



Feststellung auf Bestehen oder Nichtbestehen der UVP-Pflicht gemäß § 5 Absatz 1 UVPG

Gemäß § 5 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde auf der Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers/ der Vorhabenträgerin sowie eigener Informationen unverzüglich fest, dass nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht.

Vorhaben: Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Rethen/Galgenbergweg auf der Stadtbahnstrecke B-Süd in Laatzen

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) beabsichtigt auf der Stadtbahnstrecke B-Süd den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Rethen/Galgenbergweg mittels eines Mittelhochbahnsteigs. Die hier durchgeführte Prüfung umfasst die im April 2019 eingereichten Planunterlagen.

Die Haltestelle Rethen/Galgenbergweg ist momentan ebenerdig als Niedrigbahnsteighaltestelle ausgeführt. Die Haltestelle ist in der Hildesheimer Straße (Kreisstraße (K) 260) gelegen und soll durch einen 70 Meter langen Mittelhochbahnsteig ersetzt werden. Die Haltestelle rückt dabei stadteinwärts beziehungsweise in nordöstliche Richtung. Der Bahnkörper wird im Bereich des Hochbahnsteiges zu einem tiefeingedeckten Grüngleis mit Vignolschienen auf Betonlängsbalken umgebaut. Dabei liegt die neue Gleisachse etwa 0,5 Meter tiefer als die Bestandsgleisachse. Im Kreuzungsbereich ist der Gleiskörper überfahrbar und als Rillenschienengleis auf Betonplatte mit Gussasphalteindeckung geplant. Eine weitere bauliche Veränderung ist die Verlegung der Einmündung der Franz-Carl-Achard-Straße, um dort einen Fußgängerüberweg an die Haltestelle anschließen zu können.

Gemäß § 8 Absatz 3 Satz 2, 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind Nahverkehrspläne (NVP) mit dem Ziel zu erstellen, die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen in Bezug auf den Personennahverkehr zu berücksichtigen und bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dementsprechend sollen die jetzigen Niedrigbahnsteighaltestellen durch Haltestellen mit einem Mittelhochbahnsteig ersetzt werden.

Gemäß der Anlage 1 UVPG ist für das geplante Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Absatz 3 Satz 2 Nr. 2 UVPG in Verbindung mit § 7 Satz 1 UVPG erforderlich (vgl. UVPG Anlage 1, Nr. 14.11: Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen).

Die Vorprüfung gemäß § 7 UVPG beinhaltet eine überschlägige Prüfung, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung der Anlagen 2 und 3 UVPG hinsichtlich der Merkmale des Vorhabens, des Standortes des Vorhabens und der Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

1. Merkmale des Vorhabens

1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und der Abrissarbeiten

Die Länge der Maßnahme beträgt etwa 278 Meter. Es ist geplant, die Haltestelle Rethen/ Galgenbergweg durch einen Haltepunkt mit einem Mittelhochbahnsteig zu ersetzen. Der geplante Mittelhochbahnsteig wird 70,00 Meter lang (ohne Rampen), hat eine Mindestbreite von 4,0 Meter inklusive der Geländer und eine Höhe von 81,5 cm über der Schienenoberkante. Zu beiden Seiten befindet sich jeweils eine Rampe. Auf der stadteinwärtigen Seite besteht diese aus drei Rampenteilen, welche eine Länge von insgesamt 21,50 Meter aufweisen, auf der stadtauswärtigen Seite besteht die Rampe aus zwei Rampenteilen, so dass diese Rampe insgesamt 15,50 Meter lang ist. Vor beiden Rampen befindet sich jeweils eine 5,0 Meter breite Vorfläche. Die Vorflächen der Rampen (= Aufstellflächen) werden mit taktilen Elementen sowie Lichtsignalanlagen ausgestattet.

Im Zuge der Maßnahme müssen drei Gehölze, zwei Acer platanoides, ein Acer campestre und ein Sambucus nigra, entfernt werden. Anlagebedingt werden rund anrechenbare 610 Quadratmeter Boden von allgemeiner Bedeutung für die Aufweitung der Trassen auf der westlichen Seite der K 260 versiegelt. Durch die Entsiegelung von anrechenbaren 85 Quadratmeter Fläche der vorhandenen Haltestelle entsteht in der Summe eine anrechenbare Versiegelung von 525 Quadratmeter. Temporär werden Flächen für die Baustelleneinrichtung, Lagerung und Befahrung benötigt.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Der betroffene Raum ist hauptsächlich durch intensiv betriebenen Straßenverkehr und Besiedlung geprägt. Andere für diese Prüfung relevante bestehende oder zur Zeit der Prüfung zugelassene Vorhaben oder Tätigkeiten sind nicht im Wirkraum des hier beantragten Vorhabens.

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

1.3.1 Fläche: Umfang einer Inanspruchnahme durch Flächenentzug oder Nutzungsänderung

Es werden neue Flächen in Anspruch genommen und zum Teil versiegelt. Anlagebedingt werden etwa 1.451 Quadratmeter Boden von allgemeiner Bedeutung (teil-)versiegelt und 339 Quadratmeter ganz- beziehungsweise teilentsiegelt. Eine Änderung der Nutzbarkeit der des Schutzgutes Fläche ist nicht zu erwarten.

1.3.2 Boden: Umfang einer Inanspruchnahme durch Versiegelung, Verdichtung, Bodenabtrag / -auftrag, Entwässerung, Eintrag von Schadstoffen

Anlagebedingt werden etwa 1.451 Quadratmeter Boden von allgemeiner Bedeutung versiegelt. Durch die (Teil-)Entsiegelung von 339 Quadratmeter Fläche entsteht eine anrechenbare Neuversiegelung in Höhe von 525 Quadratmeter. Die natürlichen Böden dieser Flächen sind durch die vorhandenen verkehrlichen Anlagen (Stadtbahn, Straßen, Rad- und Fußwege) anthropogen stark vorbelastet und in ihren ökologischen Bodenfunktionen massiv eingeschränkt. Aufgrund der Vorbelastung und intensiven Nutzung sind die Böden im Plangebiet von geringer (versiegelte Flächen) und allgemeiner (nicht versiegelte Flächen) Bedeutung. Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz kommen nicht vor.

Aufgrund der vorhandenen mittleren Pseudogley-Braunerde sind keine dauerhaften erheblichen Beeinträchtigungen des Bodengefüges beziehungsweise der Bodenfunktionen durch Verdichtung zu erwarten, so dass erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden hierdurch nicht zu erwarten sind.

Gemäß § 14 Absatz 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) sind Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen ... die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die 525 Quadratmeter Neuversiegelung stellen eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Das Vorhaben ist als Eingriff im Sinne des §14 BNatSchG zu bewerten.

Bei der Beachtung der DIN 19731:1998-05 (Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial) und DIN 18915:2018-06 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten) und der Satzung des Zweckverbandes Abfallwirtschaft der Region Hannover über die Abfallwirtschaft in der Region Hannover (Stand 01/2003) beziehungsweise den Anforderungen der LAGA an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen (LAGA 2003) ist nicht mit nachhaltigen negativen Einwirkungen und dem Eintrag von Schadstoffen ist zu rechnen.

1.3.3 Wasser: Art eines Gewässerausbaus, Flächen-, Volumen- oder Qualitätsveränderung, Einleitungen, Entnahmen von Grund- oder Oberflächenwasser

Oberflächengewässer und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens. Der Grundwasserflurabstand liegt im Vorhabenbereich zwischen 5 bis 10 Meter. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Ein Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu erwarten.

1.3.4 Tiere: Angaben zur Inanspruchnahme von Tieren

Temporär wird der Lebensraum von Tieren (hier vor allem der Brutvögel) im Bereich der Baumaßnahme eingeschränkt. Baulärm und Baubetrieb stellen temporäre und diskontinuierliche Störquellen dar. Die Bauzeit beträgt geschätzte sieben Monate.

Das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG wird durch Bauzeitenregelung vermieden.

Die nächstgelegenen für die Gastvögel wertvollen Bereiche liegen etwa 425 Meter (Leine bei Koldingen) beziehungsweise 6.410 Meter (Ricklinger Teiche) entfernt. Biotope der landesweiten Biotopkartierung befinden sich in einem Mindestabstand von circa 1.000 Meter. Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“ (EU-DE 3624-331) hat einen Abstand von 580 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Hildesheimer Wald“ (VSG EU-DE 3825-401) hat einen Mindestabstand von etwa 15 Kilometer.

Zwingend notwendige Gehölzmaßnahmen sind gemäß § 39 Absatz 5 Nr. 2 BNatSchG nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. durchzuführen. Hierdurch wird garantiert, dass artenschutzrechtlich relevante Brutvogelarten während der Brutzeit nicht gestört, verletzt oder getötet werden.

Von den untersuchten Bäumen weist keiner potenziell geeignete Höhlen oder Spalten als Quartier für Fledermäuse auf. Somit ist das Vorkommen beziehungsweise eine Betroffenheit von Fledermausarten sowie auch anderen Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie als artenschutzrechtlich relevante Tierartengruppen nach § 44 Absatz 5 BNatSchG nicht zu erwarten.

Weitere Tierartengruppen sind voraussichtlich nicht betroffen.

1.3.5 Pflanzen: Angaben zur Inanspruchnahme von Pflanzen

Baubedingt werden zwei *Acer platanoides*, ein *Acer campestre* und ein *Sambucus nigra* gefällt. Durch die Anwendung der DIN 18920:2014-07 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) und der RAS-LP 4 (Richtlinien zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) sind keine nachhaltigen negativen Einwirkungen zu befürchten.

Artenarme Scherrasen- und Trittrasenflächen und Ziergebüsche aus überwiegend nicht heimischen Gehölzarten an der Franz-Carl-Achard-Straße und zwischen den Garagen entlang des Fußweges samt dem dortigen *Sambucus nigra* werden überbaut. Artenarmer Scherrasen ist geprägt durch intensive Nutzung und Pflege und besteht in der Regel nur aus Süßgräsern (zum Beispiel *Festuca rubra* agg., *Poa pratensis* und *Lolium perenne*). Infolge der intensiven Nutzungen und Pflege sind dies normalerweise sehr artenarme Lebensräume, in denen hauptsächlich einige bodenbewohnende Insekten, wie z.B. verschiedene Lauf-/ Kurzflügelkäfer- und Erdeulenarten, vorkommen. Aufgrund der geringen Bedeutung der Flächen ist hier nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

Während der Bauzeit werden Grünflächen im angrenzenden Straßenraum durch die Baumaßnahme beeinflusst. Nach dem Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine Renaturierung von Baustellenflächen. Bei der Beachtung der DIN 19731:1998-05 (Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial) und DIN 18915:2018-06 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten) ist nicht mit nachhaltigen Beeinträchtigungen zu rechnen.

1.3.6 biologische Vielfalt: Angaben zur Inanspruchnahme der biologischen Vielfalt

Eine Relevanz des Vorhabens für die biologische Vielfalt ist nicht erkennbar.

1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes

Die zu entfernenden Gleise, Pflaster, Fahrbahnbeläge und andere Baustoffe werden fachgerecht entsorgt. Der Oberboden wird im Bereich der größeren Abgrabungen (Baugruben) abgeschoben und bis zum Wiedereinbau sachgerecht und getrennt zwischengelagert. Die Baugruben und Baustelleneinrichtungsflächen werden nach Bauende rekultiviert / wiederhergestellt.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

Der hier durchgeführten überschlägigen Prüfung, ob es betriebsbedingt zu Umweltverschmutzungen und Belästigungen kommen könnte, liegt unter anderem die Schalltechnische Untersuchung vom 29.04.2019 der Gesellschaft für Technische Akustik mbH (GTA) zu Grunde.

1.5.1 Erschütterungssituation

Gemäß Rechtsprechung (BVerwG 7 A 14.09) ist eine Erhöhung der Erschütterungen für den Prognose-Fall (Situation mit prognostiziertem Verkehrsaufkommen bei geänderter Infrastruktur) gegenüber dem Prognose-Null-Fall (Situation mit prognostiziertem Verkehrsaufkommen bei unveränderter Infrastruktur) um bis zu 25 % nicht zu beanstanden. Bei der Einwirkung von Erschütterungen ist eine Erhöhung um bis zu 25 % nicht wahrnehmbar. Im ungünstigsten Fall ergibt sich eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen in der Wohnbebauung um maximal 9 %.

Aus den geplanten Maßnahmen ergibt sich damit in keinem Fall eine als wesentlich zu bewertende Erhöhung der Erschütterungsimmissionen.

1.5.2 Geräuschimmissionen

1.5.2.1 Schienenverkehrsgeräusche

Die Berechnung der Schallemissionen der Stadtbahn erfolgt auf Grundlage der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Anlage 2 (zu § 4) - Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03). Bei der Berechnung von Straßenbahnen/Stadtbahnen ist ein Korrekturfaktor von -5 dB, als geringere Störwirkung von Schienenverkehrsgeräuschen gegenüber Straßenverkehrsgeräuschen, bis Ende 2018 zu berücksichtigen. Für das hier vorliegende Gutachten wurde der Korrekturfaktor von -5 dB nicht in Ansatz gebracht, da die Antragstellung zur Planfeststellung 2019 erfolgt.

Durch die Änderungen der Gleislagen und der Änderungen der Oberbauformen zur „Gleiseindeckung mit tief liegender Vegetationsebene“ im Stadtbahntrassenbereich, errechnen sich für die Mehrzahl der Fassadenpunkte Pegelminderungen, in Teilbereichen von bis zu 1,0 dB(A) Tag/Nacht. Demnach verringern sich die Schienenverkehrsgeräusche mit der geplanten Maßnahme. Für den Prognose-Fall errechnen sich Beurteilungspegel (gerundet) am Tag unter 70 dB(A) und nachts kleiner gleich 60 dB(A). Für den Betrachtungsfall Prognose-Null liegen die Beurteilungspegel (gerundet) am Tag unter dem Bezugswert von 70 dB(A) und nachts unter dem Wert von 60 dB(A).

In Bezug auf die Schienenverkehrsgeräusche ist eine Verbesserung der Lärmsituation zu erwarten.

1.5.2.2 Straßenverkehrsgeräusche

Die Berechnung der Schallemissionen des Straßenverkehrs erfolgt auf Grundlage der aktuellen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) beziehungsweise der 16. BImSchV, Anlage 1 (zu § 3) - Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen. Für den Prognose-Fall ist Verschwenkung der Franz-Carl-Achard-Straße geplant. Durch die Baumaßnahme ergeben sich sowohl Pegelerhöhungen, in Teilen bis zu 1,1 dB(A) am Tag und 1,0 dB(A) in der Nacht, als auch Pegelminderungen von bis zu 1,2 dB(A) am Tag/ Nacht. Für den Prognose-Fall errechnen sich Beurteilungspegel (gerundet) am Tag unter 70 dB(A) und nachts kleiner gleich 60 dB(A). Für den Betrachtungsfall Prognose-Null liegen die Beurteilungspegel (gerundet) am Tag unter dem Bezugswert von 70 dB(A) und nachts unter dem Wert von 60 dB(A).

In Bezug auf die Straßenverkehrsgeräusche ist keine wesentliche Änderung zwischen aktueller und erwarteter Situation der Immissionssituation zu erwarten.

1.5.2.3 Summenpegel aus Schienen- und Verkehrsgeräuschen

Durch die Planung erhöhen sich die Pegelwerte für den Prognose-Fall aus der Summen-Pegelbetrachtung Straße und Schiene am Tag bis zu 0,6 dB(A) und nachts bis zu 0,4 dB(A) bei Unterschreitung der Bezugswerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht, wobei im Großteil des Plangebietes die Pegel um bis zu 1,0 dB(A) Tag/Nacht sinken.

Gemäß § 1 Absatz 2 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn ... durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Die Verlegung der Haltstelle, der Umbau von einer Niedrighaltestelle zu einem Hochbahnsteig, der Rückbau der ursprünglichen Haltestelle und die Verschwenkung der Franz-Carl-Archard-Straße sind zweifelsfrei als erheblicher baulicher Eingriff zu werten.

Laut der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung werden die Beurteilungspegel nicht auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Im untersuchten Bereich liegen die aktuellen Pegel unter 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch das Vorhaben zu keiner wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen kommt und es dadurch zu keinen erheblichen negativen Umweltauswirkungen kommen kann.

1.5.2.4 Fazit zu den Schallimmissionen

Es wird festgestellt, dass keine erhebliche Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorliegt. Das Schutzgut Mensch ist hier nicht in besonderer Weise vom Vorhaben erheblich negativ beeinträchtigt.

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

Während der Bauphase und bei Unterhaltungsarbeiten gelten die einzuhaltenden technischen Regeln, zum Beispiel beim Betanken von Fahrzeugen mit Dieselkraftstoff oder dem Umgang mit Anstrichen zum Korrosionsschutz. Darüber hinaus werden keine gefährlichen Stoffe eingesetzt oder gelagert. Ein erhöhtes Unfallrisiko besteht nicht.

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

Ein erhöhtes Störfallrisiko bei dem Betrieb der Stadtbahnhaltestelle und der dazugehörigen Anlagen ist nicht erkennbar.

1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, zum Beispiel durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Während der Bauphase treten zeitlich und örtlich begrenzt Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen und den Ersatzhaltestellenbetrieb auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

2. Standort der Vorhaben

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

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

Das Plangebiet gehört überwiegend zu den lufthygienisch und bioklimatisch belasteten Siedlungsräumen. Der Vorhabenbereich wird überwiegend für den Güter- und Personenverkehr genutzt. Eine Änderung der grundsätzlichen Nutzbarkeit ist nicht zu erwarten.

Überregionale Verkehrswege werden in Plangebiet nicht gekreuzt. Vorübergehend kann es durch die Bautätigkeit zu Nutzungsbeeinträchtigungen, wie eingeschränkter Befahrbarkeit der K260 oder der Erreichbarkeit der Flächen und Wege entlang der Baustrecke kommen. Entsprechende Beeinträchtigungen werden auf das unabdingbare Maß beschränkt.

Die Funktionen für Siedlung und Erholung sind nur in bedingtem Maße gegeben. Durch den Bau des Mittelhochbahnsteigs wird sich die aktuelle Situation nicht erheblich positiv oder negativ ändern.

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)

2.2.1 Fläche Flächenverfügbarkeit, Nutzungsmöglichkeit

Der Vorhabenbereich wird überwiegend für den Güter- und Personenverkehr genutzt. Eine Einschränkung der Flächenverfügbarkeit ist gegenwärtig durch die bestehende Haltestelle und die dazugehörigen Anlagen gegeben.

Es sind folgende nachhaltige dauerhafte Änderungen der Flächeninanspruchnahme zu erwarten: Die Fläche des Mittelhochbahnsteigs samt Rampen und Aufstellflächen, die dazugehörigen technischen Anlagen sowie die Stadtbahnflächen samt Nebenanlagen stehen nicht für andere Nutzungen zur Verfügung. Wobei sich durch Teil- bis Vollentsiegelung insgesamt ein Flächenverlust von 525,0 Quadratmeter ergibt.

2.2.2 Boden: Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion, Stoffliche Belastung der Böden

Der überwiegende Teil des Vorhabens liegt in einen Bereich mit anthropogen überprägtem Boden von geringer Bedeutung. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor. Eine dauerhafte Betroffenheit über das gegenwärtige Maß hinaus ist durch Versiegelung im Bereich des Hochbahnsteigs samt Rampen und Aufstellflächen, der technisch zugehörigen Anlagen und der Nebenanlagen zu erwarten.

2.2.3 Landschaft: Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben

Das Landschaftsbild im Vorhabenbereich weist einen überwiegend intensiv städtisch geprägten Charakter auf. Das Plangebiet ist geprägt durch versiegelte Verkehrsflächen und Fußwege, der Stadtbahntrasse mit dem Schottergleis und den beiden Niedrigbahnsteigen, eine Baumreihe im nördlichen Straßenraum sowie durch die angrenzende Wohnbebauung: nördlich der K260 ein locker

bebautes Einzelhausgebiet, vereinzelt mit dreigeschossiger Zeilenbebauung, südlich der K260 ein verdichtetes Einzel- und Reihenhausgebiet mit einem Garagenhof. Es bestehen Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die angrenzende Bebauung. Von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben ist nicht auszugehen.

2.2.4 Wasser (Oberflächengewässer): Wasserbeschaffenheit: Ökologischer und chemischer Zustand, Situation von Hydraulik/Hydrologie, Morphologie und Beschaffenheit der Gewässersedimente und Grundwasserbeschaffenheit, Grundwassermenge und Stand

Eine dauerhafte Betroffenheit des Grundwassers ist nicht zu erwarten.

Auswirkung während der Bauzeit können nicht vollständig ausgeschlossen werden.

2.2.5 Tiere

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Lebensraumverlust ist punktuell im Bereich der Nebenanlagen zu erwarten. Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

2.2.6 Pflanzen:

Das Plangebiet ist geprägt durch versiegelte Flächen. Die nördliche Seite der K260 säumt eine Reihe aus *Acer platanoides* und *Acer pseudoplatanus* sowie zwei *Tilia spec.* in einer artenarmen Scherrasenfläche. An der jetzigen Niedrigbahnsteighaltestelle steht neben einem Unterstand ein etwa fünf Meter hoher *Sambucus nigra*.

Zudem wird der Niedrigbahnsteig von einem Streifen aus halbruderaler Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte gesäumt. Ein weiterer Streifen aus halbruderaler Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte beginnt an der Franz-Carl-Achard-Straße. Er führt zwischen Gleisbett und Garagenhof entlang und endet am Fußgängerüberweg am westlichen Rand des Niedrigbahnsteiges.

Im Westen des Plangebietes in der Franz-Carl-Achard-Straße befindet sich ein kleiner öffentlicher Platz, der aus einem artenarmen Scherrasen besteht und von einem Gehweg zerschnitten wird. Innerhalb der Rasenfläche stehen fünf junge *Acer platanoides* und ein *Acer campestre* sowie eine junge *Quercus robur*. Hinzu kommen fünf *Thuja spec.* mit bis zu zwei Metern Höhe, zwei *Salix caprea*, eine junge *Fagus sylvatica*, eine *Sorbus intermedia* sowie eine Strauchschicht aus *Rosa spec.* und *Cornus sanguinea*.

Baubedingt werden zwei *Acer platanoides* und ein *Acer campestre* gefällt, sowie artenarme Scherrasen- und Trittrasenflächen und Ziergebüsche aus überwiegend nicht heimischen Gehölzarten an der Franz-Carl-Achard-Straße und zwischen den Garagen entlang des Fußweges samt dem dortigen *Sambucus nigra* überbaut.

Eine temporäre Betroffenheit während der Bauphase wird durch Beschränkung der Flächeninanspruchnahme auf geringwertige Flächen, wie zu Beispiel der bereits versiegelte Straßenraum und Flächen mit geringen biologischem Wert vermieden.

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Biotopverlust ist punktuell im Bereich der Fläche für sechs Fahrradbügel zu erwarten. Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

2.2.7 Biologische Vielfalt

Eine Betroffenheit der Artenvielfalt durch das geplante Vorhaben ist aufgrund der annähernd gleichartigen Vorbelastungen durch die vorhandene Bebauung nicht zu erwarten.

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 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes

Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“ (EU-DE 3624-331) hat einen Abstand von 580 Meter. Das FFH-Gebiet „Bockmerholz, Gaim“ (EU-DE 3625-331) hat einen Abstand von etwa 2.320 Metern.

Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Hildesheimer Wald“ (VSG EU-DE 3825-401) hat einen Mindestabstand von etwa 15 Kilometer. Eine Betroffenheit der FFH-Gebiete, seiner Erhaltungsziele sowie den maßgeblichen Bestandteilen ist durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten.

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

Das Naturschutzgebiet (NSG) „Wehmholz“ (NSG HA-000138) ist etwa 3.400 Meter entfernt. Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine NSG nach § 23 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

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

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Nationalparke (NP) nach § 24 Absatz 1 BNatSchG und keine nationalen Naturmonumente nach § 24 Absatz 4 BNatSchG vorhanden.

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Biosphärenreservate (BSR) gemäß § 25 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

In der weiteren Umgebung sind Landschaftsschutzgebiete (LSG) vorhanden. Das LSG „Kiesgrubengebiet Gleidingen“ (LSG H-00040) hat einen Abstand von 640 Meter zur geplanten Maßnahme, das LSG „Obere Leine“ (LSG H-00021) von 700 Meter und das LSG „Gaim - Bockmer Holz“ (LSG H-00020) von 2.150 Meter.

Ein negativer Einfluss auf die oben genannten Gebiete ist nicht zu befürchten.

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes

Direkt im Vorhabenbereich sind keine Naturdenkmale gemäß § 28 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich punktuelle geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 Absatz 1 BNatSchG. Gemäß § 1 der Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern, Hecken und Feldgehölzen im Gebiet der Stadt Laatzen (Amtsbl. für den LK Hannover Nr. 11/1998, S. 127ff. v. 19.03.1998, i.d.F. der 1. Änderung vom 15.09.2000, Amtsbl. für den LK Hannover Nr. 40/2000, S. 319) sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 150 cm gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden allgemein geschützt. Von der Baumaßnahme sind verschiedene Gehölze (wie zum Beispiel *Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus*, *Acer campestre*, *Tilia spec.* und *Sambucus nigra*)

betroffen. Durch die Anwendung der DIN 18920:2014-07 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), der RAS-LP 4 (Richtlinien zum Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) und Beachtung des § 3 der Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern, Hecken und Feldgehölzen im Gebiet der Stadt Laatzen sind keine nachhaltigen negativen Einwirkungen zu befürchten.

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope gemäß § 30 BNatSchG.

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes

Innerhalb des Vorhabenbereiches befinden sich keine Wasserschutzgebiete (WSG) gemäß § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Im Bereich des Vorhabens sind keine Heilquellenschutzgebiete (HQSG) gemäß § 53 Absatz 4 WHG vorhanden. Im Bereich des Vorhabens sind keine Risikogebiete gemäß § 73 Absatz 1 WHG vorhanden. In einer Entfernung von etwa 460 Metern befindet sich die Überschwemmungsgebietsverordnungsfläche „Leine“ nach § 76 (WHG) in Verbindung mit § 115 Abs. 2 des Niedersächsischen Wassergesetzes. In etwa 416 Meter liegt das vorläufig zu sichernde Überschwemmungsgebiet (ÜSG) „Leine-2“ nach §76 Absatz 3 und 2 WHG. Im direkten Bereich des Vorhabens sind keine Überschwemmungsgebiete gemäß § 76 WHG vorhanden.

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

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Gebiete, für die durch Gemeinschaftsvorschriften bestimmte Umweltqualitätsnormen festgelegt und bereits überschritten sind, vorhanden.

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes

Das Vorhaben befindet sich in der Stadt Laatzen im Stadtteil Rethen. Die Stadt Laatzen ist als Mittelzentrum gemäß Punkt 2.2, Nummer 07 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) der Anlage 1 zu § 1 Absatz 1 Raumordnungsgesetz (ROG) eingestuft.

Durch das Vorhaben werden die Funktionen im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 ROG, wie Schaffung eines Freiraumverbundsystems, Siedlungskonzentration, Begrenzung der Flächeninanspruchnahme im Mittelzentrum Laatzen nicht erheblich gefährdet.

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

Im Plangebiet befinden sich keine Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

In der weiteren Umgebung befinden sich das Einzeldenkmal gemäß § 3 Absatz 2 NDSchG Arbeiterwohnheim Zuckerfabrik (Rethen/ Zuckerstraße 17) als Beispiel der Sozialgeschichte der Zuckerfabrik.

Eine Beeinträchtigung der Gebäude durch bau- und betriebsbedingte Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung der Baudenkmale beziehungsweise negative Veränderungen des Erscheinungsbildes und des Denkmalwerts sind nicht zu erwarten.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen, Fazit

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen

Wie unter den Punkten 1 und 2 dargestellt, sind erhebliche nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches nicht zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten, die nicht kompensiert werden können. Durch die jetzt schon vorhandene räumliche Situation, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für Menschen im Vorhabensbereich durch die Maßnahme zu rechnen. Die neuen Seitenhochbahnsteige stellen zwar im Hinblick auf das Landschaftsbild einen Eingriff dar, dieser wird aber durch die Ausgestaltung des eigentlichen Bauwerks sowie der Umgestaltung des Umfeldes auf ein hinnehmbares Maß reduziert.

Abschließend ist nach überschlägiger Vorprüfung festzustellen, dass durch das Vorhaben zwar erhebliche aber keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Eine UVP ist im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen somit nicht durchzuführen.
Diese Feststellung ist nach § 5 Absatz 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

i.A. 

Erlar (P248),