

**Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG
für die Haltestelle Bahnhof Nordstadt
Aktenzeichen: 4140-30161-89**

I.

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH hat für das o. g. Verfahren 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 die Errichtung eines Mittelhochbahnsteigs für die Haltestelle Bahnhof Nordstadt und damit verbundene Gleis- und Straßenbaumaßnahmen.

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).

Bei Änderungsvorhaben ergibt sich die UVP-Pflicht aus § 9 UVPG. Wenn gemäß der 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. Wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 S. 2 UVPG), besteht eine UVP-Pflicht. Da keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind, ist für das Änderungsverfahren 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 gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen. Gemäß § 14 a Abs. 1 Nr. 3 UVPG bedarf die Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Bahnbetriebsanlage nach den Nummern 14.7, 14.8 und 14.11 der Anlage 1 keiner UVP-Prüfung, soweit sie eine Einzelmaßnahme darstellt, die lediglich aus dem barrierefreien Umbau oder der Erhöhung oder Verlängerung eines Bahnsteigs besteht. Neben dem barrierefreien Umbau zu einem Mittelhochbahnsteig sind Gleisverlegungen einschließlich Gleisverlängerung und Gleisaufweitung sowie eine Verbreiterung des Straßenraums und eine Verschiebung des Gehwegs geplant, sodass nicht von einer Einzelmaßnahme gemäß § 14 a Abs. 1 Nr. 3 UVPG ausgegangen werden kann. Daher kommt § 14 a Abs. 1 Nr. 3 UVPG nicht zur Anwendung.

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 im Stadtteil Nordstadt.

III.

1.

Hinsichtlich folgender Kriterien des Vorhabens sind Umweltauswirkungen zu erwarten:

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

Zur Komplettierung des barrierefreien Ausbaus der Stadtbahnstrecke C-Nord soll die Haltestelle Bahnhof Nordstadt mit einem Hochbahnsteig barrierefrei ausgerüstet werden.

Mit der vorliegenden Planung wird ein ca. 70 m langer und 3,99 m bis 4,20 m breiter barrierefreier Mittelhochbahnsteig nebst Gleis- und Straßenbaumaßnahmen mit den zugehörigen betriebstechnischen Anlagen und der Leitungsverlegung errichtet. Der provisorische Gleisanschluss und die provisorische Herstellung der Seitenräume im Norden sind ebenfalls Teil der vorliegenden Planung, damit die gesamte Gleisanlage des ersten Bauabschnitts (vgl. Unterlage 7, 4975_A01_VA4LA1) auch ohne Bau des zweiten Bauabschnitts (vgl. Unterlage 7, 4975_A02_VA4LA1) mit der DB funktioniert. Die Ausbaustrecke liegt zwischen der Straßenbrücke über den S-Bahnhof Hannover Nordstadt und der Eisenbahnbrücke Schulenburger Landstraße. Die Erschließung erfolgt am südlichen Bahnsteigende über eine barrierefreie Rampe und am nördlichen Bahnsteigende über eine Treppenanlage. Der nördliche Zugang zum Hochbahnsteig und die zugehörige signalisierte Querungsanlage werden erst im zweiten Bauabschnitt geplant und sind daher nicht Gegenstand der Planung. Der zweite Bauabschnitt mit dem Bau unter der Eisenbahnbrücke Schulenburger Landstraße einschließlich des Rückbaus des provisorischen Gleisanschlusses aus dem ersten Bauabschnitt und der Knotenpunkt Fenskestraße wird von der Infra gemeinsam mit der DB geplant und in einem gesonderten Verfahren beim Eisenbahnbundesamt beantragt werden.

Das stadteinwärtige Gleis wird mit einer Bogen-Gegenbogen-Kombination von $R=150$ m bzw. $R=300$ m nach außen gedrückt. Für das stadteinwärtige Gleis wird nach der Hochbahnsteigrampe Fenskestraße die bestehende Gleisgerade verlängert, sodass der Bogenradius von 100 m im Bestand auf 90 m verringert wird. Nördlich der DB-Brücke liegt wieder ein gerades Gleis mit einem Gleisachsenabstand von 3,20 m. Unter der DB-Brücke wird der Gleisabstand mit zwei 350 m Gleisbögen für den Mittelhochbahnsteig aufgeweitet. Am Hochbahnsteig selbst liegt durchgehend ein Gleisbogen mit 800 m Radius. Der Anschluss an den Bestand wird mit einer Gleisverziehung mit 150 m bzw. 300 m Radius realisiert. Das stadtauswärtige Gleis verbleibt nahezu in Bestandslage und wird im Bereich des Hochbahnsteiges an die Trassierung des stadteinwärtigen Gleises angepasst. Das stadtauswärtige Gleis wird am Ende der Straßenbrücken mit einem Radius von 300 m nach Osten verlegt. Es folgt erst gerades Gleis, dann ein Gleisbogen mit 800 m am Hochbahnsteig. Letzterer geht über den Hochbahnsteig hinaus und wechselt an der DB-Brücke zu einer Geraden. Die notwendigen Anpassungen nördlich des geplanten Hochbahnsteiges erfolgen erst im zweiten Bauabschnitt.

Die vorliegende Planung sieht vor, dass die Rampe am südlichen Bahnsteigende mit einer Neigung von maximal 6 % bei einer Länge von 10,00 m und einer Breite von 2,90 m geplant wird. Es ist ein dazwischenliegendes Ruhepodest mit einer Neigung von 1,5 % vorgesehen. Über die bereits aufgezeigten Baumaßnahmen hinaus ist die Verbreiterung des Straßenquerschnitts durch Stützwände erforderlich, weil die Gehweggrenzen im Böschungsbereich liegen.

Für die Baumaßnahme ist die Entfernung von Bäumen im Straßen- und Böschungsbereich notwendig. Es sind 41 Bäume zu fällen. Diese werden durch insgesamt 93 Baumpflanzungen kompensiert. Es steht bereits fest, dass die Pflanzungen von 11 Bäumen geplant sind. Die übrigen 82 Baumpflanzungen werden entweder im Rahmen der Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen innerhalb der Landeshauptstadt Hannover vorgenommen oder durch eine Ersatzzahlung ausgeglichen.

Durch die Maßnahme werden ferner 174,92 qm in Böschungsbereichen neu versiegelt. Entweder wird als Ausgleich hierfür durch Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen mehr Fläche entsiegelt als neu versiegelt oder die Zahlung eines Ersatzgelds vorgenommen.

Des Weiteren wird ein denkmalgeschütztes Gelände nördlich der Straßenbrücke vollständig wiederverwendungsfähig zurückgebaut und nach Abschluss aller Bauarbeiten wiederaufgebaut.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Neben der oben aufgeführten, in zwei Bauabschnitten stattfindenden Maßnahmen der Infra sowie der Infra gemeinsam mit der DB soll durch die DB ein Ersatzneubau der Brücke Schulenburg Landstraße erfolgen, der aktuell für das Jahr 2028 vorgesehen ist.

Zudem befindet sich südlich des Planungsraumes die Straßenbrücke des Engelbosteler Damms, welche bis Ende 2025 durch die Landeshauptstadt Hannover (LHH) saniert werden soll.

Bis 2027 soll das Gleichrichterwerk in der östlich angrenzenden Petersstraße neugestaltet werden. Dieses Projekt umfasst die turnusmäßige Erneuerung des gemeinsamen Fernmelde- und Gleichspannungsraumes innerhalb des GLW der ÜSTRA und der Infra und wird durch die ÜSTRA durchgeführt.

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

Durch die Maßnahme findet eine Neuversiegelung von 460,49 qm und eine Entsiegelung von 285,57 qm statt, sodass sich eine Nettoversiegelung von insgesamt 174,92 qm ergibt. Es gibt keine wertvollen Bereiche für Flora und Fauna. Der Verlust von 41 Bäumen wird teilweise durch Neupflanzungen ausgeglichen (s.o. 1.1). Die bei einer Biotoptypenkartierung festgestellten 44 Gefäßpflanzenarten sind ausschließlich ungefährdete Arten. Die ebenfalls festgestellten 8 Biotoptypenarten genießen ebenfalls keinen Schutzstatus. Von den im Vorhabengebiet vorkommenden Tierarten (Vögel, Fledermäuse, Heuschrecken und Reptilien) könnte am ehesten eine Beeinträchtigung von Vögeln durch die Fällung von Bäumen eintreten. Die Individuenverluste von brütenden Vögeln oder von Jungtieren können aber mit höchster Wahrscheinlichkeit durch Rodungen der Gehölze außerhalb der Brutzeit vermieden werden. Als Vermeidungsmaßnahmen sind außerdem Baumschutzmaßnahmen, eine Baumhöhlenkontrolle sowie eine Umweltbaubegleitung vorgesehen. Für das Schutzgut Wasser sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Untersuchungsgebiet liegen keine Wassergebiete, und es liegt außerhalb von Überschwemmungsgebieten.

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

Im Rahmen der Baumaßnahme entsteht keine Abfallerzeugung i. S. von § 3 Abs. 1 und 8 KrWG. Die Abfallentsorgung wird von der Vorhabenträgerin mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde abgestimmt.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Im Rahmen der Bauausführung kann es zeitweise zu akustischen Beeinträchtigungen durch Baumaschinen kommen. Es werden geräuscharme Baumaschinen verwendet, und Bauarbeiten während der Nachtzeit werden auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt.

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:

1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien

Aufgrund der vorliegenden Informationen besteht kein Risiko von Störfällen, Unfällen oder Katastrophen.

1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung (StöV), insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)

Eine Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung ist nicht erkennbar.

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

Durch Schadstoffemissionen der Baufahrzeuge (Baumaschinen) können während des Baustellenbetriebs nur sehr kleinräumige und temporäre lufthygienische Beeinträchtigungen eintreten. Durch das Einhalten der einschlägigen Regelwerke und durch Verwendung von Baumaschinen, die dem Stand der Technik entsprechen, werden diese Belastungen vermieden. Eine Veränderung der lokalen klimatischen Verhältnisse kann ausgeschlossen werden.

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 Vorhaben befindet sich zwischen der Straßenbrücke über die S-Bahn im Süden und der Eisenbahnüberführung im Norden. Wohnbebauungen befinden sich im Norden (Am Hopfengarten) und im Süden (Auf dem Loh). Eine Wohnbebauung direkt am geplanten Mittelhochbahnsteig ist nicht vorhanden. In direkter Nähe zu dem geplanten Hochbahnsteig befinden sich westlich der Bahnhaltestelle der Sitz des Ortverbandes Hannover-Stadt des Arbeiter-Samariter-Bundes und östlich der Bahnhaltestelle ein Kinderspielplatz. Flächen für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen befinden sich nicht in diesem Bereich. Die Landschaft ist durch Bebauung geprägt, insbesondere durch die S-Bahn und die Bahnstrecken für den Regional- und Fernverkehr, und weist folglich keine Bedeutung zur Erholung auf. In ca. 225 m Entfernung befindet sich die St. Marien-Kirche sowie in ca. 320 m Entfernung das Klinikum Nordstadt. In einer Entfernung von über 400 m befinden sich eine Einrichtung für Obdachlose, Bildungseinrichtungen sowie Friedhöfe. Die Feuer- und Rettungswache 1, deren Hauptalarmweg zum Klinikum über den Engelposteler Damm und die Schulenburger Landstraße verläuft, liegt in ca. 700 m Entfernung.

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)

Im Vorhabengebiet gibt es weder wertvolle Bereiche für Flora und Fauna noch biologische Vielfalt. Unterdessen besteht die Möglichkeit, dass sich in Bäumen Brutplätze von Vögeln befinden könnten; dem wird mit den Vermeidungsmaßnahmen (Baumschutzmaßnahmen, Baumhöhlenkontrolle sowie Umweltbaubegleitung) begegnet. Die Landschaft ist durch Bebauung geprägt und weist keine Bedeutung zur Erholung auf. Die Böden im Untersuchungsraum sind durch Siedlungs- und Gewerbebereiche versiegelt und überprägt worden, sodass das Schutzgut Boden eine geringe Bedeutung aufweist. Die im Zuge der Realisierung des Vorhabens zu rodenen Bäumen weisen überwiegend eine Vitalität von „vital“ bis „geringfügig vermindert“ auf. Zehn Bäume weisen die Vitalität „deutlich vermindert“ auf. Durch das Vorhaben werden 174,92 qm in Böschungsbereichen neuversiegelt, denen eine geringe Bedeutung zugeordnet wird. Wassergebiete liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

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

2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG)

Im Vorhabengebiet gibt es keine Natura 2000-Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG.

2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Es gibt im Vorhabengebiet keine Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG.

2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Nationalparke und nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG befinden sich nicht im Vorhabengebiet.

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 BNatSchG

Im Vorhabengebiet sind keine Biosphärenreservate oder Landschaftsschutzgebiete gem. §§ 25, 26 BNatSchG vorzufinden.

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG

Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden.

2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 BNatSchG

Es gibt keine geschützten Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG im Vorhabengebiet.

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG

Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden.

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG, Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG

Solche Gebiete sind im Vorhabengebiet nicht vorzufinden.

2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind

Im Vorhabengebiet gibt es keine Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind.

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG)

Das Vorhabengebiet befindet sich nicht in einem Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nummer 2 ROG.

2.3.11 in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind

Vor dem westlichen Böschungsbereich befindet sich ein denkmalgeschütztes Gelände. Aufgrund der Vergrößerung des Straßenraumes muss dieses abgebaut werden. Das Gelände wird vollständig wiederverwendungsfähig zurückgebaut.

2.3.12 weitere in den §§ 23 bis 29 BNatSchG genannte Schutzgebiete (z. B. Naturparke nach § 27 BNatSchG)

Weitere Schutzgebiete nach §§ 23 bis 29 BNatSchG sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden.

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:

Während der Baumaßnahme ist mit Lärmimmissionen zu rechnen, von denen die umliegende Bebauung betroffen sein könnte (vgl. 2.1). Jedoch sollen dem Stand der Technik entsprechend geräuscharme Baumaschinen verwendet und insbesondere die Bauarbeiten während der Nachtzeit auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt werden.

3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen

Ein grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen ist bei dem kleinräumigen Verfahren nicht anzunehmen.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Das Vorhaben ist kleinräumig und führt zu geringen Eingriffen in Natur und Landschaft. Durch die Maßnahme findet eine Neuversiegelung von nur ca. 174,90 qm statt. Wertvolle Bereiche für Flora und Fauna sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden. Der Verlust von 41 Bäumen wird teilweise durch Neupflanzungen und, soweit erforderlich, im Übrigen durch die Zahlung von Ersatzgeld ausgeglichen. Im Vorhabengebiet befinden sich keine Wassergebiete, sodass es hier keinerlei Eingriffe gibt. Mögliche Eingriffe in die Fauna werden vermieden; insbesondere werden durch Rodungen der Gehölze außerhalb der Brutzeit Individuenverluste brütender Vögel oder von Jungtieren mit höchster Wahrscheinlichkeit vermieden, und es finden Baumhöhlenkontrollen statt.

Durch das Vorhaben werden keine wesentlichen Änderungen im Sinne der 16. BImSchV hervorgerufen, die dazu führen würden, dass Ansprüche auf Schallschutz entstehen würden. Den im Rahmen der Baumaßnahme zu erwartenden Lärmimmissionen wird durch geräuscharme Baumaschinen sowie durch eine Beschränkung der Bauarbeiten während der Nachtzeit auf ein notwendiges Mindestmaß begegnet.

Die Bauzeit des Vorhabens ist inklusive der vorlaufenden Leitungsmaßnahmen auf rund 2 Jahre angelegt. Durch die Konzentration der Maßnahme sollen die durch Bauarbeiten unvermeidlichen Beeinträchtigungen für Fahrgäste, Anlieger und andere Verkehrsteilnehmer aber insgesamt minimiert werden.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Während der Bauphase kommt es zu temporären Immissionen. Risiken für die menschliche Gesundheit sind bei ordnungsgemäßer Baudurchführung nicht zu erwarten.

Individuenverluste von brütenden Vögeln oder von Jungtieren werden mit höchster Wahrscheinlichkeit durch Rodungen der Gehölze außerhalb der Brutzeit vermieden.

Sonstige Auswirkungen sind aufgrund der Kleinräumigkeit des Vorhabens nicht zu erwarten.

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

Es tritt eine dauerhafte Versiegelung von Boden ein, denn es werden 174,92 qm Böschung versiegelt. Außerdem werden 41 Bäume gefällt. Eine teilweise Kompensation der Baumfällungen wird durch Neupflanzungen erreicht. Falls über die geplanten 11 Neupflanzungen hinaus Baumpflanzungen im Rahmen der Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen innerhalb der Landeshauptstadt Hannover nicht erfolgen können, sollen diese durch eine Ersatzgeldzahlung ausgeglichen werden. Für die Versiegelung wird als Ausgleich durch Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen entweder mehr Fläche entsiegelt als neu versiegelt oder die Zahlung eines Ersatzgelds vorgenommen.

Die Bauzeit des Vorhabens ist inklusive der vorlaufenden Leitungsmaßnahmen auf rund 2 Jahre angelegt. Durch die Konzentration der Maßnahme sollen die durch Bauarbeiten unvermeidlichen Beeinträchtigungen für Fahrgäste, Anlieger und andere Verkehrsteilnehmer aber insgesamt minimiert werden.

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

Im Zusammenwirken mit dem geplanten Projekt der Deutschen Bahn zum Ersatzneubau der Eisenbahnbrücke Schulenburger Landstraße wird der Straßenquerschnitt unter der Eisenbahnbrücke vergrößert, sodass eine Anpassung/Verbreiterung von Rad- und Fußgängerweg vorgenommen werden kann. Da es sich hierbei um bereits versiegelte Fläche handelt, hat das geplante Projekt der Deutschen Bahn keine Auswirkungen auf die unter 1. und 2. einschlägigen Schutzgüter.

Im Zusammenwirken mit den geplanten Projekten der Straßenbrücke des Engelbosteler Damms und des Gleichrichterwerks in der östlich angrenzenden Petersstraße ergeben sich keine Auswirkungen auf die einschlägigen Schutzgüter.

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Der Verlust von 41 Bäumen sowie die Versiegelung von 174,92 qm Böschung werden teilweise durch eine Neupflanzung von Bäumen und im Übrigen durch eine Ersatzgeldzahlung ausgeglichen. Auch mögliche Eingriffe in die Fauna werden vermieden; insbesondere werden durch Rodungen der Gehölze außerhalb der Brutzeit Individuenverluste brütender Vögel oder von Jungtieren mit höchster Wahrscheinlichkeit vermieden, und es finden Baumhöhlenkontrollen statt.

Den im Rahmen der Baumaßnahme zu erwartenden Lärmimmissionen wird durch geräuscharme Baumaschinen sowie durch eine Beschränkung der Bauarbeiten während der Nachtzeit auf ein notwendiges Mindestmaß begegnet.

IV.

Aufgrund der gewählten Lage des Hochbahnsteigs fallen die Eingriffe in die bestehenden Verkehrs- und Grünanlagen so gering wie möglich aus. Die Landschaft ist durch Bebauung geprägt und weist keine Bedeutung zur Erholung auf. Es gibt im Vorhabengebiet keine wertvollen Bereiche für Flora und Fauna. Im Untersuchungsgebiet liegen keine Wassergebiete vor, sodass keine Beeinträchtigung von Wasser möglich ist.

Durch das Vorhaben werden 174,92 qm in Böschungsbereichen neu versiegelt, denen eine geringe Wertigkeit zugeordnet wird. Der Verlust dieser Fläche soll durch eine Ersatzgeldzahlung kompensiert werden, wenn nicht durch Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen mehr Fläche entsiegelt als neu versiegelt wird und somit ein Ausgleich innerhalb der Landeshauptstadt möglich ist.

Für den Verlust von 41 Bäumen sind insgesamt 93 Neupflanzungen von Bäumen vorzunehmen. Es steht bereits fest, dass 11 Neupflanzungen von Bäumen vorgenommen werden. Falls es nicht möglich sein sollte, dass die übrigen 82 Baumpflanzungen im Rahmen der Umbaumaßnahmen an weiteren Hochbahnsteigen innerhalb der Landeshauptstadt Hannover erfolgen, sollen diese 78 Bäume durch eine Ersatzzahlung ausgeglichen werden.

Mögliche Eingriffe in die Fauna werden vermieden. Individuenverluste von brütenden Vögeln oder von Jungtieren können durch Rodungen der Gehölze außerhalb der Brutzeit mit höchster Wahrscheinlichkeit vermieden werden, und es finden Baumhöhlenkontrollen statt.

Im Rahmen der Baumaßnahme sind Lärmimmissionen zu erwarten. Diese werden durch geräuscharme Baumaschinen sowie durch eine Beschränkung der Bauarbeiten während der Nachtzeit auf ein notwendiges Mindestmaß verringert.

Im Zusammenwirken mit der von der Deutschen Bahn zum Ersatzneubau der Eisenbahnbrücke Schulenburger Landstraße ergeben sich ebenso wenig Auswirkungen auf Schutzgüter wie im Zusammenwirken mit den geplanten Projekten der Straßenbrücke des Engelbosteler Damms und des Gleichrichterwerks in der östlich angrenzenden Petersstraße.

Abschließend ist nach überschlägiger Prüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und die „Pflichtschwelle“ nach § 5 Abs. 2 UVPG nicht erreicht wird.

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, 18.12.2024

gez.

Jöckel