



### **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:** Einbau einer Gleisverbindung unmittelbar südlich der Haltestelle Laatzen/Ginsterweg auf der Stadtbahnstrecke B-Süd in Laatzen

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) beabsichtigt auf der Stadtbahnstrecke B-Süd den Einbau einer Weiche südlich der Stadtbahnhaltestelle Laatzen/Ginsterweg. Die hier durchgeführte Prüfung umfasst die am 03.09.2019 eingereichten Planunterlagen mit Stand 27.08.2019.

Von den bislang nach Rethen verkehrenden Stadtbahnzügen der Linie 2 sollen ab dem Fahrplanwechsel 2019/20 sieben Verstärkerfahrten in der Spitzenstunde am Morgen nicht bis Rethen durchgeführt werden. Diese sollen am Hochbahnsteig Laatzen/Ginsterweg enden, über den geplanten Gleiswechsel die Fahrtrichtung wechseln und im Linienbetrieb in Richtung Hannover die Fahrt zum Endpunkt Alte Heide fortsetzen. Vorgesehen ist, zwei einfache Weichen aus Vignolgleisen auf Holzschwellen mit einer Schotterbettung einzubauen. Die bestehenden Gleise werden beidseitig durch Stopfen und Richten an die neue Situation angepasst. Eine Veränderung der parallel verlaufenden den Bahnkörper begrenzenden Bordanlagen ist nicht erforderlich. Aufgrund der Anordnung der Weichen müssen drei Fahrleitungsmaste neu angeordnet werden. Ein Verzicht auf Halte in diesem Bereich dient einerseits der Attraktivitätssteigerung durch Beschleunigung für den weitaus größten Teil der Fahrgäste und eröffnet die Möglichkeit, in der Spitzenstunde die Stadtbahnen vom Typ TW 3000 mit optimierten Spaltmaßen einzusetzen.

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 Hängbahnen 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 105,4 Meter. Vorgesehen ist, auf einer Länge von etwa 36,2 Meter zwei einfache Weichen aus Vignolgleisen auf Holzschwellen mit einer Schotterbettung einzubauen. Die bestehenden Gleise werden beidseitig auf einer Länge von etwa 40,2 Meter (Nordseite) beziehungsweise 29,0 Meter (Südseite) durch Stopfen und Richten an die neue Situation angepasst. Eine Veränderung der parallel verlaufenden den Bahnkörper begrenzenden Bordanlagen ist nicht erforderlich. Aufgrund der Anordnung der Weichen müssen drei Fahrleitungsmaste neu angeordnet werden.

Im Zuge der Maßnahme müssen keine Gehölze entfernt werden. Es entsteht keine anrechenbare Versiegelung. 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 wird eine neue Fläche von etwa einem Quadratmeter in Anspruch genommen und versiegelt. 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

Es wird eine Fläche von etwa einem Quadratmeter neu in Anspruch genommen. Aufgrund der Vorbelastung und intensiven Nutzung sind die Böden im Plangebiet von geringer (versiegelte Flächen) Bedeutung. Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz kommen nicht vor.

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. Der eine Quadratmeter Neuversiegelung stellt im Gesamtkontext innenstädtisch geprägter Verkehrsraum keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Das Vorhaben ist nicht 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 liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens. Das Vorhabengebiet befindet sich im Trinkwassergewinnungsgebiet (TWGG) „Grasdorf“ (Gebietsnummer 03253008101, Schutzzone IIIA). 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 vier Wochen, darunter 14 Stunden nächtlicher Arbeit.

Der nächstgelegene für die Gast- und Brutvögel wertvolle Bereich liegen etwa 740 Meter (Leinetal bei Laatzen) entfernt. Biotope der landesweiten Biotopkartierung befinden sich in einem Mindestabstand von circa 720 Meter. Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“ (EU-DE 3624-331) hat einen Abstand von 728 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Hildesheimer Wald“ (VSG EU-DE 3825-401) ist etwa 17 Kilometer entfernt.

Das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG wird durch Bauzeitenregelung vermieden. 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. Im Plangebiet sind keine Bäume vorhanden. 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*

Es werden keine Pflanzen in Anspruch genommen. Aufgrund der geringen Bedeutung der genutzten Flächen (Gleisbett und Fahrsteifen der Kreisstraße K260), ist hier nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

### *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 und andere Baustoffe werden fachgerecht entsorgt. 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 12.04.2019 der Bonk - Maire - Hoppmann PartGmbH 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. Beim Einbau zweier Weichen und dem Betrieb von sieben zusätzlichen Stadtbahnzügen pro Tag ist nicht mit einer Erhöhung der Erschütterungen über 25 % zu rechnen. 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, errechnen sich für die Mehrzahl der Fassadenpunkte Pegelerhöhungen von bis zu 0,2 dB(A) Tag, nachts bleibt die Situation unverändert, da die sieben Züge nur innerhalb des Tageszeitraums über die Weichen fahren. Demnach erhöhen sich die Schienenverkehrsgeräusche mit der geplanten Maßnahme. Für den Prognose- und den Prognose-Null-Fall errechnen sich Beurteilungspegel (gerundet) am Tag unter 70 dB(A) und nachts kleiner gleich 60 dB(A).

##### 1.5.2.2 Straßenverkehrsgeräusche

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf den Straßenverkehr.

##### 1.5.2.3 Summenpegel aus Schienen- und Verkehrsgeräuschen

Wie unter 1.5.2.1 und 1.5.2.2 erwähnt, betrifft die Maßnahme nur den Tageszeitraum und die reinen Gleisanlagen. Es kommt weder im Prognose- noch im Prognose-Null-Fall zu einer Überschreitung der Bezugswerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht.

Aufgrund der Neuplanung Gleisanlage wird sich für einige Bereiche die Immissionssituation künftig verschlechtern.

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.

Der Einbau und der Betrieb der zwei Weichen, sind zweifelsfrei nicht als erheblicher baulicher Eingriff zu werten.

Laut der vorliegenden Schalltechnischen Untersuchung werden die Beurteilungspegel nicht um mindestens 3 dB(A) bei gleichzeitiger Immissionsgrenzwert-Überschreitung oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage beziehungsweise 60 dB(A) in der Nacht erhöht.

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

#### 1.5.2.4 Fazit zu den Schallimmissionen

Ansprüche auf Maßnahmen zum Schallschutz gemäß 16. BImSchV werden nicht ausgelöst.

*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 beiden Weichen 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 auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

Geplant sind unter anderem 14 Stunden nächtlicher Arbeit. Bei Einhaltung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen 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 im Plangebiet nicht gekreuzt. Vorübergehend kann es durch die Bautätigkeit zu Nutzungsbeeinträchtigungen, wie eingeschränkter Befahrbarkeit der stadteinwärts führenden Fahrspur der Hildesheimer Straße (K260) im Baustellenbereich 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 Flächen der Weichen stehen nicht für andere Nutzungen zur Verfügung. Wobei sich dort jetzt schon zwei Gleisstränge samt dazugehörigem Auf- und Unterbau befinden. Neu in Anspruch genommen wird eine Fläche von einem Quadratmeter.

*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 nicht 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 die versiegelten Flächen im Straßenraum. 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 aber nicht vollständig ausgeschlossen werden.

#### *2.2.5 Tiere*

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

#### *2.2.6 Pflanzen:*

Das Plangebiet ist geprägt durch versiegelte Verkehrsflächen (Fahrbahnen, Fußwege, Stadtbahntrasse mit offenem Schottergleis sowie die angrenzende Wohnbebauung.

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.

#### *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 FFH-Gebiet „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe“ (EU-DE 3624-331) hat einen Abstand von 728 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Hildesheimer Wald“ (VSG EU-DE 3825-401) ist etwa 17 Kilometer entfernt.

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*

Naturschutzgebiet (NSG) „Alte Leine“ (NSG HA 00191) hat einen Abstand von 1.160 Meter.

##### *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 „Obere Leine“ (LSG H-S 00021) hat einen Abstand von 515 Meter zur geplanten Maßnahme, das LSG „Mastbrucher Holz“ (LSG H 00057) von 760 Meter und das LSG „Kronsberg“ (LSG H-S 00003) von 1.850 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*

Angrenzend an den Vorhabenbereich 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, Amtbl. 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. Im Plangebiet sind keine Gehölze direkt betroffen. 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.

#### *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*

Das Vorhabengebiet befindet sich im Trinkwassergewinnungsgebiet (TWGG) „Grasdorf“ (Gebietsnummer 03253008101, Schutzzone IIIA).

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 1.160 Metern befindet sich die Überschwemmungsgebietsverordnungsfläche „Leine (LK Hannover, Abschnitt Süd)“ nach § 76 (WHG) in Verbindung mit § 115 Abs. 2 des Niedersächsischen Wassergesetzes.

Im Bereich des Vorhabens sind keine Überschwemmungsgebiete (ÜSG) 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. 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 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.

## **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 Punkt 1.5 dargestellt, sind keine erhebliche nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten.

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

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 3c Satz 1 UVPG zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichten, liegen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht erst dann vor, wenn die nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht maßgebliche Schädlichkeitsgrenze voraussichtlich überschritten wird und damit die Umweltauswirkungen nach Einschätzung der Behörde so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen. Umweltauswirkungen sind vielmehr bereits dann erheblich, wenn sie an die Zumutbarkeitsschwelle heranreichen und deshalb in der Abwägung so gewichtig sind, dass im Zeitpunkt der UVP-Vorprüfung ein Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses nicht ausgeschlossen werden kann (BVerwG, Urt. v. 17.12.2013 - 4 A 1.13 -, juris LS 1 u. Rn. 35ff.). Ein solches Heranreichen an die Zumutbarkeitsschwelle ist hier nicht ersichtlich.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung somit ist nicht durchzuführen.

Diese Feststellung ist nach § 5 Absatz 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

i.A.

 Erler (P248),