



Hannover, 15. Mai 2023

Plangenehmigung
für
den Umbau des
Knotenpunktes Buchholzer Straße / Wilhelm-Tell-Straße
in der Landeshauptstadt Hannover, Stadtteil Misburg

Vorhabenträger:
Landeshauptstadt Hannover - Fachbereich Tiefbau
Rudolf-Hillebrecht-Platz 1
30159 Hannover

Der Plan ist genehmigt am 15.05.2023

Der Regionspräsident
Im Auftrage

(Weisker)



Inhaltsverzeichnis

Teil A: Zulassungsentscheidung

1. Plangenehmigung
2. Planunterlagen
3. Nebenbestimmungen und Hinweise
 - 3.1 Unterrichts-, und Beteiligungspflichten
 - 3.2 Naturschutz und Landschaftspflege
 - 3.3 Wasserrecht
 - 3.4 Abfallrecht
 - 3.5 Bodenschutz
 - 3.6 Archäologische Denkmalpflege
 - 3.7 Kampfmittelbeseitigung
 - 3.8 Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation
 - 3.9 Lärmschutz
4. Einvernehmliche Regelungen
5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen
6. Vorbehalt der ergänzenden Plangenehmigung

Teil B: Begründung

1. Rechtsgrundlagen
2. Planerische Begründung
3. Verfahrensrechtliche Begründung
4. Abwägung
5. Begründung der zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen gem. Teil A, Ziffer 3 sowie des Vorbehaltes zur ergänzenden Plangenehmigung gemäß Teil A, Ziffer 6
6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Abschnitt A Ziffer 5
 - 6.1. Einwendungsnummer 173

Teil C: Rechtsbehelfsbelehrung

Teil A: Zulassungsentscheidung

1. Plangenehmigung

Der von der Landeshauptstadt Hannover – Fachbereich Tiefbau - aufgestellte Plan für **den Umbau des Knotenpunktes Buchholzer Straße / Wilhelm-Tell-Straße an der L 382 im Stadtteil Misburg der Landeshauptstadt Hannover** wird entsprechend den vorgelegten Unterlagen sowie den unter Punkt 3 folgenden Nebenbestimmungen und Hinweisen genehmigt. Das Vorhaben ist nach Maßgabe dieses Bescheides sowie entsprechend dem Stand der Technik auszuführen.

2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den tabellarisch aufgelisteten, mit grünem Siegelaufdruck (Siegel-Nr. 73) gekennzeichneten Unterlagen:

Anlage	Bezeichnung	Blatt/ Anzahl	Datum
2	Übersichtskarte M=1:5.000	1	
3	Übersichtslageplan M=1:1.000	1	
4	Lageplan M=1:250	1	
5	Ausbauquerschnitt M=1:50	1	
6	<i>Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17):</i> Zusammenstellung der Beurteilungspegel (Unterlage 17.1.2.2) Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen M=1:500 (Anlage 7)	8 1	09.01.2022

Nachfolgend aufgeführte Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum Plan. Sie sind den plangenehmigten Unterlagen lediglich nachrichtlich beigelegt:

Anlage	Bezeichnung
1	Erläuterungsbericht
6	<i>Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17):</i> Erläuterungsbericht nebst Zusammenstellung der Emissionspegel (Unterlagen 17.1.1. bis 17.1.2.1.4)

3. Nebenbestimmungen und Hinweise

Die nachfolgenden Nebenbestimmungen bzw. Hinweise sind Bestandteil der Zulassungsentscheidung:

3.1 Unterrichts- und Beteiligungspflichten

3.1.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationslinien gemäß § 3 Abs. 26 TKG. Hier müssen Mindestabstände eingehalten und gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen getroffen werden. Vor Beginn von Baumaßnahmen sind unter der Internetanwendung Trassenauskunft Telekom oder der zentralen Planauskunft die aktuellen Lagepläne der Leitungen einzuholen. Die zentrale Planauskunft erreicht man unter:

E-Mail-Postfach: Planauskunft.Nord@telekom.de
Rufnummer: 0431/ 145-8888
Faxnummer: 0391/ 580225405

Sofern möglich, ist der Beginn der Arbeiten sechs Monate vorher schriftlich- in eiligen Fällen fernmündlich voraus - beim zuständigen

PTI 21 Hannover
Neue-Land-Str. 6
30625 Hannover
Stellungnahme.Hannover@telekom.de

unter Angabe des Zeichens 11762/2023 mitzuteilen.

3.1.2 Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen, die bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind. Des Weiteren dürfen sie nicht überbaut werden und ggf. vorhandene Überdeckungen dürfen ebenfalls nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen des Unternehmens erforderlich werden, wird dort mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an

TDRA-N.Hannover@vodafone.com

benötigt, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

3.1.3 Enercity Netz GmbH,

Im Planbereich befinden sich mehrere Konfliktpunkte, die im Rahmen der Ausführung mit den nachfolgend aufgeführten Anlaufstellen abgestimmt werden müssen:

Gas/Wasser Konzepte

Es ergeben sich Konfliktpunkte mit dem Leitungsbestand (z.B. Ampelfundamente). Eine weitere Abstimmung ist erforderlich.

Ansprechpartner:
Thomas Brinkmann
Tel.: +49(511) 430-5691
E-Mail: thomas.brinkmann@enercity-netz.de

Stadtbeleuchtung

Im Zuge der Umbauarbeiten muss gegebenenfalls die Beleuchtung angepasst werden. Die neuen Standorte wären zu koordinieren und in einen abgestimmten Ausbauplan zu übernehmen.

Ansprechpartner:
Gernot Schnehage
Tel.: +49(511) 430-3384
E-Mail: gernot.schnehage@enercity.de

Strom Leitungsprojekte

Es ist eine wichtige 20-kV-Trasse vorhanden. Diese Trasse ist unbedingt freizuhalten. Der Schutzbereich dieser Kabeltrasse beträgt 5,00 m (2,50 m zu jeder Seite). Bei Nichtbeachten dieser Auflagen besteht für das dort tätige Personal Lebensgefahr! Die Trasse muss jederzeit frei zugänglich bleiben.

Ansprechpartnerin:

Julia Kohl

Tel.: +49(511) 430-4016

E-Mail: julia.kohl@enercity-netz.de

Datenübertragungsnetze

Es wird ausdrücklich auf die Telekommunikationstrasse von Enercity im Plangebiet sowie (wie bei vergangenen Koordinierungen) auf weiterhin bestehende Konfliktpunkte zwischen Fernmeldetrassen und den geplanten Standorten von Lichtsignalanlagen (LSA) hingewiesen. Zurzeit sind keine Maßnahmen im Zusammenhang mit der o.g. Trasse geplant.

Ansprechpartner:

Adam Zaborowski

Tel.: +49(511) 430-5289

E-Mail: adam.zaborowski@enercity-netz.de

3.1.4 Üstra

Die Üstra ist in weiteren Planungsphasen zu beteiligen und insbesondere ist der geplante Bauablauf abzustimmen, um den geregelten Stadtbahnbetrieb sicherzustellen.

3.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Ausführung des Vorhabens sind die rechtlichen Anforderungen des allgemeinen Artenschutzes gemäß § 39 BNatSchG sowie die Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten gemäß § 44 BNatSchG zu berücksichtigen.

Daneben sind die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) und die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten. Dieses ist durch vertragliche Regelung mit den bauausführenden Firmen sicherzustellen; die Einhaltung dieser Regelungen und die ordnungsgemäße Anwendung der RAS-LP 4 und der DIN 18920 ist für die gesamte Bauphase zu gewährleisten. Unmittelbar am Baubereich angrenzende Bäume sind mittels Stammschutz zu schützen. Das Abstellen von Baufahrzeugen, Abgrabungen, Aufschüttungen sowie das Lagern von Baustoffen im Kronentraufbereich sind nicht zulässig.

Der Wurzelbereich von Gehölzen ist nach den Anforderungen der DIN 18920 zu schützen. Bei unumgänglichen Eingriffen im Wurzelbereich sind Starkwurzeln möglichst zu erhalten; Abgrabungen im Wurzelbereich der durch Stammschutz gesicherten Bäume sind von Hand vorzunehmen oder durch Einsatz von Absaugtechnik. Erforderliche Behandlungen von Wurzeln und ggf. notwendige Kronenschnitte sind nach den Anforderungen der ZTV- Baumpflege vorzunehmen. Fällmaßnahmen sind auf den Zeitraum vom 01.10. bis zum 28.02. des Folgejahres zu beschränken.

Sollten sich bei den Gehölzrückschnitt- und Baumaßnahmen Hinweise auf das Vorkommen geschützter Arten, wie beispielsweise Fledermäuse, Otter oder Vögel, ergeben, sind in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

3.3 Wasserrecht (s. auch Teil A, Nr. 5)

Allgemeiner Hinweis:

Erdaufschlüsse sind gemäß § 49 WHG einen Monat vor Beginn der Arbeiten bei der Unteren Wasserbehörde (UWB) der Region Hannover anzuzeigen (Team 36.29 Gewässerschutz Ost; Gewaesserschutz@region-hannover.de).

3.4 Abfallrecht

Auflagen:

1. Im Vorfeld der Baumaßnahme ist ein qualifiziertes Entsorgungskonzept erstellen zu lassen, und inhaltlich mit der Unteren Abfallbehörde (UAB) abzustimmen.
2. Straßenausbaustoffe sind im Wirtschaftskreislauf „Straße“ zu belassen. Dies gilt insbesondere für bituminöse Schichten.
3. Vorrangig sind Aushubböden vor Ort zum Wiedereinbau, z.B. im Kanalbau, vorzusehen (Abfallvermeidung, gem. § 6 KrWG). Die bautechnische Eignung der Böden wird hierbei vorausgesetzt.
4. Sollte von diesem Verwertungsweg abgewichen werden müssen, so sind die abfallrechtlichen Vorgaben, insbesondere der Bereitstellung der Ausbaustoffe zur abfallrechtlichen Deklaration zu beachten. Baustellennahe Bereitstellungsflächen sind im Vorfeld der Baumaßnahme anzumieten/zu erwerben.

Hinweise:

- Sollte der Baustart nach dem 01.08.2023 stattfinden, so sind die Vorgaben der ab diesem Zeitpunkt gültigen Ersatzbaustoffverordnung einzuhalten.
- Die im Rahmen des Bauvorhabens anfallenden Abfälle (z. B. Boden, Bauschutt, ggf. Straßenaufbruch) sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten (§ 7 KrWG) bzw. allgemeinwohlverträglich zu beseitigen (§ 15 KrWG).
- Die Anforderungen der GewAbfV, insbesondere die Getrennhaltungs- und Vorbehandlungspflichten, sind einzuhalten und umzusetzen. Vollzugshinweise zur GewAbfV sind in der Mitteilung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 34 zu finden.
- Ansprechpartner bei der Region Hannover, UAB, sind die Herren Hahn (0511 / 616-21041, gerrit.hahn@region-hannover.de) und Wieneke (0511 / 616-25174, martin.wieneke@region-hannover.de).
- Abfallerzeuger, Abfallbeförderer und Abfallentsorger sind zur Nachweisführung über die Entsorgung von gefährlichen Abfällen gemäß § 2 der NachwV verpflichtet. Auf die Andienungspflicht bei der NGS weise ich daher hin.

3.5 Bodenschutz

Auflagen:

1. Baustelleneinrichtungsflächen, Fahrtrassen/ Baustraßen oder temporäre Lagerflächen sind vorrangig auf bereits befestigten Flächen anzulegen. Die Nutzung durchwurzelbarer Bodenbereiche, wie z.B. Grün-/Rasenflächen, als Baustelleneinrichtungs-/ oder Lagerfläche bzw. zur Befahrung mit Baufahrzeugen, Maschinen/ Geräten ist nur mit Baggermatten, Stahlplatten oder sonstigen Bodenschutzsystemen zulässig.
2. Nach Abschluss der Baumaßnahme dürfen durchwurzelbare Böden (Grünflächen, Rabatten, Grünbrachen etc.) keine Bodenschadverdichtungen aufweisen. Hinweise auf Schadverdichtungen liegen vor, wenn z.B. geringe Niederschlagsmengen nicht in den Boden versickern und eine Pfützenbildung erkennbar wird. Bodenschadverdichtungen in durchwurzelbaren Böden sind zu fachgerecht zu beseitigen.

Hinweise:

- Im Trassenverlauf befindet sich seitlich eine Altlastenverdachtsfläche. Inwieweit sich diese in die Bautrasse hinwirkt, entzieht sich meiner Kenntnis. Nähere Information sind bei der Unteren Bodenschutzbehörde (0511 / 616 – 22641; Bodenschutz@region-hannover.de) zu erfragen.
- Zumindest im Zuge des Umbaus von Grünstreifen fällt Mutterboden an. Der Erhalt seiner natürlichen Funktion unterliegt dem Baurecht (§ 202 BauGB). Eine fachgerechte Verwertung ist geboten.

3.6 Archäologische Denkmalpflege

Allgemeiner Hinweis:

Für alle Erdarbeiten gelten die Bestimmungen des NDSchG. Im Zuge der Baumaßnahme auftretende archäologische Funde und Befunde sind meldepflichtig (Melde- und Anzeigepflicht bei Bodenfunden gem. § 14 NDSchG).

3.7 Kampfmittelbeseitigung

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN - Regionaldirektion Hannover) zu befragen, ob im Planbereich mit Bombardierungen / Kriegseinwirkungen zu rechnen ist.

Die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) ist zu benachrichtigen, wenn bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden.

3.8 Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation

Die Stellungnahmen der Ver- und Entsorgungsträger (Leistungsunternehmen) enthalten Auflagen und Hinweise. Diese werden, soweit erforderlich, zum Gegenstand der Plangenehmigung gemacht und sind demgemäß zu beachten, soweit sie den zwischen Straßenbaulastträger und Leistungsunternehmen abgeschlossenen Gestattungsverträgen bzw. bei Telekommunikationslinien den gesetzlichen Vorgaben des TKG nicht widersprechen (s. Nebenbestimmung 3.1 zu den Unterrichtungs- und Beteiligungspflichten).

3.9 Lärmschutz

Nach der schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros für Immissionsschutz Volker Meyer aus Elze vom 09. Januar 2022 ergibt sich für die in der Tabelle 3 (Seite 14) des Gutachtens aufgeführten elf Grundstücke aufgrund § 42 Abs. 1 und 2 BImSchG ein Anspruch auf Erstattung der im Rahmen dieses Verfahrens erbrachten notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Dieser Anspruch wird mit Erteilung der Plangenehmigung dem Grunde nach verbindlich zugunsten der betroffenen Grundstückseigentümer bzw. –nutzer beschieden. Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume auf den oben genannten Grundstücken ergeben sich aus der nach § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG erlassenen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) und sind in der Folge zwischen dem Träger der Straßenbaulast sowie den betroffenen Eigentümern bzw. Eigentümerinnen in einer gesonderten Entschädigungsvereinbarung außerhalb dieses Verfahrens zu regeln.

4. Einvernehmliche Regelungen

(Hinweis: Aus Gründen des Datenschutzes werden private Beteiligte nicht namentlich aufgeführt; sondern Ihnen wurde die Nummer mitgeteilt, unter der ihr Vortrag behandelt wird)

Die Einwendungen bzw. Anregungen und Hinweise der nachfolgend aufgelisteten Träger öffentlicher Belange sind entweder vor der Genehmigung für erledigt erklärt worden oder durch Berücksichtigung in der festgestellten Planung bzw. durch Zusage der Landeshauptstadt Hannover – Fachbereich Tiefbau- gegenstandslos geworden: Die seitens des Vorhabenträgers – auch in Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Plangenehmigungsbehörde – abgegebenen, schriftlich festgehaltenen Zusagen sind jeweils einzuhalten, auch wenn sie nachfolgend nicht eigens aufgezählt werden:

- **Deutsche Telekom Technik GmbH**, Nachricht vom 07.03.2023
Die Hinweise werden vom Vorhabensträger bei weiteren Planungsschritten umgesetzt (s.a. Teil A, Nr. 3.1.1)
- **Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Nachricht vom 02.03.2023
Die Hinweise werden vom Vorhabensträger bei weiteren Planungsschritten umgesetzt (s.a. Teil A, Nr. 3.1.2)
- **Enercity Netz GmbH**, Nachricht vom 02.03.2023
Die Hinweise werden vom Vorhabensträger bei weiteren Planungsschritten umgesetzt (s.a. Teil A, Nr. 3.1.3)
- **Polizeiinspektion Hannover – Sachbereich Verkehr**, Nachricht vom 27.02.2023
Die gewünschten technischen Anforderungen werden vom Vorhabensträger bei der weiteren Planung der Lichtsignalanlage (LSA) berücksichtigt.
- **Üstra AG**, Nachricht vom 02.03.2023
Die Streckenhöchstgeschwindigkeit wird in der weiteren Lichtsignalplanung berücksichtigt. Ansonsten verweise ich auf Teil A, Nr. 3.1.4.
- **infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH**, Nachricht vom 03.03.2023
- **ADFC**, Nachricht vom 27.02.2023

Nur nachrichtlich:

- **Region Hannover – Team 36.26 Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde**, Nachricht vom 07.02.2023
Die Hinweise und Auflagen sind in die Plangenehmigung aufgenommen worden (s. Teil A, Nr. 3.3 und 3.4).

- **Region Hannover – Team 36.29, Gewässerschutz Ost**, Nachricht vom 27.02.2023
Die Hinweise sind in der Plangenehmigung berücksichtigt worden (siehe Teil A, Nr. 3.3 und 5).
- **Region Hannover – Team 86.05 Infrastruktur ÖPNV**, Nachricht vom 06.02.2022
Der Träger des ÖPNV in Hannover, u.a. zuständig für die Planung und den Bau der Stadtbahninfrastruktur, hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass wegen der hier zur Genehmigung stehenden Planung beim zukünftigen Bau eines Hochbahnsteigs an der Kreuzung Buchholzer Straße/Wilhelm-Tell-Straße lediglich Rampenbreiten von 1,50 m berücksichtigt werden können.
- **Dezernat II.4 Beaufträge für Menschen mit Behinderung**, Nachricht vom 23.02.2023
Sowohl die Behindertenbeaufträge der Region Hannover als auch der Behindertenbeaufträge der Landeshauptstadt Hannover werden bei der Realisierung der Planung weiterhin beteiligt (insbesondere am Verfahren zur verkehrsbehördlichen Umsetzung).

5. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

• **Einwendung Nr. 173**

Die Einwenderin trägt vor, dass ihr Grundstück, das im Plangebiet liegt, bereits seit 2022 zum Verkauf stünde, sich aber bislang kein Interessent gefunden habe. Sie befürchtet, dass sich nun aufgrund der mit dem Vorhaben einhergehenden Baumaßnahmen bzw. Lärmbelastigungen die Veräußerungsaussichten sowie ein ggf. zu erzielender Erlös weiterhin verringern werden. Außerdem trägt sie vor, dass sie den Stellplatz auf ihrem Grundstück nicht mehr nutzen könne. Auch der Parkstreifen vor den Häusern würde wegfallen.

Die Einwendungen sind zulässig, aber unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen. Zur Begründung s. Abschnitt B, Ziffer 6.

Weitere unerledigte Einwendungen oder Stellungnahmen liegen nicht vor.

6. Vorbehalt der ergänzenden Plangenehmigung

Sofern im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben das Entnehmen, Zutagefördern, Zutage leiten oder Ableiten von Grundwasser erforderlich ist, bedarf es grundsätzlich einer wasserrechtlichen Erlaubnis bzw. einer Anzeige bei der Region Hannover, über die bei Bedarf gesondert zu entscheiden wäre. Erlaubnisfrei ist lediglich die vorübergehende Grundwasserbenutzung (Absenkung während der Baumaßnahme) in einer geringen Menge (insgesamt weniger als 5.000 m³, anzeigepflichtig). Art und Umfang der Antragsunterlagen wären zur Vorbereitung der Entscheidung mit der fachlich zuständigen Unteren Wasserbehörde der Region Hannover (Team 36.29 –Gewässerschutz Ost, Gewaesserschutz@region-hannover.de) abzustimmen. Alternativ kann die wasserrechtliche Erlaubnis zwecks Verkürzung des Verfahrens zur Ergänzung der Plangenehmigung direkt bei der Unteren Wasserbehörde eingeholt werden. Die Wirksamkeit der Plangenehmigung bliebe davon unberührt.

Teil B: Begründung

1. Rechtsgrundlagen

Die Plangenehmigung gemäß Teil A, Nr. 1, dieser Verfügung ergeht gemäß § 38 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG), §§ 1, 3, 4 und 5 des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (Nds. VwVfG) und § 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sowie den §§ 72 ff. VwVfG. Nach § 75 Abs. 1 VwVfG schließt sie andere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse etc. mit ein.

2. Planerische Begründung

Das Plangebiet im Stadtteil Misburg der Landeshauptstadt Hannover hat eine Länge von ca. 134 m und beinhaltet den Knotenpunkt Buchholzer Straße / Wilhelm-Tell-Straße. Die Buchholzer Straße ist als Ortsdurchfahrt durch Hannover Teil der Landesstraße L 382, die großräumig über Hannover, Langenhagen und Garbsen die B 65 mit der B 6 verbindet. Im Planbereich verläuft die Stadtbahnlinie 7, die innerhalb des Stadtgebietes von Hannover zwischen den Endpunkten Misburg und Wettbergen verkehrt, parallel zur Buchholzer Straße. Nordöstlich der Straße und der Gleise der Stadtbahnlinie liegt ein Waldstück, wo sich zwei Wohnhäuser und der zukünftige Standort des Waldpädagogikzentrums befinden. Westlich der Buchholzer Straße gibt es reine Wohnbebauung und die Trinitatiskirche. Südöstlich des Plangebietes erstreckt sich im Bereich Steinbruchstraße / Werner-Kraft-Straße / Kampstraße das Gebiet des B-Planes 1835 „Steinbruchsfeld – Ost“ der Landeshauptstadt Hannover, das der Erweiterung der Wohnbebauung im Stadtteil Misburg dient.

Die Buchholzer Straße hat aktuell jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung mit einer Gesamtfahrbahnbreite von ca. 6,80 m. Westlich in der Nebenanlage befinden sich ein Grünstreifen mit einer Breite von ca. 2,50 m und eine Baumreihe sowie ein in beiden Richtungen genutzter gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von ungefähr 2,00 m. Östlich der Buchholzer Straße gibt es einen rund 5,00 m breiten Grünstreifen. Daneben befinden sich die Gleise der Stadtbahn sowie die Gleisquerung zu den zwei Wohnhäusern Buchholzer Straße 64 bzw. 66 und dem Waldstück. Derzeit ist der Knotenpunkt nicht vollständig mit einer LSA ausgestattet, nur die Gleisanlage ist mit einer Rot/Dunkel-Anlage versehen.

Geplant ist eine Aufweitung der Buchholzer Straße an dem Knotenpunkt zur Wilhelm-Tell-Straße. Die Aufweitung schafft Platz für jeweils einen separaten Abbiegestreifen mit einer Breite von 2,75 m für das sichere Queren der Gleise, um aus beiden Richtungen der Buchholzer Straße zu den o.g. zwei Wohnhäusern und dem zukünftigen Waldpädagogikzentrum zu gelangen. Die anderen Fahrstreifen haben eine Breite von 3,25 m. Die Fahrbahn der Buchholzer Straße wird von einem vorhandenen Dachprofil in eine einseitige Neigung Richtung Gehweg geplant. Die Querneigungen der Gehwege werden mit 2 % ausgeführt. Des Weiteren werden in dem Bereich zweireihige Gassen vorgesehen mit den entsprechenden Abläufen. Hierzu wird der Knotenpunkt mit einer LSA ausgestattet. Für den Fußverkehr ist eine eigene Überquerung der Gleise und Fahrbahn mit der dazugehörigen Signalisierung vorgesehen sowie eine neue Gleisquerung für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Alle Querungen für den Fußverkehr werden mit taktilen Elementen ausgestattet und barrierefrei mit differenzierten Bordhöhen von 0 cm und 6 cm ausgebaut. Die Furten haben eine Standardbreite von 5,00 m. Die geplante Gleisquerung für den MIV wird schmaler als die bisherige und rückt weiter in nordöstlicher Richtung. Der Knoten besitzt nur zwei Gehwegfurten. Zusätzliche Querungen sind nicht geplant. Die südwestliche Nebenanlage wird in den Randbereichen als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt und am Knotenpunkt trennt sich die Nebenanlage zu einem Gehweg sowie einem Zweirichtungsradweg auf. Dies trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit bei. Östlich der Buchholzer Straße und südlich der Wilhelm-Tell-Straße gibt es vier Zufahrten, die zu berücksichtigen sind. Es werden

eine neue Zufahrt für die zwei Wohnhäuser mit den Hausnummern 7 und 9 geplant sowie zwei Zufahrten für die Hausnummer 75 und 75 A, die an die neue Planung angepasst werden.

Alle Bäume an der Buchholzer Straße sind abgängig und werden langfristig gefällt. Diese werden bei weiteren späteren Ausbauten entlang der Buchholzer Straße ersetzt. Bezüglich der technischen Details zur Ausgestaltung der baulichen Anlagen sowie der Entwässerung verweise ich auf die der Planfeststellung zugrundeliegenden Unterlagen, hier insbesondere auf Kapitel 4 des nachrichtlich beigefügten Erläuterungsberichtes.

Die Landeshauptstadt Hannover hat im August 2018 eine verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung der neuen Wohngebiete Steinbruchsfeld – West und Steinbruchsfeld – Ost durch die Ingenieurgemeinschaft Schubert erstellen lassen, die der Plangenehmigungsbehörde nachrichtlich vorliegt. Demnach ergibt sich in der Prognose ein größeres Verkehrsaufkommen aus der Wilhelm-Tell-Straße, was den Knotenpunkt in der Leistungsfähigkeit einschränken würde. Das Ziel der Planung ist es daher, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes an der Buchholzer Straße im Zuge der weiteren Entwicklung des Wohngebietes Steinbruchsfeld langfristig zu erhalten und gleichzeitig die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt der L 382 weiterhin zu gewährleisten. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Anbindung der Wilhelm-Tell-Straße an die übergeordnete Buchholzer Straße mit der Befahrbarkeit aus/in alle/n Richtungen zur Erreichung der verkehrsplanerischen Ziele erforderlich ist. Vor dem Hintergrund soll der Knotenpunkt wie oben beschrieben umgestaltet werden.

Die separaten Abbiegestreifen mit eigener Signalisierung werden geschaffen, um das Abbiegen über die Gleise sicherer zu machen und gleichzeitig zu vermeiden, dass der Geradeausverkehr auf der Buchholzer Straße durch die auf Freigabe wartenden Abbiegerfahrzeuge blockiert wird. Durch den Neubau des Waldpädagogikzentrums sowie die zusätzliche Erschließung des Naherholungsgebietes sind mehr Ab- und Einbiegende aus der Buchholzer Straße zu erwarten, so dass es zu erhöhten Querungen und Behinderungen kommen wird. Die Parkwechselforgänge auf der Stellplatzanlage des Waldpädagogischen Zentrums werden sich voraussichtlich laut Einschätzung des Vorhabensträgers nach Aufnahme des Betriebes auf ca. 20 Fahrten einpendeln. Des Weiteren wird aufgrund des erweiterten Baugebietes Steinbruchsfeld eine Mehrbelastung von Ab- und Einbiegenden aus der Wilhelm-Tell-Straße erwartet. Die optionale Einrichtung einer Stadtbahnhaltestelle „Wilhelm-Tell-Straße“, welche am Knotenpunkt vorgesehen ist, wird ebenso zu mehr Fußgängerquerungen führen, was den Ausbau der Fußgängerfurten bedingt. Die zusätzliche Erschließung des Naherholungsgebietes und Waldpädagogikzentrums sorgt ebenfalls für einen Ausbau der Fußgängerfurt. Hinzu kommt der Wunsch der Landeshauptstadt Hannover, einen Zweirichtungsradweg südlich am Knotenpunkt Buchholzer Straße/Wilhelm-Tell-Straße auf der stadtauswärtigen Seite zu realisieren. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird eine Trennung des derzeit kombinierten, gegenläufig verlaufenden Geh- und Radweg vorgenommen. Der Radverkehr wird mit separater Signalisierung gegenläufig auf eigener Fläche geführt, der Fußverkehr erhält eine eigene Querung.

Hinsichtlich der Prüfung von Varianten zur Umgestaltung des Knotenpunktes ist zu bedenken, dass die Linienführung sich am vorhandenen Bestand zu orientieren hat und aufgrund der räumlichen Randbedingungen die Gestaltungsmöglichkeiten des Vorhabensträgers stark eingeschränkt sind. Als limitierende Faktoren sind insbesondere die westlich angrenzende Bebauung, die weitere Ausgestaltung der Buchholzer Straße sowie die parallel zur Landesstraße verlaufende Stadtbahnlinie zu benennen (hier insbesondere der geplante Hochbahnsteig für die neu einzurichtende Haltestelle „Wilhelm-Tell-Straße“).

Laut der verkehrstechnischen Untersuchung zur Erschließung der neuen Wohngebiete Steinbruchsfeld – West und Steinbruchsfeld – Ost wäre es alternativ möglich, bei der Umgestaltung des Knotenpunktes auf einen Rechtsabbiegestreifen aus Richtung Süden zu verzichten und einen Aufstellbereich für Linksabbieger in die Wilhelm-Tell-Straße vorzusehen. Diese Variante

ließe theoretisch auch Raum für einen eigenständigen Radweg im angrenzenden Grünstreifen zwischen Buchholzer Straße und Stadtbahn.

Die Buchholzer Straße hat wie oben bereits beschrieben den Status einer Landesstraße und ist entsprechend ihrem Widmungszweck dazu bestimmt, gerade den überregionalen Verkehrsströmen zu dienen. Dabei ist insbesondere die Reisezeit maßgeblich, um die Daseinsfürsorge zu gewährleisten. Deshalb hat bei Landesstraßen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht, weil die Aufgabe, den gebietsübergreifenden Verkehr (insbesondere den Durchgangsverkehr) auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllt werden kann, wenn möglichst wenig Einschränkungen vorhanden sind. Ein Verzicht auf die separat signalisierte Rechtsabbiegespur würde eine gemeinsame Freigabezeit des Geradeausverkehrs in Fahrtrichtung Norden mit der Stadtbahn verhindern und dazu führen, dass der gesamte zur Stadtbahntrasse parallellaufende MIV bei Stadtbahnanforderung angehalten werden müsste. Dies würde deutliche Verlängerungen der Rotphasen verursachen und somit zusätzliche Belastungen der anliegenden Grundstücke sowie eine nicht gewünschte Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Durchgangsverkehrs auf der Landesstraße. Der in der Planvariante vorgesehene Abbiegestreifen ermöglicht hingegen, dass die Stadtbahn querende Fahrzeuge gesondert angehalten werden können und der Geradeausverkehr weiterhin fahren kann. Dieser Effekt ist unabhängig von der Anzahl der abbiegenden Fahrzeuge, da eine gesonderte Signalisierung der Abbieger nur möglich ist, wenn ihnen ein eigener Aufstellbereich zur Verfügung steht.

Für Radfahrende besteht bereits die Möglichkeit, die Buchholzer Straße auf einem Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Buchholzer Straße entlang zu fahren. Auf der Nordseite scheidet hingegen ein eigenständiger Radweg aus planerischen Gründen aus. Zum einen steht die tatsächliche Ausgestaltung der folgenden Kreuzung Buchholzer Straße / Colshornweg (bereits mit Rechtsabbiegerstreifen umgestaltet) einem durchgängigen Radweg auf dieser Straßenseite entgegen, da es dort schlicht an Raum für einen richtlinienkonformen Radweg mangelt. Zum anderen hat die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH im Rahmen des Anhörungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange vorgetragen, dass die Anlage eines Radweges zwischen Straßentrasse und Stadtbahn der Errichtung des geplanten Hochbahnsteiges grundsätzlich entgegenstehen würde.

Angesichts der eingeschränkten räumlichen Möglichkeiten ist es daher im Ergebnis nicht zu beanstanden, dass die Belange Leichtigkeit des Verkehrs, Anliegerschutz und ÖPNV den Vorzug erhalten haben vor den Interessen des Radverkehrs. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es für den Hochbahnsteig bereits verfestigte Planungsabsichten gibt und absehbar das erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann, während es für einen Radweg zwischen Straße und Stadtbahntrasse nicht einmal ansatzweise Planungen gibt. Die Planung des Vorhabensträgers ist deshalb plausibel und nachvollziehbar.

3. Verfahrensrechtliche Begründung

Das Plangenehmigungsverfahren wurde von der Landeshauptstadt Hannover – Fachbereich Tiefbau - mit Schreiben vom 31.01.2023 beantragt. Zuständig für die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens und die Erteilung der Plangenehmigung ist die Region Hannover, Team Baurecht und Fachaufsicht, gem. § 38 Abs. 5 S. 1 NStrG i.V.m. §§ 3 Abs. 3, 161, Nr. 16 NKomVG.

Grundsätzlich dürfen Landesstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn u.a. die Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder sich die Betroffenen mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt haben. Diese Voraussetzung spiegelt den Grundsatz des Anspruchs auf rechtliches Gehör wieder und bedeutet, dass mit der Planung einhergehende Konflikte klar verifiziert werden müssen, um am Ende nach sachgerechter Abwägung dem Grunde

nach einer angemessenen Konfliktbewältigung zugeführt werden zu können. Dies ist der Kern des Anhörungsverfahrens in einem Planverfahren, insbesondere der Planfeststellung bzw. -genehmigung.

Grunderwerb sowie eine sonstige Nutzung von privaten Flächen (z.B. für logistische Zwecke) ist für das der Plangenehmigung zugrundeliegende Vorhaben nicht erforderlich. Allerdings ergibt sich aufgrund der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung für insgesamt elf Grundstücke dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BIm-SchV -. Für acht der betroffenen Grundstücke hat die Landeshauptstadt Hannover bereits eine grundsätzliche Zustimmung zum Vorhabens sowie zum Abschluss einer Entschädigungsvereinbarung eingeholt. Der Eigentümer bzw. die Eigentümerinnen der übrigen drei Grundstücke sind im Verfahren angehört worden und haben so die Gelegenheit erhalten, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen. Unabhängig davon wird den betroffenen Personen durch die Plangenehmigung der grundsätzliche Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zuerkannt (s. Teil A, Nebenbestimmung Nr. 3.9), so dass der erkannte Konflikt mit der Entscheidung dem Grunde nach befriedet ist. Dem Anspruch auf rechtliches Gehör konnte daher angesichts des eingegrenzten Kreises von Betroffenen auch ohne förmliches Verfahren in Form einer öffentlichen Auslegung nachgekommen werden, so dass im Sinne der Beschleunigung des Verfahrens hier auf das Instrument der Plangenehmigung zurückgegriffen werden konnte.

Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 28 VwVfG angehört und um ihre Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahmen liegen der Entscheidung gem. Teil A zugrunde. Mit den Trägern öffentlicher Belange wurde das erforderliche Benehmen somit hergestellt. Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens sind keine öffentlichen und privaten Belange offengeblieben, die der Durchführung der Baumaßnahme entgegenstehen.

Im Rahmen des Verfahrens war nach § 5 UVPG auch darüber zu entscheiden, ob für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) bestand oder nicht. Nach der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls entsprechend den Maßgaben des § 2 NUVPG i. V. m. §§ 9 und 7 UVPG, und die den Maßgaben des § 5 UVPG entspricht, besteht aufgrund der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens keine Pflicht zur Durchführung einer UVP. Nach dem vorgelegten Prüfkatalog vom 21.02.2023 führen die Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens für sich genommen nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Der Eingriff findet im besiedelten Stadtgebiet von Hannover statt und der Planbereich ist deshalb bereits durch anthropogene Nutzung überlagert. Hier sind besonders die bereits vorhandene Landesstraße sowie die der Wohnbebauung gegenüberliegende Stadtbahntrasse zu nennen. Durch die geringfügige Aufweitung der Straße sowie der Einrichtung einer LSA gehen daher mit dem Änderungsvorhaben offensichtlich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG einher. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben die für die Schutzgüter maßgeblichen Träger der öffentlichen Belange auf Nachfrage keine weiteren Anhaltspunkte vorgebracht, die der Einschätzung der Plangenehmigungsbehörde widersprechen. Der Hinweis der Unteren Wasserbehörde auf Nr. 13.3 der Anlage 1 zum UVPG wird zur Kenntnis genommen, führt aber nicht zu einer Neubewertung. Im Fall einer ggf. erforderlichen baubedingten Grundwasserbenutzung dürften nach Auffassung der Plangenehmigungsbehörde weder die zu erwartenden Mengen noch der Standort des Vorhabens Anlass für eine UVP ergeben.

Die Entscheidung über den Verzicht auf die UVP-Pflicht der Baumaßnahme ist nicht selbständig anfechtbar, sondern nur im Zusammenhang mit Rechtsbehelfen gegen die Gesamtentscheidung über das Vorhaben. Die Plangenehmigung wird deshalb im UVP-Portal des Landes Niedersachsen öffentlich bekannt gemacht.

4. Abwägung

Ziel der Planung ist es, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Buchholzer Straße / Wilhelm-Tell-Straße nachhaltig den gestiegenen Nutzungsansprüchen, die mit der Einbindung des Naherholungsgebietes östlich der Buchholzer Straße sowie der Erweiterung der Wohnbebauung im Stadtteil Misburg einhergehen, anzupassen und weiterhin die Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Sicherheitsbelange aller Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der eingeschränkten räumlichen Möglichkeiten im Plangebiet zu gewährleisten. Das Vorhaben entspricht dem heutigen technischen, rechtlichen und verkehrlichen Standard und ist durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls (hier: Gewährleistung der Verkehrssicherheit und -qualität) gerechtfertigt.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens werden öffentliche Belange beeinträchtigt. Die von der Ausbaumaßnahme betroffenen öffentlichen Belange werden insgesamt gewahrt. Die Belange der Ver- und Entsorgungsträger werden beachtet; der Vorhabenträger wird eine vorherige Abstimmung bei der Baumaßnahme sicherstellen. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass durch eine Verwirklichung des Vorhabens eine wesentliche Beeinträchtigung dieser schutzwürdigen Interessen nicht erfolgt. Ebenso werden die Belange der Verkehrssicherheit, des Artenschutzes und des Gewässerschutzes gewahrt.

Zur Wahrung der Belange des Lärmschutzes wurde ein Schalltechnisches Gutachten erstellt. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sind in die Planung eingeflossen. Die Plangenehmigung hat die Ansprüche auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach verbindlich verfügt (s. Teil A, Nebenbestimmung Nr. 3.9), so dass auch die schützenswerten Belange derjenigen gewahrt sind, die noch keine Entschädigungsvereinbarung mit der Landeshauptstadt Hannover abgeschlossen haben. Ansonsten ist für die Maßnahme weder Grunderwerb noch eine andere Inanspruchnahme von privaten Flächen für logistische Zwecke erforderlich, so dass keine weiteren sonstigen Rechte Dritter durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

Die Plangenehmigungsbehörde kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass der Baumaßnahme nennenswerte Belange nicht entgegenstehen. Das Bauvorhaben entspricht dem öffentlichen Recht und ist somit zuzulassen.

5. Begründung der zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen gem. Teil A, Ziffer 3 sowie des Vorbehaltes zur ergänzenden Plangenehmigung gemäß Teil A, Ziffer 6

Die zusätzlich angeordneten Auflagen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden Rechtsvorschriften sowie aus den berechtigten Forderungen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Durch die vorgesehenen Regelungen werden insbesondere die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Gewässerschutzes, des Artenschutzes, des Bodenschutzes und Abfallrechts sowie die Interessen der Ver- und Entsorgungsträger berücksichtigt.

Ebenso soll die Erfüllung berechtigter Ansprüche von Anliegern auf passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt sein. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau neuer Straßen bzw. Schienenwege oder der wesentlichen Änderung vorhandener Straßen bzw. Schienenwege sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hieraus ergibt sich, dass Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen sind (aktiver Lärmschutz). Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht jedoch aufgrund § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden. Aktiver

Lärmschutz kann ebenfalls unterbleiben, wenn Anlagen zum Lärmschutz mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Aus Platzgründen käme hier als aktiver Lärmschutz nur eine Lärmschutzwand in Frage, die jedoch aus städtebaulicher Sicht innerhalb der Ortsdurchfahrt unverträglich wäre.

Sofern beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen bestimmte Immissionsgrenzwerte überschritten werden, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage allerdings einen Entschädigungsanspruch gegen den Träger des Vorhabens (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Dieser Anspruch umfasst die Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der beeinträchtigten baulichen Anlage (passiver Lärmschutz).

Maßgeblich für die Beurteilung und Ermittlung der Höhe der Immissionsgrenzwerte sind dabei die Vorgaben der auf Grundlage des § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV –Verkehrslärmschutzverordnung. Demnach war zu prüfen, ob durch einen erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung des Verkehrslärms hervorgerufen wird.

Die Planung sieht im Wesentlichen eine Führung der Verkehrsströme in unveränderter Lage und eine Ausstattung des Knotenpunktes mit einer LSA vor. Lediglich für den Verkehrsstrom von Südosten nach Nordwesten ergibt sich hinter dem Knotenpunkt eine Aufweitung um ca. 3.00 m nach Norden. Die Lärmemissionen durch den angrenzenden Stadtbahnverkehr bleiben unverändert. Die Anlage von Abbiegestreifen und die Verschiebung der jeweiligen Fahrstreifen stellen jedoch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da hierdurch in die bauliche Substanz und die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingegriffen wird. Diese Änderung wäre wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- um mindestens 3 dB(A) ansteigt,
- auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird oder
- von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Entsprechend der Tabelle 1 des Erläuterungsberichtes (S. 10) wurden für das Plangebiet eine Erhöhung der Lärmpegel um mindestens 3 dB(A) ermittelt. Als Ausgangswerte wurden dabei die Verkehrsstärken, Geschwindigkeit, Knotenpunktform und die Quelle bis zur Fassade des nächsten betroffenen Hauses berücksichtigt. Die erhöhten Pegel ergeben sich aus dem Zuschlag für LSA-geregelte Knotenpunkte sowie der angepassten Linienführung. Für das im Südwesten an die Buchholzer Straße angrenzende allgemeine Wohngebiet gelten dabei die Grenzwerte von 59 dB(A) für den Tagespegel und 49 dB(A) für den Nachtpegel.

Im Ergebnis stellen die ermittelten Pegelerhöhungen eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar, die in der weiteren Planung sowie der Entscheidung über das Baurecht einer weiteren detaillierten Betrachtung bedurften. Diesem ist der Vorhabensträger durch Einholung eines schalltechnischen Gutachtens nachgekommen und die Ergebnisse waren in der Entscheidung über die Plangenehmigung angemessen zu berücksichtigen.

Soweit sich dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz ergibt, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Ausgestaltung dieser Maßnahmen nach den Vorgaben der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) richtet. Die Feststellung des Anspruchs für passive Schallschutzmaßnahmen erfolgt daher in diesem Beschluss nur dem Grunde, nicht aber der Höhe nach. Die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen einschließlich der gebotenen Schallschutzklassen und Fragen der Entschädigung sind nicht im Plangenehmigungsverfahren, sondern in Entschädigungsverhandlungen bzw. im Entschädigungsverfahren zu regeln. Sie hängen u. a. von der tatsächlichen Raumnutzung und dem Schalldämmvermögen der vorhandenen Bauteile ab. Dies ist in jedem Einzelfall örtlich zu prüfen und in einer Vereinbarung zwischen der Landeshauptstadt Hannover sowie den jeweiligen Eigentümern festzulegen. Es bestehen aber keine Ansprüche auf Erstattung von Kosten für solche Schallschutzmaßnahmen, die von den

Eigentümern vor diesem Plangenehmigungsverfahren ohne Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ausgeführt wurden.

Im Einzelfall kann sich daher durchaus ergeben, dass die Entschädigung „gleich Null“ ist. Bei einer nur geringfügigen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes besteht letztendlich nicht immer ein Anspruch auf Entschädigung für neue Fenster oder andere Dämmmaßnahmen, weil der notwendige Dämmwert schon durch die vorhandene Bausubstanz oder ggf. hier bereits erfolgte Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtbahn gewährleistet sein könnte. Kommt über die Entschädigung keine Einigung zwischen dem Straßenbaulastträger und den betroffenen Eigentümern zustande, ist gem. § 42 Abs. 3 BImSchG i. V. m. dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) ein Entschädigungsfeststellungsverfahren durchzuführen.

Sollten im Verlaufe der Bauausführung wider Erwarten erlaubnispflichtige Grundwasserbenutzungen erforderlich werden, bedürfte dies in analoger Anwendung des § 19 WHG noch einer Ergänzung der Plangenehmigung oder aber einer gesonderten Entscheidung der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover in eigener Zuständigkeit. Beide Varianten wären hinsichtlich der Rechtswirksamkeit gleichwertig.

6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Abschnitt

A Ziffer 5

6.1 Einwendungsnummer 173, Schreiben vom 27.02.2023

Das Grundstück der Einwenderin wird über die Wilhelm-Tell-Straße erschlossen, grenzt aber an die Buchholzer Straße an. Insoweit ist die Einwenderin von der Planung betroffen und ihre Einwendungen sind zulässig.

Es wird vorgetragen, dass das Haus der Einwenderin bereits seit 2022 zum Verkauf stünde, aber sich bislang kein Interessent dafür gefunden habe. Durch die bevorstehenden Baumaßnahmen und Lärmbelastigungen der Verkehrsführung würde sich der Kaufpreis mindern.

Unabhängig davon, dass für das Grundstück ein Entschädigungsanspruch für Belastungen durch Lärm dem Grunde nach anerkannt worden ist, ist dem Einwendungsvortrag erst einmal grundsätzlich entgegen zu halten, dass Art. 14 Abs. 1 GG das Grundeigentum von Anwohnern bzw. Eigentümern im Umfeld eines Vorhabens nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schützt. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Der Eigentumsgarantie kommt bei der Bestimmung von Inhalt und Schranken jedoch besonderes Gewicht zu, soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichert. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bildet und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstellt. Dies wurde nicht vorgetragen und Anhaltspunkte dafür, dass dies hier der Fall sein könnte, waren für die Plangenehmigungsbehörde nicht ersichtlich. Die Einwenderin wohnt außerhalb von Hannover und nutzt das Grundstück weder für sich noch andere Familienangehörige zu eigenen Wohnzwecken. Zudem stellt das Grundstück augenscheinlich auch nicht den wesentlichen Teil des Vermögens dar.

Die Landeshauptstadt Hannover verweist in ihrer Stellungnahme zu der Einwendung auf das im Zusammenhang mit der Baumaßnahme erarbeitete Lärmschutzgutachten und darauf, dass die betroffenen Gebäude auf erforderliche Schallschutzmaßnahmen untersucht wurden. Die Auswertung der Daten hat für das Objekt der Einwenderin ergeben, dass die erforderlichen Innenraumpegel in den anspruchsberechtigten Räumen durch die vorhandenen Umfassungsbauteile bereits gewährleistet werden. Die vorhandenen Lärmbelastigungen werden durch die Maßnahme nicht

so wesentlich erhöht, um damit ein fehlendes Kaufinteresse am Objekt zu begründen. Die Plangenehmigungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an. Ein Hauptfaktor für die Bewertung einer Immobilie dürfte im Wesentlichen der Faktor „Lage“ sein. Ein Grund für die fehlende Attraktivität des Grundstückes der Einwenderin auf dem Immobilienmarkt könnte die Lage an einer Hauptstraße (zudem Landesstraße) mit begleitender Stadtbahntrasse sein. Dieser vermutete lagebedingte Nachteil ist auch derzeit schon zu berücksichtigen und die verhältnismäßig geringe Umgestaltung des Kontenpunktes ändert nichts an der bestehenden Situation. Die geschätzte Bauzeit von etwa vier Monaten dürfte sich ebenfalls im Rahmen der hinnehmbaren Belastungen für Anwohnende einer Durchfahrtsstraße bewegen.

Die Einwenderin trägt weiterhin vor, dass sie den Stellplatz auf ihrem Grundstück nicht mehr in Anspruch nehmen kann und die Parkstreifen vor den Häusern wegfallen werden.

Hinsichtlich der Stellplatzsituation sieht die Plangenehmigungsbehörde aufgrund der vorgegebenen Bauverbotszone gemäß § 24 NStrG und damit einhergehenden Widerrufsvorbehalten grundsätzlich keine geschützte Rechtsposition (sprich Bestandsschutz), die im Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen wäre. Im Speziellen trägt der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vor, dass der Stellplatz vor dem Gebäude in der Vorgartenzone derzeit auch nicht genehmigt ist und die Adressbildung über die Wilhelm-Tell-Straße erfolgt. Ein Bebauungsplan existiert für den Bereich nicht.

Bereits im März 2010 wurde eine Zufahrt vor dem betroffenen Gebäude von der Buchholzer Straße aus bei der Stadt Hannover in einem ersten Antrag seitens der Einwenderin eingereicht. Da sich die Buchholzer Straße zu diesem Zeitpunkt noch in der Straßenbaulast der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr befand, wurde die Beantragung weitergeleitet und mit einer Versagung aufgrund der Erschließung von der Wilhelm-Tell-Straße im Juni 2010 beantwortet. Daraufhin hat die Einwenderin Widerspruch eingelegt, die Landesbehörde hat die Entscheidung an die Landeshauptstadt übertragen und eine Entscheidung freigestellt. Auch dieser Widerspruch wurde aufgrund der bestehenden Vorgartenfläche vom zuständigen Fachbereich Planen und Stadtentwicklung zurückgewiesen und die Genehmigung im September 2010 untersagt.

Im Oktober 2020 hat die Einwenderin einen Bauantrag für einen Stellplatz gestellt, der wiederum an die Landesbehörde zur Stellungnahme weitergereicht wurde. Mit einem Bescheid der Landesbehörde wurde eine Sondernutzung eingeräumt auch mit der Lage der Zufahrt in der Bauverbotszone, was allerdings noch keine Genehmigung beinhaltete.

Im August 2011 wurde die Baugenehmigung zur Herstellung eines Einstellplatzes von der Landeshauptstadt Hannover erteilt. Die Baugenehmigung wurde auf einen Zeitraum von 10 Jahren bis zum 11.08.2021 befristet. Bis zum heutigen Zeitpunkt ist kein Stellplatz vor dem Gebäude baulich hergestellt und somit ist die Frist der erteilten Baugenehmigung ungenutzt verstrichen. Sollte weiterhin der Wunsch bei der Einwenderin bestehen, vor Ihrem Wohnhaus einen Einstellplatz baulich herstellen zu lassen und über eine Zufahrt über die Buchholzer Straße bereitzustellen, wäre ein erneuter Bauantrag zu stellen, der abermals von der Landeshauptstadt Hannover zu prüfen und ggf. außerhalb der Plangenehmigung zu genehmigen wäre. Derzeit liegt keine Genehmigung auf Zufahrt und Stellplatz vor dem Gebäude auf dem Grundstück der Einwenderin vor.

Bei dem benannten Parkstreifen handelt es sich nicht um einen ausgewiesenen Parkstreifen, die asphaltierte Fläche wurde in der Vergangenheit von einigen der Anwohnenden zum Parken genutzt.

Im Ergebnis sind die Einwendungen deshalb als insgesamt unbegründet zurückzuweisen.

Teil C: Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Hannover, Leonhardtstr. 15, 30175 Hannover, schriftlich, zur Niederschrift des Urkundsbeamten oder der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle dieses Gerichts oder in Form eines elektronischen Dokuments nach Maßgabe der Niedersächsischen Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz) erhoben werden. Die Klage wäre gegen die Region Hannover, vertreten durch den Regionspräsidenten, Hildesheimer Straße 20, 30169 Hannover zu richten.

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Baugesetzbuch (BauGB)	vom 3. November 2017 (BGBl. I, S. 3634), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. Oktober 2022 (BGBl. I, S. 1726)
Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)	vom 17. Mai 2013 (BGBl. I, S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. Oktober 2022 (BGBl. I, S. 1726)
DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen	vom Juli 2014
Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)	vom 24. Februar 2012 (BGBl. I, S. 212), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. August 2021 (BGBl. I, S. 3436)
Verordnung über die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung - GewAbfV)	vom 18. April 2017 (BGBl. I, S. 896), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I, S. 700)
Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)	vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1362, 1436)
Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)	vom 31. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1237)
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	vom 18. März 2021 (BGBl. I, S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. September 2021 (BGBl. I, S. 4147)
Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)	vom 23. Mai 1949 (BGBl. I, S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Juni 2022 (BGBl. I, S. 968)
Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)	vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl., S. 517), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 578)
Niedersächsisches Enteignungsgesetz (NEG)	vom 06. April 1981 (Nds. GVBl., S. 83), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. November 2004 (Nds. GVBl., S. 394)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
Niedersächsische Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz)	vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl., S.367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. November 2015 (Nds. GVBl., S. 335)
Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)	vom 24. September 1980 (Nds. GVBl., S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2022 (Nds. GVBl., S. 420)
Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4)	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1999 vom 20. September 1999
Telekommunikationsgesetz (TKG)	vom 23. Juni 2021 (BGBl. I S. 1858), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1166)
Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)	vom 19. März 1991 (BGBl. I, S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1325)
Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)	vom 23. Januar 2003 (BGBl. I, S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juni 2021 (BGBl. I, S. 2154)
Verwaltungszustellungsgesetz (VwZG)	vom 12. August 2005 (BGBl. I, S. 2354), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. August 2021 (BGBl. I, S. 3436)
Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG)	vom 3. Dezember 1976 (Nds. GVBl., S. 311), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 589)
16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)	vom 12. Juni 1990 (BGBl. I, S. 1036), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I, S. 2334)
24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)	vom 04. Februar 1997 (BGBl. I, S. 172), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I, S. 2329)
39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)	vom 2. August 2010 (BGBl. I, S. 1065), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I, S. 1328)

Abkürzungen: BGBl.= Bundesgesetzblatt

Nds. GVBl.= Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt