

Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG

für das Planfeststellungsverfahren „Stadtbahnstrecke A-Nord: Barrierefreier Ausbau des Hochbahnsteigs Haltestelle Fasanenkrug in der Landeshauptstadt Hannover“

Aktenzeichen: 4117-30161-87

I.

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH hat für das o. g. Planfeststellungsverfahren die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 41 - Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover (Planfeststellungsbehörde), beantragt.

Die vorliegende Planung umfasst den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Fasanenkrug auf der Stadtbahnlinie 13 (Hemmingen-Fasanenkrug). Der barrierefreie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes ist Schwerpunkt der Ausbaumaßnahmen der Region Hannover. Maßgeblich dafür ist die Nachrüstung der vorhandenen Haltestellen mit Hochbahnsteigen. Die geplante Haltestelle befindet sich im direkten Umfeld der vorhandenen Haltestelle. Geplant ist im Wesentlichen die Realisierung eines Mittelhochbahnsteigs und einer Bundwendeanlage sowie einer B+R-Anlage.

Im Rahmen dieses Zulassungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geprüft, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (Vorprüfung). Die UVP-Pflicht ergibt sich bei Änderungsvorhaben aus § 9 UVPG. Wenn für das Änderungsvorhaben nach Anlage 1 zum UVPG eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind, ist gemäß § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 UVPG eine Vorprüfung durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 S. 2 UVPG). Für das beantragte Änderungsverfahren ist gemäß § 9 Abs. 3 UVPG i.V.m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG (Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen) eine allgemeine Vorprüfung gem. § 9 Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen, da keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind.

Diese allgemeine Vorprüfung wurde anhand der Merkmale des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 1 UVPG), des Standorts des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 2 UVPG) sowie der Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens (Anlage 3 Nr. 3 UVPG) durchgeführt.

Dabei wurden die von der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären, voraussichtlich nicht entstehen.

II.

Das Vorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beansprucht Grundstücke in der Landeshauptstadt Hannover.

III.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien des Vorhabens sind Umweltauswirkungen zu erwarten:

1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten

Die bestehende Haltestelle Fasanenkrug befindet sich im Stadtteil Isernhagen Süd der Landeshauptstadt Hannover an der Burgwedeler Straße unmittelbar nördlich der Bundesautobahn 2 (BAB 2). Sie liegt außerhalb des öffentlichen Straßenraums auf dem Grundstück der infra (Flurstück 404/2). Die bestehenden Bahnsteige sind als Niedrigbahnsteige nicht barrierefrei nutzbar. Den Kernbereich des Plangebiets bilden die Flächen des derzeitigen Endhaltepunktes „Fasanenkrug“. Das Plangebiet schließt aber auch kleine Teile des westlich angrenzenden Bothfelder Waldes mit ein.

Die infra Infrastrukturgesellschaft Hannover GmbH plant die Errichtung eines Mittelhochbahnsteigs mit einer Länge von 70 m und einer Breite von 4 m mit vorgeschaltetem Gleiswechsel, der für Dreiwagenzüge der Serie TW 2000 / 3000 geeignet ist. Durch die Bahnsteighöhe von 81,5 cm über der Schienenoberkante wird ein höhengleicher Einstieg in die Stadtbahnen ermöglicht. Die Erschließung des Bahnsteigs erfolgt barrierefrei über Rampen. Diese Rampen sind mit Neigungen größer gleich 6 % und Längen von maximal 6,00 m sowie einem dazwischenliegenden Ruhepodest mit einer Neigung von 1,5 % und einer Länge von 1,50 m geplant. Die lichte Breite der westlichen Rampe beträgt 3,0 m. Die lichte Breite der östlichen Rampe ist durch den Wagenkastenausschlag der Stadtbahn im Bogen eingeschränkt und beträgt 2,3 m. Der Umbau der Gleise erfolgt auf einer Gesamtstreckenlänge von 250 m.

Für die Erreichbarkeit beider Haltepositionen des Endpunkts sind im Bereich der Autobahnbrücke A2 auf der Burgwedeler Straße zwei Weichenverbindungen hintereinander angeordnet.

Der Umbau der Gleisanlagen erfordert eine Neugestaltung der Verkehrsanlagen für den Busverkehr. Für den Linienbus ist eine Buswendeanlage mit einer Ankunfts- und einer Abfahrtshaltestelle von 18 m geplant. Die Fahrbahnbreite beträgt 2 x 3,25 m. Im Anschluss an die Ankunftshaltestelle ist eine Warteposition für einen Bus vorgesehen. Da die Einfahrt der Busse die Gleisanlage quert, muss zur Sicherung eine Lichtsignalanlage angeordnet werden.

Im Zuge des Gleisumbaus unter der Brücke der A2 sind Radwege mit einer Regelbreite von 2 m geplant. Das Naherholungsgebiet westlich des Mittelhochbahnsteigs kann durch einen 3,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg von der Burgwedeler Straße aus erschlossen werden.

Weiterhin ist geplant eine überdachte und abschließbaren B+R-Anlage, ein Betriebsgebäude und ein Fahrer-WC am äußeren nördlichen Rand der Anlage zu errichten.

Die Inbetriebnahme des Hochbahnsteiges soll Ende 2026 erfolgen.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Ein Zusammenwirken mit Ausführungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben und Tätigkeiten besteht nicht.

1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die geschätzte Flächeninanspruchnahme beträgt circa 0,573 ha (**Schutzgut Fläche**).

Mit Durchführung des Vorhabens werden 1.655 m² Fläche vollständig neuversiegelt und 40 m² neu teilversiegelt. Dem stehen 920 m² Fläche gegenüber, auf denen vollständig entsiegelt wird und 60 m² Teilentsiegelung stattfindet. Daraus ergibt sich eine Netto-Differenz von 725 m² Fläche, die neu versiegelt wird. Der Versiegelungsanteil des Planungsgebiets erhöht sich damit von 59 % auf 67% (**Schutzgut Boden**).

Die aufgeführten Bodenversiegelungen führen zu einem erhöhten Oberflächenabfluss und zugleich zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung. Da die Grünflächen zur Versickerung des Niederschlagswassers verringert werden, wird eine etwas größere Menge an Wasser als zuvor der Kanalisation zugeführt (**Schutzgut Wasser**).

Insgesamt müssen durch das Vorhaben 12 Gehölze entfernt werden. In der Mitte der jetzigen Stadtbahnschleife müssen alle 9 Gehölze (8 Bäume und 1 Strauch) entfernt werden. Dauerhaft entfallen außerdem 110 m² der Strauchschicht durch Wegebaumaßnahmen. Weiterhin müssen 3 Bäume (2 Sand-Birken und 1 Kanadische Pappel) weichen (**Schutzgut Pflanzen**).

Im Bereich der bestehenden Wendeschleife befindet sich ein Jagdrevier für Fledermäuse. Da einige Bäume in diesem Bereich weichen müssen und der geplante Hochbahnsteig ausgeleuchtet wird, ist mit einer geringfügigen Beeinträchtigung des Jagdreviers zu rechnen. Jedoch handelt es sich bei den kartierten Fledermäusen um vergleichsweise lichttolerante Arten. Im Bereich der Wendeschleife konnten außerdem 8 Heuschreckenarten gefunden werden, davon verfügen 2 Arten über eine örtliche Population (**Schutzgut Tiere**).

1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Abs. 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG)

Abfälle entstehen durch Abbrucharbeiten.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend, in begrenztem Umfang, Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüberhinausgehend ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen (**Schutzgut Mensch/Tiere/Pflanzen**).

Laut der schalltechnischen Untersuchung vom 14.06.2024 liegt auf Grund der geplanten Lichtsignalanlage an einigen Immissionsorten eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor. An den Gebäuden der Burgwedeler Straße 29 und 31 ergibt sich an einigen Immissionsorten ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, da sich die Beurteilungspegel auf Grund der geplanten Lichtsignalanlage erhöhen und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr nachts überschritten wird. Darüberhinausgehend ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Anlage zu rechnen. Eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen ist nicht zu erwarten. (**Schutzgut Mensch**).

1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:

Derartige Risiken bestehen nicht.

1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

An den Gebäuden der Burgwedeler Straße 29 und 31 ergibt sich an einigen Immissionsorten ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, da sich die Beurteilungspegel auf Grund der geplanten Lichtsignalanlage erhöhen und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr nachts überschritten wird.

2.

Bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde die ökologische Empfindlichkeit des Gebiets berücksichtigt, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird. Einbezogen wurde dabei auch das Zusammenwirken mit anderen Vorhaben.

Insbesondere folgende Nutzungs- und Schutzkriterien fanden bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen Beachtung:

2.1 bestehende Nutzungen des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)

Das Gebiet ist bereits durch die bestehende Stadtbahn- und Busverbindung und den Niedrigbahnsteig sowie die unmittelbare Nähe zur BAB 2 vorgeprägt. Aufgrund der Vorbelastung des Gebiets (hoher Versiegelungsgrad, hohe Verkehrs- und Lärmbelastung) handelt es sich nicht um einen empfindlichen Standort. Bereits im derzeitigen Zustand ist das Plangebiet durch eine hohe Lärmbelastung geprägt. An vielen Standorten wird die Grenze zur Gesundheitsgefahr nachts bereits überschritten. Angrenzend an das Planungsgebiet liegt der Bothfelder Wald, ein Naherholungsgebiet der Stadt Hannover, welches durch das Vorhaben jedoch nur minimal berührt wird. In der Umgebung des Plangebietes befinden sich derzeit in den Erdgeschossen der angrenzenden Gebäude Gewerbebetriebe, lediglich in den ersten Obergeschossen der Burgwedeler Straße befinden sich Wohnungen. Nördlich an die Bahnanlagen angrenzend befindet sich ein allgemeines Wohngebiet, für den Bereich östlich der Burgwedeler Straße gibt es keine Bebauungspläne. In Abstimmung mit der Stadt Hannover wird für die Gebäude nördlich der Straße Varrelheide die Schutzbedürftigkeit eines allgemeinen Wohngebiets und für die Gebäude südlich der Straße Varrelheide die Schutzbedürftigkeit eines Mischgebiets berücksichtigt. Südlich des Damms liegen westlich der Burgwedeler Straße reine Wohngebiete und östlich der Burgwedeler Straße allgemeine Wohngebiete.

2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)

Das Umfeld des Plangebietes wird maßgeblich durch die städtischen Strukturen von Hannover geprägt. Nördlich angrenzend befinden sich Gewerbeflächen mit Geschäften, einem Restaurant mit Biergarten und einem zugehörigen Parkplatz. Prägend ist zudem die BAB 2, die mit ihrer erhöhten Dammlage und den Lärmschutzwänden südlich des Stadtbahnhaltdepotpunktes eine Zäsur in Ost-West-Ausrichtung bildet. Der Bothfelder Wald, der durch die BAB 2 in einen nördlichen und einen südlichen Teil zerschnitten ist, stellt eine große Grünstruktur dar, die etliche Fuß- und Radwege aufweist und als Erholungsort genutzt wird. Die naturräumlichen Gegebenheiten sind im Plangebiet allerdings durch die städtische Lage stark anthropogen überprägt. Die Landschaft besteht damit aus intensiver anthropogener Nutzung mit hohem Versiegelungsgrad und hohen Störeinflüssen.

- 2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete betroffen.

3.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wurde insbesondere folgenden Gesichtspunkten Rechnung getragen:

- 3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind

Das geplante Vorhaben erstreckt sich auf bereits teil- und vollversiegelte Flächen im Bereich vorhandener Gleisanlagen sowie einer kleinen Grünfläche im Bereich der vorhandenen Wendeschleife der Straßenbahn. Die Böden im Plangebiet haben teilweise eine hohe Wertigkeit im Naturhaushalt (Bewertungsstufe 4). Allerdings wurden im Rahmen der Siedlungsentwicklung ein Großteil der Böden bereits versiegelt (Versiegelungsanteil 59 %). Es ist davon auszugehen, dass durch die vergangenen Baumaßnahmen nicht nur die Oberfläche versiegelt, sondern auch die gewachsene Bodenstruktur durch Verdichtung, Abgrabung und Einbringung von Materialien stark verändert wurden. Demnach sind durchgehend stark anthropogen überprägte Böden zu erwarten. In dem o.g. Umfang kommt es zu einem vollständigen Verlust der Funktionen und Werte für das Schutzgut Boden. Diese sind aufgrund der geringen Größe und der anthropogenen Überprägung nicht als erheblich einzustufen (**Schutzgut Fläche und Boden**).

Das Vorhaben liegt in dem Hydrogeologischen Großraum des *Nord- und mitteldeutschen Lockergesteinsgebietes* (LBEG 2004). Es befindet sich auf der Grenze zwischen der *Mittelweser-Aller-Leine Niederung* in den *Niederungen im nord- und mitteldeutschen Lockergesteinsgebiet* sowie der *Burgdorfer Geest* im *Nord- und mitteldeutschen Mittelpleistozän* (ebd.). Bei der zugehörigen hydrologischen Landschaft handelt es sich um die *Weser-Aller Geest*, die mit einer generierten mittleren Abflusspende von rund 7 l/s*km^2 im niedersächsischen Mittel liegt (NLWKN 2015). Das Bauvorhaben liegt im Einzugsgebiet der *Wietze* bzw. des *Laher Grabens*, der in jene einmündet (LAWA 2005). Bei der *Wietze* handelt es sich um einen Zufluss der *Aller*, die später in der *Weser* aufgeht.

Die Grundwasserneubildung ist im Bereich des Plangebietes bereits jetzt relativ niedrig. Im nahegelegenen Bothfelder Wald befinden sich zwei Teiche. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die verringerte Grundwasserneubildung negativ auf den Wasserstand der Teiche auswirkt. Der kleinere Teich fällt allerdings bereits im vorhandenen Zustand frühzeitig im Jahr trocken und ist als solcher kaum noch zu erkennen. Der größere südliche Teich ist stark mit Sedimenten zugesetzt. Im Plangebiet liegt außerdem ein ehemaliger Entwässerungsgraben, dieser ist jedoch durch Laubeinträge und Bewuchs nur noch schwer von der Umgebung zu unterscheiden und spielt bei Regenernissen wahrscheinlich keine Rolle. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (geringe Grundwasserneubildung, starke Vorbelastung der vorhandenen Gewässer) sind die möglichen Auswirkungen als nicht erheblich einzustufen (**Schutzgut Wasser**).

Die Störungen der Fauna durch die Emission von Stäuben und Schadstoffen sowie durch optische und akustische Impulse werden aufgrund der bereits bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastung als nicht erheblich eingeschätzt.

Die Barrierewirkung durch Schienen und Straße ist durch den Bau des Hochbahnsteiges nicht als erheblich einzustufen, da diese schon im jetzigen Zustand gegeben ist. Ferner ist die Kollisionsgefahr für Brutvögel und Fledermäuse durch den Betrieb der neuen Stadtbahnhaltestelle im Vergleich zum derzeitigen Betrieb nicht erhöht.

Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatschG kann ausgeschlossen werden. Da lediglich mit einem Vorkommen von siedlungstypischen Arten gerechnet wird und bei dem Wegfall der Bäume mit der im direkten Nahbereich liegenden Naherholungsgebiets ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Auf der Grünfläche der vorhandenen Wendeschleife wurden zudem mehrere Heuschreckenarten gefunden, wovon 2 Arten eine örtliche Population aufweisen, welche jedoch vor Baubeginn umgesiedelt werden. Vor diesem Hintergrund sind auch für das Schutzgut Tiere keine negativen Umweltauswirkungen zu erwarten (**Schutzgut Tiere**).

Baubedingt ist durch die geplanten Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen mit keinen negativen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Pflanzen und die biologische Vielfalt zu rechnen. Anlagenbedingt müssen 12 Gehölze im Bereich der jetzigen Wendeschleife und 110 m² Strauchschicht entfernt werden (**Schutzgut Pflanzen**).

An einigen Immissionsorten liegt eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor. Ferner ergibt sich ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, da die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung an einigen Immissionsorten durch die Errichtung einer Lichtsignalanlage an der geplanten Busschleife nachts überschritten wird. Bereits im derzeitigen Zustand wird der Grenzwert von 60 dB(A) an vielen Immissionsorten nachts erreicht und die vorhabenbedingte Erhöhung liegt in fast allen Fällen unterhalb der Hörbarkeitsschwelle von 1,0 dB(A), nur in einem Fall erhöht sie sich um 1,2 dB(A).

Die geplante Buswendeanlage befindet sich im Vergleich zum Bestand nicht näher an den betroffenen Immissionsorten. Auch der Busverkehr erhöht sich durch das Vorhaben nicht. Die Erhöhung der Lärmbelastung ergibt sich allein aus dem Zuschlag für die geplante Anforderungsampel. Im Hinblick auf die starke Vorbelastung des Gebiets und der baulichen Gestaltung, welche nicht dazu führt, dass der Busverkehr tatsächlich näher an die betroffenen Gebäude rückt, sind die negativen Umweltauswirkungen auf Grund von zu erwartenden Lärmbelastungen dennoch als nicht erheblich anzusehen (**Schutzgut Mensch**).

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen

Es besteht kein grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Die bereits genannten Auswirkungen weisen keine besondere Schwere oder Komplexität auf.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht, da es sich um eine punktuelle Maßnahme in einem stark vorbelasteten Gebiet handelt.

3.5 dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Die Dauer der bereits genannten baubedingten Auswirkungen beschränkt sich auf einen relativ kurzen Zeitraum während der Bauphase und ist deshalb nicht erheblich.

Die anlagebedingten Auswirkungen sind zwar von Dauer, aber aufgrund des schon im Vorfeld niedrigen Schutzpotentials der vorhandenen Schutzgüter ändert dies nichts an der Unerheblichkeit der Auswirkungen.

- 3.6 dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Ein Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben besteht nicht.

- 3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Insgesamt werden 920 m² Fläche vollständig entsiegelt und 40 m² teilentsiegelt. Es ergibt sich dennoch eine Netto-Differenz von 725 m² Fläche, die neu versiegelt wird (**Schutzgut Boden**).

An möglichen Stellen werden als eine Verminderungsmaßnahme Rasengittersteine oder sogenanntes „Ökopflaster“ verlegt, die für Wasser teildurchlässig sind. Um der Unterbindung der Grundwasserneubildung durch die Neuversiegelung entgegenzuwirken, wird ein großer Teich rund 20 m nordwestlich des Planungsgebiets zur Hälfte entschlammt. Durch die dünnere Schicht kann anfallendes Niederschlagswasser besser filtriert werden und wird weniger zurückgehalten. (**Schutzgut Wasser**).

Zum Schutz der Vogelarten und möglicherweise vorhandener Fortpflanzungsstätten ist das Entfernen oder der Rückschnitt von Gehölzen sowie auch der Baubeginn des Hochbahnsteiges außerhalb der Brutzeit, also zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, durchzuführen. Individuenverluste von (brütenden) Vögeln oder von Fledermäusen im Zuge der Baufeldräumung können durch eine vorherige Kontrolle der zu rodenden Gehölzbestände und eine ökologische Bauzeitenregelung soweit wie möglich reduziert werden. Die auf dem Grünbereich der vorhandenen Wendeschleife festgestellten Heuschrecken sollen im Sommer 2024 durch 2 Begehungen eingefangen werden und an einem mit der UNB abgestimmten Standort wieder ausgesetzt werden. Zur Vermeidung der Störung von Fledermäusen durch Lichtemissionen und zu Schutz von Insekten wird die Beleuchtung außerhalb von Gebäuden auf das Notwendige beschränkt. Alle notwendigen Beleuchtungen werden, soweit technisch realisierbar, als insektenfreundliche Beleuchtung umgesetzt. Gleichzeitig wird die Beleuchtung soweit wie möglich zielgerichtet auf die zu beleuchtenden Flächen gelenkt und der Lichteinfall in nicht notwendige Richtungen soweit wie möglich abgeschirmt. (**Schutzgut Tiere**).

Die im Plangebiet verbleibenden Gehölze werden während der Baumaßnahmen geschützt, indem um den Traufbereich eines jeden Baumes feste Bauzäune installiert werden. Insgesamt werden 21 Bäume und 3 Sträucher im Plangebiet bzw. 300 m südlich des Plangebiets neu gepflanzt (**Schutzgut Pflanzen**).

Da eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr an einigen Immissionsorten nachts überschritten wird, ergibt sich für die betroffenen Orte ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Aktiver Schallschutz (z.B. eine Schallschutzwand) kann hier nicht errichtet werden, da die Einfahrt in die Buswendeschleife und die Fuß- und Radwegquerungen frei bleiben. Es kommen ggf. passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zum Einsatz (**Schutzgut Mensch**).

Abfälle werden der ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt (**Abfälle**).

IV.

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH hat mit dem Antrag geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und dem Standort, sowie zu den möglichen

Umweltauswirkungen des Vorhabens übermittelt und schlüssig dargestellt, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Die baubedingten Auswirkungen sind durch ihre geringe Intensität, eine sachgerechte und umsichtige Durchführung und die recht kurze Dauer während der Bauphase nicht erheblich.

Die anlagebedingten Auswirkungen hinsichtlich der Flächenversiegelung sind aufgrund der bereits im Vorfeld stark anthropogen überformten Flächen und der beabsichtigten Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ebenfalls nicht erheblich. Weiterhin ist nicht ersichtlich, dass die Umgebung des Planungsgebiets durch die Neuversiegelung erheblich negativ beeinflusst wird.

In einer schalltechnischen Untersuchung wurde dargelegt, dass durch das Vorhaben eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr an einigen Immissionsorten nachts überschritten wird. Auf Grund der erheblichen Lärmbelastung, welche das Plangebiet bereits im derzeitigen Zustand aufweist, der geringen Erhöhung des Lärmimmissionen um maximal 1,2 db(A) und der baulichen Gestaltung (Buswendeschleife befindet sich nicht näher an den betroffenen Immissionsorten, Erhöhung der Lärmimmissionen nur durch Anforderungsampel) ist die Beeinträchtigung dennoch als nicht erheblich einzustufen.

Erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären entstehen demnach nicht.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG besteht deshalb nicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung nach § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

NLStBV

- Planfeststellungsbehörde -

Hannover, 11.07.2024

gez.

Blum