung des Gewerbebetriebes nach Art. 12 und 14 GG werden durch die Einschränkung der bestehenden Parkmöglichkeiten nicht verletzt und stellen insoweit auch keinen Eingriff in rechtlich geschützte eigene Belange dar. Hierzu wird auf die nachfolgende Auseinandersetzung mit der Inanspruchnahme des Eigentums (Ziffer 2.2.2.11) und den Belangen der Nachbarschaft (Ziffer 2.2.2.12) verwiesen. I.Ü. ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass jeder Grundstückseigentümer nach § 47 NBauO grundsätzlich dazu verpflichtet ist, selbst für ausreichende Parkmöglichkeiten auf seinem Grundstück zu sorgen.

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

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

Die Vorhabenträgerin hat auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde die Parkplatzsituation vor und nach dem Stadtbahnbau untersucht. In diesem Zusammenhang konnten zwischen nördlicher und südlicher Tillystraße 10 zusätzliche Stellmöglichkeiten zu geschaffen werden, weil ge-

genüber der ursprünglichen Planung weitere 7 Bäume aufgrund ihrer Nähe zum künftigen Fahrbahnrand nicht erhalten werden können. Auf die Erläuterungen zur 1. Planänderung vom April 2004 wird insoweit verwiesen.

Im gesamten Streckenabschnitt werden beidseitig der Göttinger Chaussee anstelle der heutigen 263 künftig 161 Parkplätze zur Verfügung stehen.

Durch die Planungen entfallen in den Abschnitten

- Wallensteinstraße bis nördlich Tillystraße 1 Stellplatz auf der Ostseite; auf der Westseite bleibt die bisherige Situation unverändert;
- nördlich Tillystraße bis südlich Tillystraße insgesamt 42 von bisher 68 Parkplätzen (28 davon auf der Westseite und 14 auf der Ostseite);
- südlich Tillystraße bis „Am Grünen Hagen“ 13 von bisher 54 Parkplätzen (7 davon auf der Westseite und 6 auf der Ostseite);
- „Am Grünen Hagen“ bis Friedhofseingang 16 von bisher 64 Parkplätzen (11 davon auf der Westseite und 5 auf der Ostseite) und
- zwischen Friedhofseingang und „In der Rehre“ die heute vorhandenen 30 Stellplätze.

Der Anregung der Landeshauptstadt Hannover, auf der Ostseite der Göttinger Chaussee zwischen der Haltestelle Schnabelstraße und der nördlichen Einmündung der Tillystraße zugunsten weiterer Parkplätze auf eine Streckenführung auf besonderem Bahnkörper zu verzichten, kann aus den unter Ziffer 2.2.2.4.2.1.1 dargelegten Gründen nicht gefolgt werden. Zudem entstünden bei einem überfahrbaren Bahnkörper gefährliche Kreuzungssituationen zwischen Individualverkehr und Stadtbahn. In diesem Zusammenhang ist ergänzend anzumerken, dass zwischen nördlicher und südlicher Tillystraße im Bereich der Einkaufsmärkte weitere Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Wie oben (Ziffer 2.2.2.4.2.2) ausgeführt, obliegt es außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens der Straßenverkehrsbehörde, (durch verkehrsbehördliche Anordnung) Parkflächen sowie Park- und Lieferzeiten auszuweisen bzw. durch entsprechende Beschilderung das Parken am Fahrbahnrand zu gestatten, soweit die örtlichen Verhältnisse dies zulassen. Die in den Plänen dargestellte Ausbaukonzeption ist mit der Trägerin der Straßenbaulast und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (in beiden Fällen die Landeshauptstadt Hannover) abgestimmt worden. Anlieger oder Gewerbetreibende haben insoweit generell keinen Rechtsanspruch darauf, dass die bestehende verkehrliche Situation unverändert erhalten bleibt. Vielmehr teilen sie insoweit das Schicksal der Straße.

Sowohl die Landeshauptstadt Hannover als auch die Vorhabensträgerin haben im Verlauf des Anhörungsverfahrens und während der mündlichen Erörterung mehrfach nachvollziehbar dargelegt, dass es auch künftig aufgrund der (mit Ausnahme von Kreuzungen und Einmündungen) nahezu durchgängigen Fahrbahnbreite der Göttinger Chaussee von 5,50 m grundsätzlich möglich sein wird, am rechten Fahrbahnrand zu parken. Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zur Abwicklung des Lieferverkehrs teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung der Landeshauptstadt Hannover, nach der es aufgrund der o. g. Fahrbahnbreite möglich sein wird, dass 2 LKW aneinander vorbeifahren können und somit auch die Belange der Gewerbebetriebe nicht unangemessen eingeschränkt werden.

Letztlich können die EinwanderheberInnen keinen Rechtsanspruch auf den Erhalt der vorhandenen Parkplatzsituation im öffentlichen Straßenraum geltend machen. Die notwendige Abwägung zwischen der erforderlichen Verbesserung des ÖPNV und dem Interesse Einzelner nach dem Erhalt der Parkmöglichkeiten wurde sachgerecht durchgeführt und hat zur Folge, dass Parkplätze im voranstehend beschriebenen Umfang entfallen werden. Anhaltspunkte dafür, dass das Interesse einzelner Betroffener am Erhalt der vorhandenen Parkplatzsituation schwerer wiegt als das

öffentliche Interesse an der Realisierung einer leistungsfähigen Stadtbahnstrecke sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen.

Im Anhörungsverfahren wurde weiterhin die Befürchtung geäußert, dass Anwohner aus Hemmingen am Ricklinger Friedhof parken würden, falls die Stadtbahn zunächst dort enden sollte. Mit der Bedingung unter Ziffer 1.1.8 ist sichergestellt, dass die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen nur als Gesamtstrecke aus I. und II. Bauabschnitt in Betrieb genommen werden darf, sodass mit diesem Beschluss keine Vorkehrungen für den Fall angeordnet werden mussten, dass die Stadtbahnstrecke zunächst am Friedhof Ricklingen enden wird. Falls wider Erwarten nur eine Teilstrecke in Betrieb genommen werden sollte, bedarf es einer erneuten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, damit nachteilige Wirkungen auf Dritte wirksam ausgeschlossen werden können.

2.2.2.4.3 Gesamtabwägung Variantenwahl

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

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

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

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

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

2.2.2.5 Immissionen

2.2.2.5.1 Lärm

2.2.2.5.1.1 Allgemeines

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich

unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Beim Bau einer Stadtbahn ist eine Trassenführung mit einer möglichst hohen Erschließungsqualität zu wählen, daher ist eine planerische räumliche Trennung von Verkehrsweg und Wohnnutzung nur bedingt möglich, ansonsten würde das Planungsziel verfehlt (vgl. Ziffer 2.2.2.4.1.1).

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

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

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

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

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

Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach der jeweils anzuwendenden Berechnungsmethode gesondert für die baulich zu ändernden Straßen und Einmündung sowie für den neu zu bauenden Schienenweg einschließlich seiner Nebenanlagen ermittelt. Auf die weitergehenden Ausführungen des schalltechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Bonk – Maire – Hoppmann (BMH) in der Fassung vom 04.12.2012 wird insoweit Bezug genommen.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Es ist also im Grundsatz kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

2.2.2.5.1.2 Immissionsgrenzwerte und Gebietsnutzungen

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung grundsätzlich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen.

Die im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme liegende Bebauung ist unterschiedlich eingestuft. Die bebauten Ortsteile der Stadt Hannover sowie der Stadt Hemmingen auf der Ost- bzw. Westseite der Stadtbahntrasse sind durch Bauleitpläne bzw. Flächennutzungspläne nahezu vollständig erfasst.

Die maßgeblichen Gebietszuordnungen für die jeweilige Nutzungsart – überwiegend "Wohngebiet", „Gewerbegebiet“ oder "Mischgebiet" sind in den Lageplänen zum schalltechnischen Gutachten (Anlagen 8.9 und 8.10) dargestellt. Einzelne stehende Wohnhäuser, Gehöfte und aufgelockerte Streubebauung ohne festgesetzte Baunutzung (Gebietskategorie) sowie Kleingartenanlagen werden dem Außenbereich zugeordnet und sind nach § 2 Abs 2 der 16. BImSchV gemäß ihrer Schutzbedürftigkeit wie Mischgebiete zu beurteilen.

Aufgrund von Einwendungen wurde die ursprüngliche Beurteilung der Gebäude Göttinger Chaussee 261 bis 267 nach den Grenzwerten für Gewerbegebiete insoweit revidiert, als für die als Wohngebäude genutzten Häuser nunmehr die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete berücksichtigt werden (Diese Vorgehensweise entspricht i. Ü. der Verfahrensweise im Planfeststellungsverfahren zur B 3neu).

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

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

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

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

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

- Der Bau der Betriebsanlagen der Stadtbahn ist gemäß § 1 Abs 2 Ziffer 1 als Neubaumaßnahme zu beurteilen. Bei Überschreitung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutz.
- Ebenfalls als Neubaumaßnahme nach § 1 Abs 2 Ziffer 1 ist die Anlage von 2 zusätzlichen Fahrstreifen zur Verbreiterung der Göttinger Chaussee auf insgesamt 6,0 m Fahrbahnbreite im Abschnitt zwischen „Neuer Mühlenholzweg“ und „In der Rehre“ zu beurteilen.

- Die mit dem Stadtbahnbau verbundenen Änderungen der Straßentrassen der Göttinger Chaussee, Göttinger Landstraße und Wallensteinstraße (vgl. Ausführungen unter Ziffer 2.1.1) stellen einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 dar und erfüllen somit das Kriterium der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße.
- Auch die baulichen Änderungen im Bereich des Hochbahnsteiges Wallensteinstraße (Wegfall der Kehranlage, Gleisverschwenkungen, Gleisüberfahrten Dormannstraße und Thomaskirche etc.) sind als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 zu beurteilen.

In beiden letztgenannten Bereichen entstehen Ansprüche auf Lärmschutz, wenn der von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage und/oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

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

2.2.2.5.1.3 Berechnungsverfahren, schalltechnisches Gutachten

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

Wie oben ausgeführt, ist die mit dem Bauvorhaben einhergehende Lärmbelastung zu berechnen. Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Damit ist ausgeschlossen, an die Stelle der Berechnung ein lärmbiologisches Gutachten oder eine Lärmmessung nach Inbetriebnahme der Stadtbahn treten zu lassen.

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

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

Die Berechnung berücksichtigt neben der zu erwartenden Verkehrsmenge, dem Anteil des Schwerlastverkehrs und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit diverse Faktoren wie Windrichtung (von der Lärmquelle zum Emissionsort), Straßenbelag, Steigungen, Abstand und Lage der zu schützenden Gebäude zur Straße, topographische Verhältnisse u. a. Die für die Lärmentwicklung bzw. -ausbreitung wichtigen Größen und örtlichen Gegebenheiten (einschließlich der Brückenwiderlager der B 3neu als reflektierende Flächen und der Anfahrgeräusche an Signalanlagen) sind in angemessener Weise erfasst und liegen der schalltechnischen Berechnung zugrunde.

Entgegenstehende Befürchtungen einzelner Einwender sind also unbegründet.

Straßenverkehr

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach bemängelt, dass das schalltechnische Gutachten nur unzureichend die Auswirkungen des Vorhabens wiedergibt und hinsichtlich des KFZ-Verkehrs die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur B 3neu einzubeziehen seien. Wie voranstehend zur Verkehrsuntersuchung ausgeführt, wurde diesen Bedenken mit der 2. Änderung der Planunterlagen gefolgt.

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

Beide Netzfälle bilden mit den oben beschriebenen Aktualisierungen die Grundlage für die Ermittlung der Straßenverkehrslärmbelastungen im schalltechnischen Gutachten.

Die nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahnverlängerung geänderte Flächennutzungsplanung der Landeshauptstadt Hannover bezüglich des Baugebietes „In der Rehre-Süd“ ist hierbei aus rechtlichen Erwägungen grundsätzlich nicht relevant für diese Planfeststellungsentscheidung (vgl. Ziffer 2.2.2.1.2.4).

Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin vorsorglich die Auswirkungen der vom Neubaugebiet ausgehenden geringfügigen Verkehrszunahmen mit dem Ergebnis überprüft, dass hierdurch keine weitergehenden als die mit diesem Beschluss angeordneten Lärmschutzmaßnahmen ausgelöst werden.

Nach der der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Begründung des Bebauungsplans ist auf der Straße „In der Rehre“ durch das neue Wohngebiet ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von insgesamt 1.450 KFZ/24h zu erwarten. 50 % hiervon werden nach Osten zur Göttinger Chaussee gerichtet sein.

Nach Einschätzung des Verkehrsgutachters werden entsprechend den aktuellen Zählergebnissen 90% hiervon, d. h. 653 KFZ/24h nach Norden (Richtung B 3neu und Hannover) und 10 %, d. h. 72 KFZ/24h in Richtung Westerfeld fahren.

Am Knotenpunkt der Göttinger Chaussee mit der Querspange zur B 3neu ist entsprechend der Aufteilung der Knotenpunktsströme bei den Netzfällen 6 und 7 davon auszugehen, dass 21% der stadteinwärts fahrenden 653 KFZ/24h, d. h. 137 KFZ/24h die Göttinger Chaussee nutzen werden. Die verbleibenden 79%, d. h. 516 KFZ/24h werden über die Querspange zur B 3neu abfließen.

Durch diesen auf die Gesamtbelastung der Streckenabschnitte (A) A 3 bis A 6 bezogenen relativ geringfügigen Belastungszuwachs ergeben sich im Prognosefall Erhöhungen der Emissionspegel von maximal 0,2 dB(A). Diese geringfügigen Pegelerhöhungen wären auch dann für das Planfeststellungsverfahren unbeachtlich, wenn die Veränderungssperre nicht greifen würde.

Ungeachtet dessen wurden (wie oben zur Verkehrsuntersuchung ausgeführt) nicht nur die Ergebnisse des zur Planfeststellung überprüften Verkehrsaufkommens auf der Göttinger Chaussee bei der Ermittlung der Emissionspegel des Straßenverkehrs berücksichtigt sondern auch die v. g. zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem Neubaugebiet „In der Rehre“ einbezogen.

Da – wie bereits ausgeführt – die Zwischeninbetriebnahme einer Teilstrecke weder beantragt noch mit dieser Entscheidung zugelassen wird, konnten bei der Ermittlung der Emissionspegel weiterhin die bei Inbetriebnahme der Gesamtstrecke entbehrlichen Linienbusfahrten außer Acht gelassen werden.

Schienenweg

Die für den Schienenweg berücksichtigten Zugfrequenzen und –längen (Anlage 8.8.1 des Schalltechnischen Gutachtens) basieren auf einer nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbaren Prognose und berücksichtigen angemessen das nach der Stadtbahnverlängerung geänderte Betriebskonzept.

Den im Anhörungsverfahren vorgetragenen Bedenken, dass die zunehmende Lärmbelastung der Anwohner des Ricklinger Stadtwegs durch die erhöhte Frequenz der Linie 17 nicht hinreichend berücksichtigt sei, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Die im Einzugsbereich der Stadtbahnplanung gelegene Bebauung beidseits des Ricklinger Stadtwegs wurde im Schallgutachten untersucht.

Eine darüber hinausgehende Verpflichtung zu Lärmschutzmaßnahmen für den weiteren Streckenverlauf der Linie 17 ist aus den unter Ziffer 2.2.2.5.1.1 dargelegten Gründen nicht gegeben. Wie dort ausgeführt, ist die Verpflichtung zur Einhaltung der IGW untrennbar an bauliche Maßnahmen eines Verkehrsweges geknüpft, sodass der Vorhabenträgerin keine diesbezügliche Verpflichtung auferlegt werden kann.

Im Anhörungsverfahren wurden die vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es gibt daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

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

Die im Verfahrensverlauf eingetretenen Planänderungen und die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung führen gegenüber den zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens angenommenen Werten zu geringeren Emissionspegeln, sodass – nicht zuletzt wegen zusätzlich angeordneter aktiver Schallschutzmaßnahmen und den nach Inbetriebnahme der Gesamtstrecke entfallenden Linienbusverkehren (vgl. Bedingung Ziffer 1.1.8) – die Anzahl der Schutzfälle mit Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen deutlich geringer ausfällt.

Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtlich nicht zu beanstanden. Insgesamt wird einerseits der Sachlage im Zeitpunkt der Planfeststellungsentscheidung Rechnung getragen und andererseits sind die Auswirkungen der Stadtbahnverlängerung sachgerecht abgebildet. Der Vorhabenträgerin werden nach alledem aber keine Schutzmaßnahmen auferlegt, die nicht ursächlich dem von ihr beantragten Neubauvorhaben geschuldet wären.

Ergebnisse des Schalltechnischen Gutachtens

Beurteilungspegel des Straßenlärms

Wie oben ausgeführt, wird durch die zu erwartende Entlastungswirkung der B 3neu die Verkehrsbelastung auf der Göttinger Chaussee gegenüber der heutigen Situation zwar abnehmen; trotzdem verbleiben entlang der Verlängerungsstrecke der Stadtbahn insbesondere im Verlauf der Göttinger Chaussee als einer der Hauptverkehrsachsen im innerstädtischen Straßennetz erhebliche (Vor-)Belastungen durch Verkehrslärm. Bereits ohne die vorhabenbedingten baulichen Veränderungen des Straßenraumes werden entlang der Baustrecke die zulässigen Grenzwerte an insgesamt 95 Gebäuden mit 160 Fassadenseiten und 36 Außenwohnbereichen (AWB) an den der Stadtbahntrasse zugewandten Hausseiten zum Teil weit überschritten. Die Lärmbelastungen betragen vor dem Bau der Stadtbahn bis zu 71,2 d(B)A tags/60,4 d(B)A nachts und erhöhen sich durch die vorhabensbedingten baulichen Änderungen der Straße auf bis zu 72,8 d(B)A tags/62,3 d(B)A nachts. Auf den einzelnen Streckenabschnitten ergeben sich folgende Spitzenbelastungen und Lärmschutzansprüche:

Abschnitt (A)	Fassadenseiten bzw. Gebäude und AWB mit IGW-Überschreitung im Prognose-Null-Fall)	Spitzenwert Vorbelastung tags/nachts	Anzahl Fassadenseiten bzw. Gebäude und AWB mit Lärm-schutzansprüchen aus wesentlicher Änderung	Spitzenwert Beurteilungspegel aus wesentlicher Änderung Straße tags/nachts/ Lärmzunahme wesentliche Änderung max.
A 1 (Wallensteinstraße)	20 Fassadenseiten an 11 Gebäuden, 0 AWB	68,3/56,9 dB(A) tags/nachts (I-Ort 3d EG bzw. 4 f 1.OG)	0	68,2/56,8 dB(A) tags/nachts (I-Ort 3d EG und 4 f 1.OG) Zunahme: tags 1,1 dB(A) (3b EG) nachts 0,4 dB(A) (4a I. OG)
A 2 (Ricklinger Stadtweg)	keine Überschreitungen, IGW sind eingehalten	69,0/58,4 dB(A) tags/nachts (I-Ort 104b I.OG)	0	67,9/57,4 dB(A) tags/nachts (I-Ort 104b I.OG) Zunahme: 0,8 dB(A) tags/ 0,9 dB(A) nachts (I-Ort: 101b 4.OG)
A 3 Göttinger Chaussee bis Querspange	88 Fassadenseiten an 66 Gebäuden, 19 AWB	71,2/60,4 dB(A) tags/nachts (I-Ort 18b I. OG bzw. 19 b I. OG und F 10)	31 Fassadenseiten an 25 Gebäuden, 4 AWB	72,8/62,3 dB(A) tags/nachts (I-Ort 24a I.OG) Zunahme: 5,8 dB(A) tags/ 5,5 dB(A) nachts I-Ort 118 c EG/I. OG)
A 4 Querspange bis In der Rehre	keine Überschreitungen, IGW sind eingehalten	68,5/57,9 dB(A) tags/nachts (I-Ort 131a EG/ I.OG)	0	67,2dB(A)/56,9 dB(A) tags/nachts (I-Ort 131a EG und I.OG), keine Lärmzunahme
A 6 Göttinger Landstraße bis Bauende	52 Fassadenseiten an 18 Gebäuden, 17 AWB	67,9/57,3 dB(A) tags/nachts (I-Ort 302a I.OG)	0	66,1/55,8 dB(A) tags/nachts (I-Ort 302a I.OG) keine Lärmzunahme

Die vorhabenbedingte Erhöhung der Beurteilungspegel fällt unterschiedlich aus; sie ist wie oben ausgeführt, abhängig von verschiedenen Faktoren. Neben der individuellen baulichen Situation ist auch die im Streckenverlauf unterschiedliche bautechnische Änderung des Straßenkörpers bei der Ermittlung der individuellen Beurteilungspegel von Belang. In den Abschnitten A 1, A 2, A 4 und A 6 führen die baulichen Änderungen bestehender Verkehrswege zu annähernd gleichen bzw. sogar zu reduzierten Beurteilungspegeln. Ausschlaggebend hierfür sind u. a. der durch die Stadtbahnverlängerung zu erwartende Rückgang des MIV aber auch der Wegfall der Linienbusverkehre.

Obwohl in diesen Abschnitten an 29 Gebäuden (bzw. 72 Fassadenseiten) und 17 Außenwohnbereichen bereits vor Baubeginn die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden,

ergeben sich keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges (zu den Anspruchsgrundlagen vgl. Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.5.1.2).

Hinweis:

Im Abschnitt A 5 zwischen der Straße In der Rehre und der Einmündung der Göttinger Chaussee in die Göttinger Landstraße bzw. der Saarstraße befindet sich keine (schützenswerte) Bebauung.

Der Abschnitt A 3 (Göttinger Chaussee zwischen Wallensteinstraße und Querspange zur B 3neu) wird trotz der Entlastungswirkung der B 3neu auch künftig als innerstädtische Hauptverkehrsachse stark belastet sein. Bereits im sog. Analyse-Null-Fall – also vor der Realisierung der Stadtbahn - werden an 66 Gebäuden (bzw. 88 Fassadenseiten) und 19 Außenwohnbereichen die Immissionsgrenzwerte deutlich um bis zu 12 dB(A) tags/11,4 dB(A) nachts überschritten. An 5 Gebäuden (bzw. 6 Fassadenseiten) und 2 Außenwohnbereichen werden Beurteilungspegel von mehr als 70/60 dB(A) (im Spitzenwert bis zu 71,0/60,4 dB(A) tags/nachts an Gebäuden bzw. 71,2 dB(A) tags an einem Außenwohnbereich) erreicht, die sich somit im gesundheitsgefährdenden Bereich bewegen (Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die nachfolgenden Ausführungen zum Summenpegel (Ziffer 2.2.2.5.1.7) verwiesen.). Hiervon insgesamt am stärksten betroffen ist die Göttinger Chaussee im Abschnitt zwischen „Menzelstraße“ und „Unter den Birken“ bzw. zwischen nördlicher und südlicher Einmündung der „Tillystraße“.

Die Stadtbahnverlängerung trägt zwar zum Rückgang des MIV bei. Gleichwohl wird durch die stadtbahnbedingten baulichen Veränderungen der Göttinger Chaussee die bestehende kritische Situation noch verschärft werden. Neben dem Heranrücken des motorisierten Verkehrs an den Gebäudebestand durch den Einbau des besonderen Bahnkörpers wirken sich die aus Verkehrssicherheitsgründen zwingend neu zu errichtenden Signalanlagen an Kreuzungen, Einmündungen und gesicherten Querungsmöglichkeiten des Bahnkörpers für Fußgänger und Radfahrer in besonderem Maße lärmsteigernd aus.

An 25 Gebäuden (bzw. 31 Fassadenseiten) und 4 Außenwohnbereichen werden durch das Bauvorhaben Lärmschutzansprüche aus wesentlicher Änderung ausgelöst.

An den 31 Fassadenseiten und 4 Außenwohnbereichen mit Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen aus wesentlicher Änderung der Göttinger Chaussee werden die IGW im Analyse-Null-Fall bis auf einen Immissionsort (Göttinger Chaussee 175, I-Ort 119a) durchgängig erheblich überschritten.

Diese Lärmschutzansprüche aus baulicher Änderung des Straßenkörpers entstehen durch:

Erhöhung Beurteilungspegel auf mehr als 70/60 dB(A):	2 AWB + 9 Fälle von 31
Erhöhung Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A)	1 AWB + 8 Fälle von 31
Erhöhung Beurteilungspegel auf mehr als 70/60 dB(A) <u>und</u> 3 dB(A):	1 AWB + 14 Fälle von 31

Die größte Erhöhung der Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Null-Fall beträgt 5,8 dB(A) tags/5,5 dB(A) nachts am Immissionsort Nr. 118 c (Göttinger Chaussee 175/Einmündung südliche Tillystraße). Der Beurteilungspegel erhöht sich hier gegenüber dem Prognose-Null-Fall von 59,6/50,3 dB(A) t/n auf 65,4/55,8 dB(A) t/n.

Zu besonders hohen Lärmbelastungen kommt es im Abschnitt zwischen nördlicher und südlicher „Tillystraße“ bzw. zwischen „Gredelfeldstraße“ und „Unter den Birken“ mit Beurteilungspegeln von bis zu 72,8/62,3 dB(A) t/n.

Beurteilungspegel der Betriebsanlagen der Stadtbahn

Die Verlängerung der Stadtbahntrasse wird in Mittellage der Göttinger Chaussee und Göttinger Landstraße überwiegend auf einem besonderen Bahnkörper geführt. Aus dem reinen Neubau der Stadtbahnbetriebsanlagen ergeben sich – wie oben ausgeführt – Lärmschutzansprüche, wenn die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Hierbei ist die vorhandene Verkehrsbelastung anders als bei der baulichen Änderung des Straßenraumes - nicht relevant.

Stadtbahnverlängerung Hemmingen BA I

Ohne die mit diesem Beschluss angeordneten und nachfolgend unter Ziffer 2.2.2.5.1.4 näher beschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden an 83 Gebäuden bzw. 136 Fassadenseiten und 25 Außenwohnbereichen die Grenzwerte überschritten. Aufgrund der baulichen Situation ergeben sich wiederum im Abschnitt A3 die meisten Schutzfälle (80 Fassadenseiten an 62 Gebäuden und 9 Außenwohnbereichen), aber auch am Ende der Baustrecke kommt es an insgesamt 49 Fassadenseiten an 17 Gebäuden und 16 Außenwohnbereichen zu Grenzwertüberschreitungen.

Durch die Änderung der Schienenwege im Bereich „Wallensteinstraße“/„Ricklinger Stadtweg“ ergeben sich nach Anlage 8.2 des schalltechnischen Gutachtens keine Ansprüche auf Schallschutz; daher sind in der nachstehenden Übersicht nur die Beurteilungspegel aus der Neubaumaßnahme der Stadtbahnstrecke dargestellt.

Abschnitt (A)	Fassadenseiten bzw. Gebäude und AWB mit IGW-Überschreitung aus Neubau Stadtbahn ohne Lärmschutz	Spitzenwert Beurteilungspegel Neubau Stadtbahn ohne Lärmschutz	Anzahl Fassadenseiten bzw. Gebäude und AWB mit Lärmschutzansprüchen aus Neubau Stadtbahn mit Lärmschutz	Spitzenwert Beurteilungspegel Neubau Stadtbahn mit Lärmschutz tags/nachts/Lärmabnahme maximal
A 1 (Wallensteinstraße)	7 Fassadenseiten an 4 Gebäuden, 0 AWB	58,8/53,6 dB(A) tags/nachts	7 Fassadenseiten an 4 Gebäuden, 0 AWB	58,7/53,5 dB(A) tags/nachts (I-Ort 2 c II.OG) Abnahme: 0,6 dB(A) tags/ 0,7 dB(A) nachts (I-Ort: 4a I.OG)
A 2 (Ricklinger Stadtweg)	keine Grenzwertüberschreitungen	63,9/58,6 dB(A) tags/nachts (104a GE)	0	63,8/58,5 dB(A) tags/nachts (I-Ort 104a I.OG) Abnahme: 1,2 dB(A) tags/ nachts I-Ort: 44c EG
A 3 (Göttinger Chaussee bis Querspange)	80 Fassadenseiten an 62 Gebäuden, 9 AWB	63,8/58,4 dB(A) Tags/nachts I- Ort 19b EG und 1. OG	53 Fassadenseiten an 42 Gebäuden, 3 AWB	63,6/58,2 dB(A) tags/nachts (I-Ort 19b EG und 1. OG) Abnahme: 9,0 dB(A) tags/ 8,9 dB(A) nachts I-Ort 6h 1. OG)
A 4 (Göttinger Chaussee von Querspange bis In der Rehre)	keine Grenzwertüberschreitungen	57,1/51,9 dB(A) tags/nachts I- Ort 131a (GE)	0	54,8 dB(A)/49,5 dB(A) tags/nachts (I-Ort 131a I.OG) Abnahme: 4,9 dB(A) tags/ 4,8 dB(A) nachts I-Ort 130b 1. OG)
A 6 (Göttinger Landstraße bis Bauende)	49 Fassadenseiten an 17 Gebäuden, 16 AWB	68,6/63,3 dB(A) tags/nachts I- Ort 207 a EG	20 Fassadenseiten an 14 Gebäuden 2 AWB	59,0/53,8 dB(A) tags/nachts (I-Ort 310a 1.OG) Abnahme: 11,9 dB(A) tags/ 12,0 dB(A) nachts I-Ort 207 EG)

2.2.2.5.1.4 Aktiver Lärmschutz

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG kommt Lärmschutzmaßnahmen am Emissionsort (sog. aktiver Lärmschutz) grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu.

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

Emissionsort Straße

Wie oben dargestellt, führen die baulichen Änderungen am vorhandenen Straßennetz außerhalb des Abschnitts A3 nicht zu einer relevanten Erhöhung der Beurteilungspegel, vielmehr sinken die Spitzenbelastungen um bis zu 0,3 dB(A) tags bzw. 0,2dB(A) nachts gegenüber der Vorbelastung, sodass aktive Lärmschutzmaßnahmen vorrangig im Streckenabschnitt A3 zwischen der Abzweigung Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee bis zur Querspange von/zur B 3 neu relevant sind.

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

Lärmschutzwände oder -wälle sind nur dann effektiv, wenn sie möglichst nah am Emissionsort errichtet werden können. Dies ist im Verlauf der Baustrecke – wie regelmäßig im innerstädtischen Bereich – aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Die vorhandene bauliche Situation entlang der Stadtbahntrasse im Verlauf einer Hauptverkehrsstraße mit ihren zahlreichen Grundstückszufahrten, den in relativ kurzen Abständen einmündenden Straßen sowie die Breite des nach dem Einbau des besonderen Bahnkörpers verbleibenden Straßenraumes macht die Realisierung wirksamer baulicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder -wällen schlechterdings unmöglich.

Im Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde deshalb die Möglichkeiten zur Reduzierung der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmemissionen mittels straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen - z. B. durch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Durchfahrtsverbote für den Schwerlastverkehr – im Abschnitt A 3 untersuchen lassen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Mit Beschluss vom 07.07.2000 hat das BVerwG (4 B 94/99) festgestellt, dass durch die Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs 1 VwVfG grundsätzlich die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde überbrückt werden, sodass im Wege der Planfeststellung je nach Einzelfall auch über die Anordnung zur Ausstattung der straßennotwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu entscheiden sein könnte. Hierbei ist die Planfeststellungsbehörde allerdings an bestimmte Voraussetzungen gebunden: Zum einen sind nach § 74 Abs 2 Satz 2 VwVfG dem Vorhabensträger die Vorkehrungen aufzuerlegen, die „...zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind.“ Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz der Anlieger vor erheblichem Verkehrslärm sind unstrittig diesem Kriterium zuzuordnen, die vorhabensbedingten Beurteilungspegel von bis zu 72,8/62,3 dB(A) führen auch unter Würdigung der hohen Vorbelastung von bis zu t 71,0/n 60,4 dB(A) offensichtlich noch zu erheblichen Nachteilen der Rechtsgüter der betroffenen Anlieger.

Nach Abschätzung des Schallgutachters würden sich durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Streckenabschnitt zwischen dem Abzweig Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee bis zur Querspange von/zur B 3 neu (A3) in einem Planfall mit dem heute vorhandenen Linienbusverkehr die Beurteilungspegel um bis zu 2,4 dB(A) vermindern; es ergäben sich nur noch an der Hälfte der bei 50 km/h betroffenen Immissionsorte Lärmschutzansprüche aus wesentlicher Änderung.

Allerdings widerspricht die mögliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h dem Planungsziel der Stadtbahnverlängerung. Durch die teilweise Führung des Gleiskörpers im Straßenkörper würde sich die Geschwindigkeitsbegrenzung auch auf die Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn auswirken.

Zudem bindet dieser Planfeststellungsbeschluss die Vorhabensträgerin der Stadtbahnverlängerung. Er richtet sich also nicht unmittelbar gegen die Straßenverkehrsbehörde, sodass (mangels Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde) allein schon die unterschiedlichen Zuständigkeiten der Festsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen entgegen stehen (vgl. auch OVG Lüneburg vom 21.10.1998 -/K 3659/96). Mit Schreiben vom 02.01.2012 hat sich die Landeshauptstadt Hannover im fraglichen Streckenabschnitt gegen eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ausgesprochen und dies – für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar – mit der Funktion der Göttinger Chaussee als Hauptverkehrsstraße begründet. Weiterhin wird in dieser Stellungnahme darauf hingewiesen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung in Bereichen mit straßenbündigem Bahnkörper auch für die Stadtbahn gelten wird und damit dem Planungsziel einer schnellen schienengebundenen ÖPNV-Verbindung zuwider läuft.

Eine solche Geschwindigkeitsreduzierung würde beim Einsatz von 3-Wagen-Zügen zu Fahrzeitdifferenzen Richtung stadtauswärts von 25 Sekunden und Richtung stadteinwärts zu 50 Sekunden Verlust führen. Angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen auch von der Stadtbahn korrekt bis zum Zugschluss eingehalten werden, weshalb mit einem 3-Wagen-Zug erst dann beschleunigt werden dürfte, wenn die Zugspitze 75 m über das Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung hinausgefahren ist.

Stadteinwärts resultiert die relativ große Verzögerung daraus, dass die Länge des besonderen Gleiskörpers vor der Haltestelle Schnabelstraße nur 110 m beträgt, der unter diesen Voraussetzungen nur für 35 m eine höhere Geschwindigkeit zuließe. Hier ist ein Beschleunigen nicht mehr sinnvoll, sodass hier eine durchgehende Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h angesetzt wurde.

Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb nach gründlicher Abwägung der Argumentation der Landeshauptstadt Hannover nicht zuletzt wegen der Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des MIV von der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes ab, zumal auch nach der Verkehrsfreigabe der B 3neu im fraglichen Abschnitt ein nicht unerhebliches Verkehrsaufkommen von knapp 13.000 KFZ/24 h prognostiziert wurde, das durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Göttinger Chaussee nicht mehr optimal bewältigt werden könnte.

Durchfahrtsverbot für LKW

Ein Durchfahrtsverbot für LKW mit Ausnahme des Anliegerverkehrs ist anordnungsfähig, wenn die Maßnahme erforderlich und wirksam ist. Sofern eine derartige Notwendigkeit besteht, hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde (Landeshauptstadt Hannover) zugesagt, eine entsprechende Beschilderung anzuordnen.

Als weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahme zur Reduzierung der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmemissionen hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen der Anordnung eines Durchfahrtsverbotes für den Schwerlastverkehr im Abschnitt A 3 untersuchen lassen. Hiervon ausgenommen wäre ggf. der regionale Ziel- und Quellverkehr.

Im fraglichen Streckenabschnitt A 3 würden sich hierdurch die Beurteilungspegel im Spitzenwert um bis zu 0,4 dB(A) vermindern. Die Anzahl der tags und nachts betroffenen Immissionsorte würde sich um insgesamt um 6 verringern, die Anzahl der nur tags betroffenen Immissionsorte bliebe konstant. Wegen der relativ geringen Schutzwirkung im Vergleich zu der Intensität des Eingriffs in die die Funktion des Verkehrswegs, sieht die Planfeststellungsbehörde von der Anordnung eines Durchfahrtsverbots für LKW ab.

Lärmindernder Fahrbahnbelag

Als weitere Maßnahme des aktiven Lärmschutzes ist im Verfahrensverlauf der Einbau lärmindernden Fahrbahnbelages angeregt worden.

Schallmindernder Straßenbelag als aktive Lärmschutzmaßnahme, sogenannter offenporiger Asphalt, ist als lärmindernd nach der Anlage 1 zur 16. BImSchV nur bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 60 km/h anerkannt. Im innerstädtischen Bereich kann aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung eine solche Wirkung nicht erzielt werden.

Die Planfeststellungsbehörde steht der Anregung der Vorhabenträgerin, zur Lärminderung den Einbau eines im innerstädtischen Bereich wirksamen Straßenbelages vorzusehen, zwar nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Allerdings mangelt es an abschließenden Forschungsergebnissen über die Wirksamkeit dieser Maßnahme, sodass eine pegelreduzierende Berücksichtigung eines solchen Belages in der schalltechnischen Berechnung nicht stattfinden kann. Daher kann diese Variante im Rahmen der Zulassungsentscheidung durch die Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet werden.

Emissionsort Schienenweg

Beim Neubau der Betriebsanlagen der Stadtbahn kommt es im Streckenabschnitt A 3 (Göttinger Chaussee zwischen dem Abzweig Wallensteinstraße und der Querspange zur B 3neu) an 62 Gebäuden mit 80 Fassadenseiten und an 9 Außenwohnbereichen sowie am Ende der Baustrecke im Bereich Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße an 17 Gebäuden und 16 Außenwohnbereichen zu den unter Ziffer 2.2.2.5.1.3 dargestellten erheblichen Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte.

Auf Anregung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin deshalb zur Planfeststellung untersucht, ob und mit welchen baulichen Maßnahmen am Gleiskörper Minderungen der Beurteilungspegel erreicht werden können.

Um alle in Frage kommenden Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes auszuschöpfen, wird die Vorhabenträgerin die Anregung der Landeshauptstadt Hannover aufgreifen und den besonderen Bahnkörper im gesamten Planfeststellungsabschnitt mit einem grünen Oberbau ausstatten; hiervon ausgenommen sind Straßen- und Wegekrenzungen sowie die Unterführung der geplanten Brücke der B 3neu. Dieses sog. „Rasengleis“ wird baulich so gestaltet, dass es im Notfall durch Rettungsfahrzeuge überfahren werden kann. Lediglich im Bereich des Überführungsbauwerkes der B 3neu ist ein Schotteroberbau vorgesehen.

Im Hinblick auf die Vielzahl der Fassadenseiten, an denen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten sind, erachtet die Planfeststellungsbehörde zudem die unter Ziffer 1.1.4.1.1.1 angeordneten Schmieranlagen im Bereich der Göttinger Chaussee/Göttinger Landstraße ab der Stadtbahnquerung der Ihmebrücke bis zum Anfang des Haltepunktes „Saarstraße“ sowie im Bogen hinter dem Haltepunkt „Ricklingen/Friedhof“ für zwingend erforderlich.

Die v. g. aktiven Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer deutlichen Lärminderung. Im Abschnitt A 3 reduziert sich die Anzahl der betroffenen Fassadenseiten mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte von 80 (ohne Lärmschutz) auf 53 an 42 gegenüber 62 Gebäuden. An drei anstatt neun Außenwohnbereichen (ohne Lärmschutz) werden die zulässigen Grenzwerte überschritten. Im Verlauf des Teilabschnittes ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 9,0 dB(A) tags/nachts.

Im Abschnitt A 6 am Ende der Baustrecke ergeben sich mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen Grenzwertüberschreitungen noch an 20 Fassadenseiten bzw. 14 Gebäuden und 2 Außenwohnbereichen. Die Anzahl der Schutzfälle vermindert sich; es sind 29 Fassadenseiten bzw. 3 Gebäude und 14 Außenwohnbereiche weniger betroffen. (Ohne aktiven Lärmschutz wären die Grenzwerte an 49 Fassadenseiten bzw. 17 Gebäuden und 16 Außenwohnbereichen überschrit-

ten.). Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich Pegelminderungen von bis zu 11,9/12,0 dB(A) tags/nachts.

Im Abschnitt A1 ergibt sich als Auswirkung der Neubaustrecke nur eine geringfügige Minderung der Beurteilungspegel um maximal 0,2 dB(A); die Anzahl der Schutzfälle vermindert sich nicht.

An der Bebauung am Ricklinger Stadtweg (A2) und entlang der Göttinger Chaussee ist zwischen der Querspange zur B 3neu und In der Rehre (A 4) werden auch ohne aktiven Lärmschutz die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten, sodass durch den Neubau der Stadtbahn keine Lärmschutzansprüche entstehen können. Die Beurteilungspegel sinken im Abschnitt A2 um bis zu 1,2 dB(A) und im Abschnitt A 4 um bis zu 4,9 dB(A) tags/4,8 dB(A) nachts.

Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen als die vorstehend beschriebenen sind – wie oben ausgeführt – aufgrund der örtlichen Gegebenheiten schlechterdings unmöglich oder zumindest unverhältnismäßig.

Dies gilt auch für die von verschiedenen Einwendern geforderte Schallschutzwand im Zuge der Göttinger Landstraße entlang der Stadtbahnlinie. Hier kann an den Grundstücksgrenzen aufgrund der freizuhaltenden Grundstückszufahrten keine akustisch wirksame Schallschutzwand mit den erforderlichen Überstandslängen erstellt werden, die Wand würde durch mehrere Lücken unterbrochen.

Insgesamt wird die gesetzliche Pflicht des § 41 Abs. 2 BImSchG, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, durch die mit diesem Beschluss angeordneten bzw. den von der Vorhabensträgerin zugesagten Maßnahmen im Rahmen des Machbaren vollumfänglich erfüllt.

Auch stehen die Mehrkosten des aktiven Schallschutzes gegenüber den Aufwendungen für alleinigen passiven Lärmschutz -auch im Hinblick auf einen erhöhten Unterhaltungsmehraufwand für den grünen Oberbau- offensichtlich in nicht in einem extremen Missverhältnis. Eine tiefergehende Prüfung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen untereinander konnte insoweit unterbleiben.

2.2.2.5.1.5 Passiver Lärmschutz

Soweit nach Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen Grenzwertüberschreitungen verbleiben, besteht insoweit ein Entschädigungsanspruch gegen den Antragsteller (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). In diesen Fällen sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen Lärm dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In Anlage 8.7.1 und 8.7.2 des Schalltechnischen Gutachtens sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) aufgeführt, für die nach der 16. BImSchV ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen (vgl. Nebenbestimmung Ziffer 1.1.4.1.1.2) werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 - Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997) u. a. nur dann durchgeführt, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämmmaß nicht ausreichend ist.

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

2.2.2.5.1.6 Außenwohnbereiche

Bei den im Schallgutachten in Anlage 8.7.1 und 8.7.2 ausgewiesenen mit „F“ gekennzeichneten Immissionsorten überschreiten die Beurteilungspegel im Außenwohnbereich am Tag den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Für den weder durch aktive noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbareren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Der Bemessung der Entschädigung ist die VLärmSchR 97 (VkB1 1997, 434), Ziffer XVI ff. entsprechend mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG Urteil vom 16.09.1993, DVBl. 94, 338).

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

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

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

2.2.2.5.1.7 Summenpegel

Neben der Betrachtung des Lärmschutzes der einzelnen Verkehrswege nach den Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV hat die Planfeststellungsbehörde nicht zuletzt wegen der hohen (Vor-)Belastung der Göttinger Chaussee aber auch wegen der im Zusammenhang mit dem Neubau der B 3 vorgetragenen Bedenken eine Betrachtung der Auswirkungen aller maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege zusammen (Göttinger Chaussee, Göttinger Landstraße, Stadtbahn, B 3neu) für geboten erachtet (sog. Summenpegel).

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

Eine solche Betrachtung kommt insbesondere immer dann in Betracht, wenn eine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2004, 9 A 67/03). Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 3 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schützen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2003, 9 A 1/02). Der 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 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Verordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen.

Für die Auslegung und Anwendung der §§ 41 Abs. 1 und 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG folgt aus dieser verfassungsrechtlichen Vorgabe: Soweit Pegelwerte in Wohngebieten zu erwarten sind, die jedenfalls oberhalb von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts liegen, ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen (vgl. BayVGH vom 18.07.1996, 8 C 5 96.1612).

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche Lärmzunahme vorliegt, wenn vorhabensbedingt die Beurteilungspegel Werte erreichen, bei denen das Bestehen einer Gesundheitsgefahr nicht auszuschließen ist. Die Planfeststellungsbehörde setzt hierbei im Sinne eines Anhaltswertes für Wohngebiete Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 23.02.2005, 4 A 5/04). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass - auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung - dem Vorhabens-träger anlässlich seines Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden (BVerwG, Urt. vom 15.01.2008, 9 B 7/07 Rn.9). Dies bedeutet zugleich, dass die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik auch bei Vorbelastungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung nur in die Abwägung einbeziehen muss, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt (BVerwG, Urt. vom 09.07.2008, 9 A 5/07, Rn. 17).

Hinsichtlich der konkreten Bewältigung einer festgestellten Gesundheitsgefährdung durch aktiven oder passiven Lärmschutz besteht keine zwingende Notwendigkeit, aktiven Lärmschutz vorzusehen. Der Planfeststellungsbehörde obliegt es, abzuwägen und zu entscheiden, auf welche Weise eine relevante Gesundheitsgefährdung zu vermeiden ist. Danach hat die Planfeststellungsbehörde, wenn sich die bestehende Belastung bereits im kritischen Bereich bewegt, abwägend zu prüfen, ob die Erhöhungen überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in Relation zur bereits bestehenden Vorbelastung marginal sind, bzw. ob sie noch als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. vom 13.03.2008, 7 D 43/07.NE, Rn 136 f.). In diesem Zusammenhang sind unter anderem die Kriterien des relativen Umfangs der Zusatzbelastung, der Schutzwürdigkeit der Gebietskategorie und der angemessenen Nutzbarkeit des Objekts unter Berücksichtigung der Vorbelastung und auch der Realisierbarkeit aktiven Schallschutzes relevant. Daneben sind auch die Kriterien zur Bestimmung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes beachtlich. Hiervon ausgehend ist in der ständigen Rechtsprechung anerkannt, dass auch in Fällen einer vorhabensbedingt hervorgerufenen bzw. gesteigerten Gesundheitsgefährdung unter Umständen die Anordnung passiven Schallschutzes dem Gebot einer gerechten und ordnungsgemäßen Abwägung genügen kann (vgl. Sächsisches OVG, Beschluss v. 15.12.2005, 5 BS 300/05 Rn. 36.).

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

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

belastungen aufweisen, die ihrerseits bereits an jene Anhaltswerte heranreichen oder diese in mehreren Fällen sogar schon überschreiten.

Lärmsituation Straße und Schiene

Nach der Einschätzung des Schallgutachters werden die v. g. Anhaltswerte für eine Gesundheitsgefährdung an mehreren Immissionsorten erreicht bzw. überschritten. Nach dem oben festgelegten Bewertungsmaßstab ergeben sich im Summenpegel Lärmwerte, bei denen Gesundheitsgefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, aus Straße und Stadtbahn in den Abschnitten A1, A2 und A3 an 34 Fassadenseiten bzw. an 28 Gebäuden und 3 AWB, wobei am stärksten wiederum der Abschnitt A 3 mit 26 Fassadenseiten an 23 Gebäuden und 1 Außenwohnbereich betroffen ist.

Die größte Erhöhung der Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Null-Fall beträgt 6,6 dB(A) tags/11,2 dB(A) nachts am Immissionsort Nr. 104 a und b (Göttinger Chaussee 121/Einmündung Ricklinger Stadtweg/Göttinger Chaussee gegenüber dem Gleisabzweig nach Hemmingen). Der Beurteilungspegel erhöht sich hier gegenüber dem Prognose-Null-Fall (64,4/53,8 dB(A) t/n) auf 71,0/65,0 dB(A) t/n. Für dieses Gebäude sind die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete (69/59 dB(A)) maßgeblich; Lärmschutzansprüche nach der 16. BImSchV entstehen nicht.

Entlang der Neubaustrecke beträgt die größte Erhöhung der Beurteilungspegel gegenüber dem Prognose-Null-Fall am Immissionsort Nr. 118 a (Göttinger Chaussee 175) 5,3 dB(A)/6,1 dB(A) t/n. Gegenüber dem Prognose-Null-Fall (66,4/55,8 dB(A) t/n) erhöht sich der Beurteilungspegel auf 71,7/61,9 dB(A) t/n. Relevant sind hier die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete (59/49 dB(A)). Zu den Lärmschutzansprüchen für die wesentliche Änderung der Göttinger Chaussee und die Neubaumaßnahme „Stadtbahn“ wird auf die voranstehenden Ausführungen verwiesen.

Die höchsten Lärmbelastungen treten im Abschnitt zwischen nördlicher und südlicher Tillystraße bzw. zwischen Gredelfeldstraße und Unter den Birken mit Spitzenwerten von 73,2/63,6 dB(A) t/n (Immissionsort 24a, Göttinger Chaussee 166) auf.

Die Steigerung gegenüber der Vorbelastung liegt in den meisten Fällen über 3 dB(A) und ist somit als deutlich erhebliche Steigerung des Lärmpegels anzusehen. Lediglich in 4 Fällen kommt es zu einer geringeren aber dennoch erheblichen Pegelsteigerung zwischen 1,1 und 3 dB(A), nur in einem Fall zu einer relativ geringen Steigerung von unter 1 dB(A). Die betroffenen Objekte sind überwiegend in reinen bzw. allgemeinen Wohngebieten angesiedelt. Daneben ist 1 Objekt innerhalb eines Gewerbegebietes betroffen, das eine gegenüber allgemeinen Wohngebieten geminderte Schutzwürdigkeit aufgrund der Gebietskategorie besitzt. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen in dem hier betroffenen Bereich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit zahlreichen Zufahrten und enger Bebauung über das voranstehend beschriebene Maß hinaus nicht, bzw. nicht wirksam zu errichten sind. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass bereits eine erhebliche Minderung des Summenpegels durch die freiwillige Anlage eines Rasengleises (vgl. Ziffer 2.2.2.5.1.4) durch die Vorhabenträgerin erreicht wird, die zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zumindest in diesem Ausmaß nicht erforderlich gewesen wäre. Aus dem schalltechnischen Gutachten ergibt sich, dass die zulässigen Innenraumpegel der 24. BImSchV durch die Gewährung passiven Schallschutzes unproblematisch erreicht werden können, sodass jegliche Gesundheitsgefährdung in den vom Vorhaben betroffenen Wohngebäuden wirksam abgewendet wird.

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

Lärmsituation B 3neu, angrenzende Straßen und Stadtbahn

In den Anhörungsverfahren zur Stadtbahnverlängerung und auch zur B 3neu wurde, wie oben unter Ziffer 2.2.2.3.1 ausgeführt, vielfach vorgetragen, dass die Lärmauswirkungen im Überschneidungsbereich von Stadtbahnverlängerung und B 3neu bei der Durchführung getrennter



Planfeststellungsverfahren insbesondere wegen der Lärmzunahmen aus beiden Vorhaben zu einer Verkürzung des Rechtsschutzes einzelner Betroffener führen würde.

Da die schalltechnischen Auswirkungen der Stadtbahn nicht im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für die B 3neu untersucht bzw. geregelt werden konnten, erfolgt die diesbezügliche Gesamtbetrachtung im Überschneidungsbereich beider Vorhaben im Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahnverlängerung.

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zum Planfeststellungsbeschluss für die B 3neu kam es unter Berücksichtigung der Neubaustrecke und der angrenzenden Straßen nicht zu gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln.

Ausgehend von der seinerzeit ermittelten Lärmsituation aus B 3neu und den angrenzenden Straßen, den im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahn eingetretenen Aktualisierungen der Verkehrsmengen für Göttinger Chaussee und Göttinger Landstraße sowie den Auswirkungen der Stadtbahn wird in Anlage 8.5.2 des schalltechnischen Gutachtens die Lärmbelastung nach Realisierung beider Bauvorhaben abgebildet. Der relevante Überschneidungsbereich beider Vorhaben umfasst die der B 3neu am nächsten gelegene Bebauung entlang der Ostseite Göttinger Chaussee (Hausnummern 261 – 277), die als Misch- bzw. Gewerbegebiet zu berücksichtigen ist, und beidseitig der Göttinger Landstraße bis zum Ende der Baustrecke sowie die Gebäude Saarstraße Nr. 2 – 6, für die die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiet maßgeblich sind.

Das schalltechnische Gutachten hat im Überschneidungsbereich mit der B 3neu allein aus dem Neubau der Stadtbahn und den baulichen Änderungen des Straßenraumes keine Beurteilungspegel im gesundheitsgefährdenden Bereich ermittelt.

Entlang der Göttinger Chaussee werden in der Gesamtbetrachtung der Lärmsituation aus der B 3neu ohne Stadtbahn folgende kritische Werte erreicht:

Immissionsort 129 c EG (Göttinger Chaussee 267 a, Ladengeschäft) tags 70,8 dB(A),

Immissionsort 131 c (Göttinger Chaussee 277) nachts 61,3 dB(A).

Durch die Stadtbahn erhöhen sich diese Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Schienenweg und des Wegfalls der Linienbusverkehre an diesen Immissionsorten um lediglich 0,2 bzw. 0,1 dB(A), sodass für diese zwei Gebäude unter Berücksichtigung der v. g. Ausführungen ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen zuerkannt wird. Im Spitzenwert erhöht sich der Summenpegel durch das Hinzutreten der Stadtbahn in diesem Abschnitt um bis zu 0,2/0,6 dB(A) tags/nachts.

Im Bereich Göttinger Landstraße/Saarstraße bis Bauende werden die kritischen Beurteilungspegel von $\geq 70/60$ dB(A) t/n nicht erreicht. Die Vorbelastung aus der B 3neu und den angrenzenden Straßen beträgt maximal 66,3/56,2 dB(A) t/n am Immissionsort 302 a (Göttinger Landstraße 2) und erhöht sich durch die Stadtbahnmaßnahme um 0,6/1,7 dB(A) t/n auf 66,9/57,9 dB(A). Der Summenpegel erhöht sich in diesem Abschnitt im Spitzenwert um bis zu 1,7/3,9 dB(A) tags/nachts. Insoweit konnte auch der Anregung einzelner Anlieger, die Lärmschutzwände der B 3neu zu erhöhen, um so eine Einhaltung der IGW nach der 16. BImSchV zu erreichen nicht gefolgt werden.

Anhaltspunkte dafür, dass sich aus beiden Vorhaben zusammen *unzumutbare* Lärmzunahmen ergeben könnten, sind somit nicht erkennbar, zumal in beiden Bauvorhaben wirksame aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Lediglich an 2 Gebäuden, die zudem als Gewerbegebiet einzustufen sind, werden durch den Stadtbahnbau die kritischen Beurteilungspegel überschritten.

Fazit

Nach alledem ist festzuhalten, dass sich trotz der prognostizierten Beurteilungspegel die durch den Bau der Stadtbahn entstehende zusätzliche Lärmbelastung der Anlieger innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens hält. Dies wird durch die Anordnung der voranstehend beschriebenen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes erreicht, mit denen

im Innern der Gebäude ein Lärmschutzniveau sicher gestellt werden kann, das die nach der 24. BImSchV einzuhaltenden Grenzwerte gewährleistet.

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

Aus den voranstehend genannten Gründen können keine weitergehenden Schutzvorkehrungen zu Lasten der Vorhabenträgerin festgesetzt und keine weiteren Entschädigungsansprüche für lärmbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen gewährt werden. Abgesehen von dem in den Anlagen 8.7.1 bis Anlage 8.7.4 des schalltechnischen Gutachtens anerkannten Bedarf passiver Lärmschutzvorkehrungen sind die infolge des Bauvorhabens entstehenden Immissionsbelastungen im Rahmen der Sozialpflichtigkeit von den Anliegern entschädigungslos hinzunehmen, da die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird. Im Übrigen wird hinsichtlich der Lärmbelastungen auf die Ausführungen im Rahmen der UVP (Ziffer 2.2.2.10) und der Abwägung mit den Belangen des Eigentums (Ziffer 2.2.2.11) und der Nachbarschaft (Ziffer 2.2.2.12) verwiesen.

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

2.2.2.5.2 Erschütterungen

Um mögliche negative Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des Stadtbahnbetriebes auf die umliegenden Gebäude beurteilen zu können, wurde ein erschütterungstechnisches Gutachten erstellt. Dabei wurden die Erschütterungen an mehreren Messpunkten berechnet. Im Ergebnis konnten Überschreitungen der Anforderungen der maßgeblichen DIN 4150 Teil 2 für Gebäude mit Holzdecken im Einzelfall nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 werden für einen Großteil der Bebauung eingehalten; in einem der untersuchten Messorte werden die Anhaltswerte deutlich überschritten. Die im Einzelfall betroffenen Gebäude können erst nach Inbetriebnahme der Stadtbahn durch Messungen festgestellt werden. Da derartige Überschreitungen nur in Einzelfällen zu erwarten sind und die genaue Anzahl der betroffenen Gebäude im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht konkret bestimmbar ist, wird für alle in Frage kommenden Gebäude die Durchführung einer Beweissicherung angeordnet. Auf die entsprechende Nebenbestimmung (Ziffer 1.1.4.1.2) dieses Beschlusses wird verwiesen. Hierdurch ist gewährleistet, dass mögliche Schäden durch die Baumaßnahmen oder den Betrieb der Stadtbahn durch den Vorhabensträger beseitigt werden.

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

2.2.2.5.3 Luftschadstoffe

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

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

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

Zwar werden durch die Streckenführung auf einem besonderen Bahnkörper und die dadurch bedingte geänderte Verkehrsführung in den unmittelbar an die Göttinger Chaussee angrenzenden Seitenstraßen kleinräumig Verkehre verlagert, was zu bisher nicht erforderlichen kürzeren Wendefahrten des MIV führen wird. Durch die Schaffung einer leistungsgerechten attraktiven ÖPNV-Verbindung nach Hemmingen ist jedoch von einer Abnahme des MIV auszugehen. Hierbei ist auch der Wegfall von derzeit 280 Linienbusfahrten täglich zu berücksichtigen. Zudem wird der MIV auf der Göttinger Chaussee von der Vorrangschaltung der Stadtbahn profitieren, sodass es in Folge des Stadtbahnbaus zu zügigeren Verkehrsabläufen kommen wird.

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

2.2.2.5.4 Elektromog

Im Anhörungsverfahren wurden mehrfach Befürchtungen geäußert, das Vorhaben führe zu einer schädlichen Zunahme von Elektromog, wodurch sich u. a. neben gesundheitlichen Beeinträchtigungen auch nachteilige Auswirkungen auf Herzschrittmacher usw. ergeben würden. Diese Befürchtungen werden von der Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgenden Gründen nicht geteilt:

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

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

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

Nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen werden die v. g. Grenzwerte deutlich beim Betrieb der Stadtbahn i. Ü. deutlich unterschritten werden.

2.2.2.6 Natur und Landschaft

2.2.2.6.1 Naturschutzfachliche Betrachtung

2.2.2.6.1.1 Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung

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

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche

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

Im - in die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) integrierten - landschaftspflegerischen Begleitplan hat die Vorhabensträgerin im Benehmen mit der UNB (Region Hannover) den Planungsraum charakterisiert und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Eingriffe beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Auf die textliche Beschreibung (Maßnahmenkartei) und zeichnerische Darstellung der mit diesem Beschluss festgestellten einzelnen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Teil II Ziffer 13 der UVS und die zeichnerischen Darstellungen in den Karten 7a (Blatt 1 – 3) und 9a wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Hinweis:

Im Verfahrensverlauf wurde die Planung mehrfach optimiert; in der Folge konnten die umweltrelevanten Eingriffe teilweise minimiert werden. Die landschaftspflegerische Begleitplanung wurde in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde entsprechend angepasst. Demgegenüber gibt die UVS den ursprünglichen Sachstand wieder. Insoweit weichen die Angaben der Umweltverträglichkeitsstudie von der Konfliktdanalyse des LBP ab.

Zuletzt wurde der LBP im August 2011 hinsichtlich seiner Aktualität überprüft. In diesem Zusammenhang wurde auch berücksichtigt, dass die Verlegung der Friedhofszufahrt durch die B 3 neu ausgelöst und im dortigen Planfeststellungsverfahren u. a. naturschutzfachlich berücksichtigt wird. Versehentlich wurde das Datum des LBP jedoch nicht vom Verfasser aktualisiert.

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

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

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

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

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

Wie nachfolgend unter Ziffer 2.2.2.6.1.2 ausgeführt, haben die Belange von Natur und Landschaft aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses an der Verwirklichung der Planungsziele trotz ihres anerkannten Gewichtes hier jedoch bei der Abwägung zurückzustehen, so dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind.

Da eingriffsbedingt nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben, sind gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vom Verursacher Ersatzmaßnahmen durchzuführen. Diese mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan (Ziffer II.12.2 der UVS) dargestellt. Der landespflegerische Begleitplan stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert werden.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme privater Flächen, die von landschaftspflegerischen Maßnahmen betroffen sind, wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.11, Ziffer 2.2.2.12 und Ziffer 2.2.2.13 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.2.6.1.2 Naturschutzfachliche Abwägung

Wie oben ausgeführt, erfordert § 15 BNatSchG eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. In dieser Abwägung fällt zwar den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege prinzipiell kein Vorrang zu, aus § 15 BNatSchG folgt aber, dass ihnen ein erhebliches Gewicht beizumessen ist. Daneben sind aber auch alle anderen durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Hinblick auf die unvermeidbaren und nicht kompensierten Eingriffe nach sorgfältiger Abwägung aller berührten Belange mit denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse am Bau der Stadtbahn überwiegt.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist in den voranstehenden Ausführungen bereits hinreichend begründet worden. In Anbetracht der bestehenden Verkehrssituation in Hemmingen, die durch das Bauvorhaben deutlich verbessert wird, haben die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege trotz ihres anerkannten Gewichts im vorliegenden Fall zurückzustehen.

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

Die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens haben auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffes begründen könnten. Wie ausgeführt, besteht an der Durchführung des Vorhabens ein erhebliches öffentliches Interesse. Die Nutzungsansprüche des öffentlichen Personennahverkehrs haben daher in der Abwägung ein höheres Gewicht als die nicht ausgleichbaren, aber kompensierbaren Eingriffe in Natur und Landschaft. Dasselbe gilt für die ausgleichbaren Eingriffe. Die naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 BNatSchG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist, denn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft gehen die Belange des Vorhabens vor.

2.2.2.6.1.3 Gesamtbetrachtung

Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach § 28 PBefG einstel-

len zu können und einen Ausgleich und Ersatz entsprechend den § 15 Abs. 2 BNatSchG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörung nicht ergeben.

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

2.2.2.6.1.4 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflagen unter Ziffer 1.1.4.2.1 und Ziffer 1.1.4.2.2 dieses Beschlusses beruhen auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, als Zulassungsbehörde, die Umsetzung jeglicher nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen (Satz 1). Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.2.6.2 Gebietsschutz

2.2.2.6.2.1 Natura 2000-Gebiete

Südöstlich des Planungsraumes liegt in einem Mindestabstand von 3 km das Flora- Fauna- Habitat (FFH)- Gebiet Nr. 334 „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“ (Gebietsnummer 3624-331). Es ist Bestandteil des Schutzgebietssystems Natura 2000. Das Gebiet wurde vor allem wegen seiner Vorkommen von naturnahen eutrophen Stillgewässern und von Kalktuffquellen im Naturraum D32 unter Schutz gestellt. Außerdem befinden sich bedeutsame Vorkommen von Auwäldern, Hochstaudenfluren, Fließgewässern mit flutender Vegetation und Feuchtgrünland im Schutzgebiet. Der Kammmolch und das Große Mausohr sind im Gebietsdatenbogen als Arten des Anhangs FFH-Richtlinie genannt.

Mögliche Auswirkungen der geplanten Stadtbahnverlängerung auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck des FFH-Gebiets können – aufgrund der Entfernung von mehr als 3 km – ausgeschlossen werden, sodass keine FFH-Vorprüfung erforderlich ist. Insoweit kann objektiv ausgeschlossen werden, dass das Vorhaben die in der Verordnung festgelegten Erhaltungsziele des Schutzgebietes gefährden könnte. Diese Einschätzung wird i. Ü. auch von der UNB (Region Hannover) gemäß ihrer Stellungnahme vom 10.09.2008 zur 2. Änderung der Planunterlagen geteilt. Der Planfeststellungsbeschluss über den Bau der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen wahrt somit die zwingend zu beachtenden Regelungen des § 34 BNatSchG, insbesondere der Absätze 3 und 4 und steht im Einklang mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete.

2.2.2.6.3 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

2.2.2.6.3.1 Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Tatsachenlage beruht auf dem nicht zu beanstandenden Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 2 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan i. d. F. vom April 2011), der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.6.1) – nach Naturschutzrecht zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

2.2.2.6.3.2 Bestandserfassungen

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Anlage 2 zum LBP) kommen die folgend aufgeführten streng und europarechtlich geschützten (Vogel-) Arten auf den Flächen vor, die ggf. bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. kann ihr Vorkommen dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

2.2.2.6.3.2.1 Pflanzen

Europarechtlich und streng geschützte Pflanzenarten sind im Zuge der Kartierung nicht nachgewiesen worden.

2.2.2.6.3.2.2 Brutvögel

Nachgewiesen: Gartenrotschwanz, Kleiber, Fitis, Waldlaubsänger, Gartenbaumläufer

Vorkommen nicht ausgeschlossen: Sperber, Grünspecht, Schwarzspecht, Gebirgsstelze, Trauerschnäpper

2.2.2.6.3.2.3 Fledermäuse

Nachgewiesen: Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Flughörnchen, Braunes Langohr, Wasserfledermaus, Teichfledermaus, Fransenfledermaus, Bechsteinfledermaus, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus

Vorkommen nicht ausgeschlossen: Mausohr

2.2.2.6.3.2.4 Feldhamster

Das Vorkommen eines Baues im Eingriffsbereich kann ausgeschlossen werden.

2.2.2.6.3.3 Beurteilung der Verbotstatbestände

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

2.2.2.6.3.3.1 Brutvögel

Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG treten nicht ein. Erhebliche Beeinträchtigungen der vorkommenden Vogelarten sind nicht zu erwarten. Weitergehende Maßnahmen für Vögel werden nicht erforderlich.

Das Vorhaben führt zum Verlust von Bäumen und damit zu einem möglichen Verlust von potenziellen Fortpflanzungsstätten (Brutorten) gehölbewohnender Vogelarten. Da es sich um nicht gefährdete weit verbreitete Arten handelt, stellt der Verlust von potenziellen Neststandorten keine Beeinträchtigung dieser Vogelarten dar, da auf andere Bäume/Gehölze ausgewichen werden kann. Während der Bauarbeiten können Brut- und Niststätten gehölbewohnender Brutvogelarten zerstört werden. Um den Verlust einzelner Individuen oder erhebliche Störungen zu vermeiden, werden Gehölzrodungen außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. durchgeführt (vgl. Ziffer 1.1.4.2.3). Da die im Untersuchungsraum vorkommenden Vogelarten gegenüber Störungen nur wenig empfindlich sind, können erhebliche Beeinträchtigungen im Bereich des Stadtfriedhofes Ricklingen auch aufgrund der gegebenen Vorbelastung durch den KFZ-Verkehr ausgeschlossen werden. Das Ricklinger Holz ist durch baubedingten Lärm nicht betroffen. Durch den Stadtbahnverkehr erhöht sich die Kollisionsgefahr. Trotz des vorhandenen Straßenverkehrs und der geplanten Geschwindigkeit von 50, max. 60 km/h kann die Tötung einzelner Individuen nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Dieses „allgemeine“ Kollisionsrisiko durch zufälliges Hineinfliegen von einzelnen Vögeln in die Trasse ist nicht als Verbotstat anzusehen.

2.2.2.6.3.3.2 Fledermäuse

Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG treten bei Umsetzung der Schutzmaßnahmen 5/S und 6/S nicht ein. Erhebliche Beeinträchtigungen der vorkommenden Fledermausarten sind nicht zu erwarten, sodass sich keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes durch das Vorhaben ergibt.

Das geplante Brückenbauwerk über die Ihme im Zuge der Göttinger Chaussee wird eine in drei Felder aufgeteilte lichte Weite von 18 m aufweisen. Die lichte Weite des bestehenden zweifeldrigen Brückenbauwerks beträgt circa 7 m. Die Durchlasshöhe von 3 m über Gewässersohle wird sich gegenüber dem Ist-Zustand nicht verändern. Die Länge des Brückenbauwerks wird sich infolge der Verbreiterung der Straße verdoppeln: von ca. 12 m auf 25 m. Die Ihme stellt ein (potenzielles) Jagdgebiet für Wasserfledermaus, Zwergfledermaus und Fransenfledermaus dar.

Wasserfledermäuse fliegen bei der Jagd in bis zu 30 cm Höhe über der Wasseroberfläche. Da ihnen relativ kleine Querungsdurchlässe (lichte Höhe von 1,0 über MW, lichte Weite 1,5 – 2,0 m bei max. 30 m Länge) genügen, ist eine Verschlechterung der Unterfliegmöglichkeit durch das neue Brückenbauwerk nicht zu erwarten.

Für die Fransenfledermaus, deren Hauptjagdgebiet das Ricklinger Holz ist, stellt die Ihme ein potenzielles Jagdgebiet dar. Dass die Ihmebrücke zur Unterfliegung der Göttinger Chaussee