

Bekanntgabe der Feststellung gemäß § 5 Abs. 2 UVPG

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

Aktenzeichen: 4144-30161-81

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 Windausstraße auf der Stadtbahnlinie 1 (Langenhagen- Laatzen bzw. Sarstedt). Der barrierefreie Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes ist Schwerpunkt der Ausbaumaßnahmen der Region Hannover. Maßgeblich dafür ist die Nachrüstung der vorhandenen Haltestellen mit Hochbahnsteigen. In diesem Zuge hat die Region Hannover im Nahverkehrsplan 2015 (NVP) das Ziel festgesetzt, den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnstrecke B-Nord abschnittsweise durchzuführen und für den Einsatz der Stadtbahnfahrzeuge TW 2000/3000 als Drei-Wagen-Zug Betrieb auszubauen. Die geplante Haltestelle befindet sich im direkten Umfeld der vorhandenen Haltestelle, wobei der besondere Bahnkörper erhalten bleibt. Geplant ist die Realisierung von zwei Seitenhochbahnsteigen mit barrierefreien Zugängen zu beiden Seiten. Dazu gehört ebenfalls der barrierefreie Ausbau der Querungen über die Vahrenwalder Straße. Die vorhandene Niedrighaltestelle wird nach Inbetriebnahme der Hochbahnsteige entsiegelt und als Grünfläche angelegt.

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 Windausstraße befindet sich im Norden Hannovers im Stadtteil Vahrenwald. Die vorhandene Niedrighaltestelle besteht aus zwei Seitenbahnsteigen. Sie liegt in Mittellage der Vahrenwalder Straße südlich des Mittellandkanals. Die infra Infrastrukturgesellschaft Hannover GmbH plant die Errichtung zweier 70 m langer und 2,5 m breiter Seitenhochbahnsteige inklusive der Erschließung beider Bahnsteigenden jeweils barrierefrei über Rampen von 15,50 m Länge im Norden und dreiteilige Rampen von 18,95 m Länge im Süden. Damit ergibt sich eine Gesamtlänge der Haltestelle von 105 m. Durch signalisierte zweiteilige Querungsstellen für Sehbehinderte, Blinde und Rollstuhlfahrende wird die barrierefreie Erreichbarkeit der Hochbahnsteige für alle Fahrgäste sichergestellt. Die Baulänge beträgt insgesamt 283,3 m. Insgesamt wird durch den geplanten Eingriff eine Grundfläche von circa 0,71 ha in Anspruch genommen. Die Inbetriebnahme des Hochbahnsteiges soll im Dezember 2026 erfolgen.

Der geplante Trassenverlauf orientiert sich im Wesentlichen an der vorhandenen Gleisanlage und der Topografie. Der vorhandene besondere Bahnkörper bleibt erhalten. Die vorhandenen Fahr- und Abbiegebeziehungen auf der Vahrenwalder Straße, welche eine Hauptverkehrsstraße darstellt, bleiben erhalten. Lediglich der innere Fahrstreifen in Richtung stadtauswärts, im Bereich der neu geplanten Haltestelle, wird zu einem reinen Linksabbiegerstreifen.

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 7.100 m² (**Schutzgut Fläche**).

Anlagebedingt ist die Neu- oder Teilversiegelung von 1.152,63 m² Bodenfläche geplant. Auf den 1.152,63 m² werden Arbeiten durchgeführt, welche zu einem erhöhten Versiegelungsgrad führen. Die anrechenbare Fläche der geplanten Versiegelung beträgt rund 357,86 m². Auf einer Fläche von 1.307,72 m² werden Teilflächen entsiegelt und ein neuer Grünstreifen geschaffen. Dies entspricht einer anrechenbaren Fläche von 815,82 m². Hieraus resultiert eine positive Bilanz von 457,96 m². Während des Baubetriebes kann es durch Leckagen und Tropfverluste der Baufahrzeuge oder die Lagerung von

Materialien zu Beeinträchtigungen des Bodens, insbesondere des Oberbodens, kommen **(Schutzgut Boden)**.

Baubedingt kann es durch Leckagen und Tropfverluste zu Beeinträchtigungen von Grundwasser kommen. Zudem führt die anlagebedingte Versiegelung zu einer Reduktion der Grundwasserneubildungsrate. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf Grund- und Oberflächenwasser sind nicht zu erwarten **(Schutzgut Wasser)**.

Durch Gehölzschnitte und Fällarbeiten kann es baubedingt zu Beeinträchtigungen von Brutvögeln und Fledermäusen kommen. Nester, Eier und Jungtiere können verletzt, getötet oder durch eine Störung der Brut verlassen werden. Bei einem Baubeginn innerhalb der sensiblen Phase der Brutzeit ist eine Störung möglich, welche zu einer Aufgabe und damit zu dem Funktionsverlust von Fortpflanzungsstätten führen kann. Sofern dann bereits Nachwuchs vorhanden ist, kann dies auch den Tod von Individuen herbeiführen. Nach dem aktuellen Planungsstand muss für den Bau des Hochbahnsteigs ein Baum gefällt werden. Dieser weist mehrere Verdachtsstellen auf, hinter denen sich Baumhöhlen befinden können. Sofern bei der Fällung eine akute Nutzung vorliegt, können Tiere verletzt oder getötet werden. Auch anlagebedingt kann eine Beeinträchtigung von Vögeln und Fledermäusen nicht ausgeschlossen werden, da grundsätzlich durch den Betrieb des neuen Hochbahnsteiges eine Kollisionsgefahr besteht **(Schutzgut Tiere)**.

Während der Bauausführung besteht eine Gefährdung von Einzelbäumen, insbesondere an deren Wurzeln, Stämmen und Ästen. Durch die Baumaßnahme muss ein Baum mit einem Umfang von 173 cm gefällt werden. Anlagebedingt gehen Teile von Biotoptypen durch Überbauung verloren **(Schutzgut Pflanzen)**.

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)**.

Durch die Baumaßnahme entsteht während der Bauphase Baulärm. Laut der schalltechnischen Untersuchung vom 28.02.2023 lösen die Immissionsberechnungen auf Grundlage der Änderungen der Gleislage keinen Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz aus. Aus den betrachteten Änderungen im Straßenverlauf errechnet sich ebenfalls kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Auch eine als wesentlich zu bewertende Änderung der erschütterungstechnischen Situation ergibt sich nicht **(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

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm, Schall- und Abgasemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen und durch den allgemeinen Baustellenverkehr auf.

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 Stadtbahnverbindung und den Niedrigbahnsteig vorgeprägt. Aufgrund der Vorbelastung des Gebiets (hoher Versiegelungsgrad, hohe Verkehrs- und Lärmbelastung) handelt es sich nicht um einen empfindlichen Standort. Angrenzend an den Straßenverlauf liegen in der Umgebung des Plangebiets überwiegend Gebäudekomplexe in Form von Büro- oder Gewerberäumen.

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 betroffene Gebiet weist keine besonderen natürlichen Ressourcen auf. Grundsätzlich liegt für das Untersuchungsgebiet in seiner Gesamtheit eine Einstufung als Bereich von Biotoptypen mit sehr geringer Bedeutung, laut Landschaftsrahmenplan der Region Hannover von 2013, vor. Es wird in keine nennenswerten Tiere, Pflanzen und Böden eingegriffen.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Landeshauptstadt Hannover an der Grenze des Stadtteils Vahrenwald auf der Vahrenwalder Straße. In der weiten Umgebung finden sich wechselnd bebaute und unbebaute Flächen. Insgesamt ist die Fläche weiträumig von einem Siedlungsgebiet umgeben. Etwa 50 m nördlich der Haltestelle befindet sich die Mittellandkanalbrücke der Vahrenwalder Straße. 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. Es kommen keine Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz vor. 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 nicht als erheblich einzustufen (**Schutzgut Fläche und Boden**).

Der Grundwasserkörper gehört zur „Wietze/Fuhse Lockergestein“ (nach Wasserrahmenrichtlinie; DE_GB_DENI_4_2116). Durch den hohen Versiegelungsgrad durch Straßenverkehrsflächen im Untersuchungsgebiet liegt eine Beeinträchtigung der Grundwassersituation vor. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Flächeninanspruchnahme des geplanten Vorhabens bleibt der Grundwasserbestand, auch wenn die anlagenbedingte Versiegelung zu einer Reduktion der Grundwasserneubildungsrate führt, über die gesamte Strecke dadurch insgesamt unberührt. Negative Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser entstehen daher nicht (**Schutzgut Wasser**).

Aufgrund der vorbelasteten Lage durch den Straßen- und Bahnverkehr werden die Störungen der Fauna durch die Emission von Stäuben und Schadstoffen sowie durch optische und akustische Impulse als temporär und 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 des einen Baumes mit der im direkten Nahbereich liegenden Allee weitere, ähnliche Strukturen im räumlichen Zusammenhang vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass die Vögel in der Umgebung Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung haben. Vor diesem Hintergrund sind auch hier 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. Die Baustelleneinrichtungsflächen werden auf bisher versiegelten Flächen eingerichtet. Eine baubedingte Inanspruchnahme unversiegelter Biotope erfolgt nicht (**Schutzgut Pflanzen**).

Bezüglich der Beurteilung des Lärmpegels durch die Stadtbahn als auch durch den Straßenverkehr sind keine negativen Umweltauswirkungen festzustellen, da keine wesentliche Änderung gem. der 16. BImSchV vorliegt (**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

Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben werden keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursacht, da es sich um eine punktuelle Maßnahme in einem vorbelasteten Gebiet handelt.

Darüber hinaus wurde in einer schalltechnischen Untersuchung und in einer erschütterungstechnischen Untersuchung die Wahrscheinlichkeit für erhebliche negative Auswirkungen in Form von Lärmimmissionen für das Schutzgut Mensch ebenfalls als unwahrscheinlich eingestuft.

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 (Boden, Fläche, Pflanzen) ändert dies jedoch 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

Durch Schutzmaßnahmen erfolgt eine wirkungsvolle Reduzierung der möglichen Beeinträchtigungen (**Schutzgut Boden**).

Bei sorgfältiger Bauausführung nach geltenden Standards und Normen ist bei dem Schutzgut Wasser mit keinen erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen (**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. Eine erhebliche Störung von Fledermäusen kann durch den Verzicht auf nächtliche Arbeiten vermieden werden. 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. Es ist zudem bei potentiellen Höhlen möglich, einen Einwegeverschluss vor den Öffnungen anzubringen, welcher Tieren das Ausfliegen aus der Höhle ermöglicht, aber ein erneutes Eindringen verhindert. Hierdurch kann die Wahrscheinlichkeit eines reibungslosen Fällablaufs noch weiter vergrößert werden (**Schutzgut Tiere**).

Die Gefährdung von Einzelbäumen und flächigen Gebüschbeständen kann durch die Errichtung von Biotopschutzzäunen effektiv vermieden werden. Sollte sich durch die Finalisierung der Auswertung der Wurzelsondierung abweichend vom bisherigen Ergebnis ergeben, dass in den überplanten Bereich Wurzeln hineinragen, sind diese entsprechend durch Wurzelschutzmaßnahmen zu schützen. Im Rahmen der Planung ist die Neupflanzung von drei Einzelbäumen im räumlichen Zusammenhang vorgesehen. Sofern sich der Baum, für welchen Wurzelsondierungen durchgeführt wurden, wider

Erwarten nicht erhalten lässt, ist dieser nach den entsprechenden Maßgaben zu ersetzen bzw. zu kompensieren (**Schutzgut Pflanzen**).

Durch das Einhalten der einschlägigen Regelwerke können die Belastungen der durch die Bauphase zeitlich und örtlich begrenzt eintretenden Lärm- und Schallemissionen weitestgehend vermieden werden (**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 in dem betroffenen Gebiet 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 geringen Wertigkeit der stark anthropogen überformten Flächen und der beabsichtigten Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ebenfalls nicht erheblich.

Darüber hinaus wurde in einer schalltechnischen Untersuchung und in einer erschütterungstechnischen Untersuchung dargelegt, dass erhebliche negative Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind.

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.

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, 11.06.2024

gez.

Finkeldey