



P248-30161-61
27.09.2019

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 Kurze-Kamp-Straße auf der Stadtbahnstrecke A-Nord in Hannover

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) beabsichtigt auf der Stadtbahnstrecke A-Nord den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Kurze-Kamp-Straße mittels Seitenhochbahnsteigen. Die hier durchgeführte Prüfung umfasst die im September 2019 eingereichten Planunterlagen.

Die Haltestelle Kurze-Kamp-Straße ist momentan ebenerdig als Niedrigbahnsteighaltestelle ausgeführt und südlich der Bischof-von-Ketteler-Straße gelegen. Sie soll durch zwei 70 Meter lange Seitenhochbahnsteige ersetzt werden. Die Haltestelle rückt dabei stadtauswärts beziehungsweise in nordöstliche Richtung und wird dann nördlich der Bischof-von-Ketteler-Straße gelegen sein. Gleichzeitig wird die Stadtbahntrasse um etwa 20 Meter nach Westen verschoben. Die vorhandene, nicht mehr benötigte Gleisanlage wird vollständig zurückgebaut. Im Zuge des Vorhabens soll auf einem etwa 112 Meter langen Teilbereich südlich der Bischof-von-Ketteler-Straße und im Bereich der Hochbahnsteige ein tiefeingedecktes Grüngleis mit Vignolschienen auf Betonlängsbalken realisiert werden. Im Kreuzungs- und Querungsbereich ist der Gleiskörper überfahrbar mit Großflächenplatten geplant.

Des Weiteren ist eine Verlängerung des Fuß- und Radweges parallel zur neuen Trasse bis zur Kurze-Kamp-Straße vorgesehen. In den Nebenanlagen nördlich der Bischof-Ketteler-Straße auf der stadteinwärtigen Seite sind fünf Fahrradbügel sowie am stadtauswärtigen Hochbahnsteigende auf der nordwestlichen Seite entlang des Grünstreifens zwischen dem Gleisbereich und dem Neubaugebiet Herzkamp drei weitere, hintereinander liegende Fahrradbügel geplant.

Für das Vorhaben werden voraussichtlich 29 Laubbäume gefällt und 904 Quadratmeter Fläche neu versiegelt.

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 450 Meter. Es ist geplant, die Haltestelle Kurze-Kamp-Straße durch einen Haltepunkt mit zwei Seitenhochbahnsteigen zu ersetzen. Die geplanten Hochbahnsteige werden jeweils 70,00 Meter lang (ohne Rampen), haben eine Mindestbreite von 2,5 Meter inklusive der Geländer und eine Höhe von 81,5 Zentimeter über der Schienenoberkante. Zu beiden Seiten befinden sich jeweils zweiteilige Rampen. Die Rampenbreite beträgt zwischen den Handläufen je 1,5 Meter. Die Rampen haben eine Länge von jeweils 14,5 Meter. Die Bahnsteigoberflächen, die Bahnsteigkanten, sowie die Oberflächen der Rampen erhalten einen dunklen Natursteinbelag. Zwischen Bahnsteigbelag und Bahnsteigkante ist ein heller taktiler Leitstreifen angeordnet. Auf beiden Bahnsteigen werden taktile Leitelemente an den Bahnsteig- und Rampenenden, Einstiegsfelder und Abzweigfelder zur Notruf-Informationen-Säule vorgesehen. Die Vorflächen der Rampen (= Aufstellflächen) werden mit taktilen Elementen sowie Lichtsignalanlagen ausgestattet.

Im Zuge der Maßnahme müssen 29 Gehölze, 26 Quercus robur, zwei Malus spec. sowie eine Salix alba 'Tristis' entfernt werden. Es werden 163 Quadratmeter Halbruderale Gras- und Staudenflur überbaut. Anlagebedingt werden rund anrechenbare 2.142 Quadratmeter Boden von allgemeiner Bedeutung versiegelt. Durch die Entsiegelung von anrechenbaren 1.238 Quadratmeter Fläche der vorhandenen Haltestelle und der alten Trasse entsteht in der Summe eine anrechenbare Versiegelung von 904 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. Das im Bau befindliche Wohngebiet „Herzkamp“ grenzt unmittelbar an den Planungsraum des Vorhabens an. Die erheblichen negativen Auswirkungen der Bauleitplanung auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft werden durch die im Bebauungsplan Nr. 1784 „Hilligenwöhren“ der Landeshauptstadt Hannover vom 26.08.2016 festgesetzten Maßnahmen kompensiert, so dass keine erheblichen negativen Auswirkungen verbleiben, die kumulierend mit dem geplanten Vorhaben wirken könnten. 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 2.142 Quadratmeter Boden von allgemeiner Bedeutung (teil-)versiegelt und 1.238 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 2.142 Quadratmeter Boden von allgemeiner Bedeutung versiegelt. Durch die (Teil-)Entsiegelung von 1.238 Quadratmeter Fläche entsteht eine anrechenbare Neuversiegelung in Höhe von 904 Quadratmeter. Die natürlichen Böden dieser Flächen sind Infolge der starken anthropogenen Überprägung der Böden (durch Versiegelung, Aufschüttungen und ehemalige ackerbauliche Nutzung) 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 2.142 Quadratmeter Neuversiegelung stellen eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Das Vorhaben ist als Eingriff im Sinne des §14 BNatSchG zu bewerten. Die nicht durch die (Teil-)Entsiegelung der vorhandenen Haltestelle und Trasse ausgeglichene neuversiegelte Fläche wird durch die Pflanzung von vier Bäumen kompensiert.

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 unter zwei 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 zwölf Monate.

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

Die nächstgelegenen für Gastvögel wertvollen Bereiche liegen etwa 1.900 Meter (Langenhagen Regenrückhaltebecken) beziehungsweise 2.620 Meter (Langenhagen Silbersee) entfernt. Die nächstgelegenen für Brutvögel wertvollen Bereiche liegen etwa 2.000 beziehungsweise 3.020 Meter entfernt. Biotope der landesweiten Biotopkartierung befinden sich in einem Mindestabstand von circa 2.250 Meter. Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Altwarmbüchener Moor“ (EU-DE 3525-331) hat einen Abstand von 4.288 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ (VSG EU-DE 3521-401) hat einen Mindestabstand von etwa 25 Kilometer.

Zwingend notwendige Gehölzmaßnahmen sind gemäß § 39 Absatz 5 Nr. 2 BNatSchG nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02 (in Schaltjahren bis 29.02.) 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 26 Quercus robur, zwei Malus spec. sowie eine Salix alba 'Tristis' 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.

Für die Anlage der neuen Seitenhochbahnsteige und der Verlegung der Trasse werden rund 163 Quadratmeter Halbruderale Gras- und Staudenflur (Wertstufe III - Vorkommen von allgemeiner Bedeutung) überbaut. Durch die extensive Pflege einer rund 170 Quadratmeter großen Scherrasenfläche (Wertstufe II - von allgemeiner bis geringer Bedeutung) soll wieder Halbruderale Gras- und Staudenflur entstehen. Durch den Ausgleich und die Aufwertung 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 und anderen 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 13.06.2019 der Bonk - Maire - Hoppmann PartGmbH (BMH) 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. Aus der neuen Lage der Gleise ergibt sich für den Bereich der geplanten Maßnahme eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um bis zu 14 %. Aus den geplanten Maßnahmen ergibt sich laut Punkt 8 der oben genannten schalltechnischen Untersuchung somit 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 sowohl Pegelminderungen als auch -erhöhungen tags und nachts. Die Pegel sinken tagsüber um bis zu 7,2 dB(A) beziehungsweise nachts bis zu 5,6 dB(A) und steigen zum Teil um 2,2 dB(A) tags und 1,9 dB(A) nachts.

Für den Prognose-Fall errechnen sich Beurteilungspegel am Tag unter 70 dB(A) und nachts kleiner gleich 60 dB(A). Für den Betrachtungsfall Prognose-Null liegen die Beurteilungspegel am Tag unter dem Bezugswert von 70 dB(A) und nachts unter dem Wert von 60 dB(A).

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. Die Bischof-von-Ketteler-Straße wird weder in ihrem Querschnitt, Lage, Funktion noch Geschwindigkeit geändert. Es ändern sich keine Parameter, die gemäß RLS 90 zu beachten sind. Damit ist keine schalltechnische Untersuchung erforderlich. Die Änderung des Bahnübergangs ist in der Betrachtung der Gleise zu berücksichtigen und mit entsprechender Pegelkorrektur gemäß Schall 03 berücksichtigt. 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 Summenpegelbetrachtung Straße und Schiene am Tag bis zu 2,2 dB(A) und nachts bis zu 1,9 dB(A) bei Unterschreitung der Bezugswerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht.

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 Niedrighaltstelle zu einem Hochbahnsteig, der Rückbau der ursprünglichen Haltstelle und die Verschwenkung der Stadtbahntrasse 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 Dieselmotoren 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 Bischoff-von-Ketteler-Straße 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 der Seitenhochbahnsteige samt Rampen und Aufstellflächen, die dazugehörenden technischen Anlagen sowie die Stadtbahnflächen samt Nebenanlagen stehen nicht für andere

Nutzungen zur Verfügung. Wobei sich durch Teil- bis Vollentsiegelung insgesamt ein Flächenverlust von 904,0 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.

Das Gebiet ist ostseitig der Stadtbahntrasse geprägt durch Wohnbebauung mit Gärten, einem Gehölz bestandenen Wall und einem Einkaufsmarkt mit vollständig versiegeltem Parkplatz nördlich der Kurze-Kamp-Straße. Westseitig der Stadtbahntrasse erstreckt sich eine mit Gehölzen bestandene Rasenfläche zwischen Stadtbahntrasse einer Parken und Reisen (P+R) – Anlage. Nördlich der Bischof-von-Ketteler-Straße entsteht das neues Wohngebiet „Herzkamp“ auf einer ehemaligen Ackerfläche. Entlang der Kurze-Kamp-Straße und der Bischof-von-Ketteler-Straße stehen mehrere ältere, raumprägende Bäume.

Unmittelbar südwestlich des Plangebietes erstreckt sich der gemäß § 29 BNatSchG in Verbindung mit § 22 Absatz 1, Nr.1 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) geschützte Landschaftsbestandteil „Metzhof“ (LB-HS 9). Er wurde gemäß Satzung vom 16.12.2010 von der Landeshauptstadt Hannover zu dem geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) erklärt.

Es bestehen demnach Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die angrenzende vorhandene und entstehende 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:

Eine Gehölz bestandene Rasenfläche (Artenarmer Scherrasen) zwischen Gleisanlage und P+R-Anlage ist von zum Teil von älteren Quercus robur und Sträuchern (Corylus avellana, Cornus sanguinea, Acer campestre und Ligustrum vulgare) geprägt. Innerhalb der Strauchpflanzungen hat

sich vereinzelt die gemäß Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) beziehungsweise § 7 Absatz 2 Nr.13 BNatSchG besonders geschützte Art *Ilex aquifolium* angesiedelt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu Gärten ist eine züchterisch veränderte Kultursippe nicht auszuschließen. Eine raumprägende *Salix alba* 'Tristis' steht am nördlichen Rand der Grünfläche. Die Gehölzbestände wurden den Biotoptypen Baumbestand des Siedlungsbereich und Ziergebüsch aus überwiegend einheimischen Gehölzarten zugeordnet. Östlich entlang des Parkplatzes steht eine ältere *Quercus*-Reihe. Zwischen Stadtbahntrasse und Wohnbebauung erstreckt sich ein etwa 125 Meter langer, mit Gehölzen bepflanzter Lärmschutzwall. Der überwiegend dichte, rund 20-30 Jahre alte Gehölzbestand (Sonstiger standortgerechter Gehölzbestand) wird in der Baumschicht von *Quercus robur* dominiert. Arten der Strauchschicht sind *Cornus sanguinea* und *Ligustrum vulgare*. Baubedingt werden 26 *Quercus robur*, zwei *Malus spec.* sowie eine *Salix alba* 'Tristis' gefällt. Zudem werden für die Anlage der neuen Seitenhochbahnsteige und der Verlegung der Trasse rund 163 Quadratmeter Halbruderale Gras- und Staudenflur 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 im Bereich der Fläche der neuen Seitenhochbahnsteige, der neuen Stadtbahntrasse, der Wege und der Fahrradbügel zu erwarten. Der Verlust der 29 Bäume wird durch die Pflanzung von 62 Bäume und einer Aufwertung einer 170 Quadratmeter großen Scherrasenfläche zu einer Fläche mit Halbruderale Gras- und Staudenflur durch extensive Pflege kompensiert.

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) „Altwarmbüchener Moor“ (EU-DE 3525-331) hat einen Abstand von 4.288 Meter.

Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ (VSG EU-DE 3521-401) hat einen Mindestabstand von etwa 25 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) „Altwarmbüchener Moor“ (NSG HA-000444) ist etwa 5.950 Meter, das NSG „Mergelgrube bei Hannover (HPC I)“ (NSG HA 00205) ist rund 6.240 Meter.

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 „Laher Wiesen“ (LSG H-S 00010) hat einen Abstand von 820 Meter zur geplanten Maßnahme, das LSG „Wietzeau“ (LSG H-S 00013) von 1.190 Meter und das LSG „Kugelfangtrift/Segelfluggelände“ (LSG H-S 00016) von 1.280 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 § 1a) der Satzung zum Schutz von Bäumen, Sträuchern und Hecken im Gebiet der Landeshauptstadt Hannover als Geschützte Landschaftsbestandteile (Baumschutzsatzung) (Gem. Abl. 2016, S. 62) sind alle Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 60 cm gemessen in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden allgemein geschützt. Von der Baumaßnahme sind verschiedene Gehölze (wie zum Beispiel Quercus robur oder Salix alba 'Tristis') betroffen.

Angrenzend an den Vorhabensbereich befindet sich der geschützte Landschaftsbestandteil (GLB) „Metzhof“ (GLB H-S 00009).

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 Baumschutzsatzung 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 1.740 Metern befindet sich die Überschwemmungsgebietsverordnungsfläche „Wietze (Region Hannover und Landkreis Celle)“ nach § 76 (WHG) in Verbindung mit § 115 Absatz 2 des Niedersächsischen Wassergesetzes. Im Wirkraum befindet sich kein vorläufig zu sicherndes Überschwemmungsgebiet (ÜSG) 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 liegt am Stadtrand von Hannover im hannoverschen Bezirk Bothfeld-Vahrenheide im Stadtteil Bothfeld. Die Stadt Hannover ist als Oberzentrum gemäß Punkt 2.2, Nummer 06 Satz 1 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 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

Im Plangebiet direkt 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 die im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus der 1950iger Jahren errichteten sogenannten PLANO-Häuser des Architekten Friedrich Lindau (1915–2007). Die Siedlung ist als Baudenkmal einer Gruppe baulicher Anlagen gemäß § 3 Absatz 3 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) geschützt. Ebenso geschützt ist die Friedhofshalle des Jüdischen Friedhofs zusammen mit den Arkaden an der Burgwedeler Straße 90. Eine Beeinträchtigung der Gebäude durch bau- und betriebsbedingte Erschütterungen ist 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 Vorhabenbereich 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 keine erheblichen 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.


Erler (P248)