



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: Zusätzlicher Aufzug und Brandschutz in Station Aegidientorplatz auf der Stadtbahnstrecke B-Süd und C-Ost in Hannover

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) beabsichtigt auf der Stadtbahnstrecke B-Süd und C-Ost den Einbau eines zusätzlichen Personenaufzugs und zwei fester Treppen in der Haltestelle Aegidientorplatz. Die hier durchgeführte überschlägige Prüfung umfasst die im November 2019 eingereichten Planunterlagen.

Die Haltestelle Aegidientorplatz ist momentan mit zwei Treppenhäusern mit Fahrtreppen, einer festen Treppenanlage und einem Personenaufzug ausgestattet.

Im Rahmen der Maßnahme sollen ein zusätzlicher Aufzug und zwei feste Treppenanlage installiert werden.

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. Dies ist mit den vorhandenen Einrichtungen in der Station nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Die Kapazität des vorhandenen Aufzugs reicht bei den zugrunde zulegenden Nutzerzahlen der Haltestelle nicht aus. Da mit dem Einbau des zusätzlichen Fahrstuhls der Bestandschutz in Sachen Brandschutz entfällt, wird die Installation von zusätzlichen Brandschutzmaßnahmen notwendig. Diese werden unter anderen in Form der zwei zusätzlichen festen Treppenanlagen realisiert.

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 dazugehörenden 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 Maßnahmen finden im laufenden Betrieb direkt in der Haltestelle beziehungsweise punktuell im Straßennebenraum direkt darüber statt. Es ist geplant, die Haltestelle Aegidientorplatz durch einen zusätzlichen Fahrstuhl und zwei feste Treppenanlagen zu ergänzen.

Im Zuge der Maßnahme müssen keine Bäume oder andere Pflanzen beseitigt werden. Es kommt zu keiner Neuversiegelung. Temporär werden Flächen für die Baustelleneinrichtung, Lagerung und Befahrung benötigt.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

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 keine Flächen neu oder zum Teil (neu-)versiegelt. Anlagebedingt werden etwa 10 Quadratmeter beziehungsweise 40 Kubikmeter Boden in Anspruch genommen. Eine Änderung der Nutzbarkeit des Schutzgutes Fläche ist nicht zu erwarten.

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

Es werden keine Flächen neu oder zum Teil (neu-)versiegelt. Im Plangebiet sind keine natürlich gewachsenen Böden vorhanden, da der Bau der heute unterirdischen Haltestelle in offener Bauweise erfolgte und die Baugrube nach dem Bau verfüllt wurde. Die Böden dieser Flächen sind Infolge der starken anthropogenen Überprägung (durch Versiegelung, Aufschüttungen) stark vorbelastet und in ihren ökologischen Bodenfunktionen massiv eingeschränkt. 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. Da es zu keiner (Teil-)Neuversiegelung kommt, ist das Vorhaben 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 und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens. Eine Grundwasserabsenkung ist nicht erforderlich. 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 Muridae) im Bereich der Baumaßnahme eingeschränkt. Baulärm und Baubetrieb stellen temporäre und diskontinuierliche Störquellen dar. Die Bauzeit beträgt geschätzte 30 Monate.

Die nächstgelegenen für Gastvögel wertvollen Bereiche liegen etwa 440 Meter (Leine in Hannover) beziehungsweise 1.300 Meter (Parkgewässer in Hannover, Vordere Eilenriede) entfernt. Die nächstgelegenen für Brutvögel wertvollen Bereiche liegen etwa 1.710 Meter beziehungsweise 4.540 Meter entfernt. Biotope der landesweiten Biotopkartierung befinden sich in einem Mindestabstand von circa 1.750 Meter. Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-DE 3021-331) hat einen Abstand von 3.350 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ (VSG EU-DE 3521-401) hat einen Mindestabstand von etwa 24 Kilometer.

Aufgrund der Örtlichkeit der Baumaßnahme mitten im Stadtgebiet, in fast zu 100 % versiegeltem Gebiet mit nur sehr geringem Baumbestand, 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 durch das Vorhaben keine Pflanzen entfernt. Durch die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des jetzigen Fahrstuhls Ai 80, kann es zur Beeinflussung eines Gehölzes kommen. 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.

Während der Bauzeit werden Grünflächen im angrenzenden Straßenraum durch die Baumaßnahme nicht beeinflusst. Sollte dies entgegen der Planung doch notwendig werden, erfolgt nach dem Abschluss der Baumaßnahme 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 Stahlbetonteile, Vitrinen und anderen Baustoffe werden fachgerecht entsorgt.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf.

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. Da die Bauarbeiten größtenteils unterirdisch beziehungsweise nur in geringem Maße überirdisch stattfinden und der Korpus der Haltestelle an sich intakt bleibt, ist nicht mit einer Erhöhung der Erschütterungen über 25 % zu rechnen.

1.5.2 Geräuschimmissionen

Grundlage der Beurteilung von Verkehrsgeräuschen ist das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG). Hiernach gilt gemäß § 41 Absatz 1 BImSchG: Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen ist... sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind." § 1 Absatz 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) definiert den Begriff „wesentliche Änderung“ wie folgt: „Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. 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 auf 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.“

Im vorliegenden Vorhaben werden keine Änderungen an den Straßen auf dem Aegidientorplatz beziehungsweise an den Gleisanlagen in der Haltestelle vorgenommen. Da an der Verkehrsführung keine Änderung erfolgt, ist auch nicht mit einer Änderung des Verkehrslärms zu rechnen. Ob die Baumaßnahme ein erheblicher baulicher Eingriff ist, sei dahingestellt.

Zusammenfassend ist nicht davon auszugehen, dass durch das Vorhaben Umweltverschmutzungen und Belästigen über das gegenwärtige Maß hinaus auftreten werden.

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, da die Stadtbahntrasse dort unterirdisch verläuft und das Vorhaben die Trassenführung nicht verändert. Vorübergehend kann es durch die Bautätigkeit zu Nutzungsbeeinträchtigungen, wie eingeschränkter Befahrbarkeit der östlichen Fahrbahn des Aegidientorplatzes 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 zweiten Fahrstuhls 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 nahezu Vollversiegelung des Aegidientorplatzes samt Nebenstraßen gegeben.

Da der Vorhabenbereich auch nach der Baumaßnahme eine vollversiegelte Verkehrsfläche für Fußgänger und Radfahrer bleibt, ist hier keine Änderung der aktuellen Situation zu erwarten. Die Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen ist durch die Vorbelastung weiterhin ausgeschlossen.

2.2.2 Boden: Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion, Stoffliche Belastung der Böden

Der überwiegende Teil des Vorhabens liegt in einen Bereich mit anthropogen geprägtem Boden von geringer Bedeutung. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor.

2.2.3 Landschaft: Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben

Das Landschaftsbild im Vorhabenbereich weist einen intensiv städtisch geprägten Charakter auf. Das Plangebiet ist unter anderem geprägt durch versiegelte Verkehrsflächen, Fuß- und Radwege und einer ehemaligen Stadtbahntrasse mit dem Schottergleis und dem Mittelhochbahnsteig.

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 nicht zu erwarten. Die sehr kleinräumigen Veränderungen liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

2.2.6 Pflanzen:

Es werden keine Pflanzen für die Maßnahme in Anspruch genommen. Eine temporäre Betroffenheit während der Bauphase wird durch Beschränkung der Flächeninanspruchnahme auf geringwertige Flächen, wie zu Beispiel der bereits versiegelte Straßenraum und Flächen mit geringem 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 Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-DE 3021-331) hat einen Abstand von 3.350 Meter. Das nächstgelegene Europäische Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ (VSG EU-DE 3521-401) hat einen Mindestabstand von etwa 24 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

Die Naturschutzgebiete (NSG) „Sunden“ (NSG HA-00004) und „Alte Leine“ (NSG HA-00191) sind jeweils etwa 5.620 Meter, das NSG „Mergelgrube bei Hannover (HPC I)“ (NSG HA 00205) ist rund 8.480 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 „Obere Leine“ (LSG H-S 00004) hat einen Abstand von 1.630 Meter zur geplanten Maßnahme, das LSG „Alte Bult“ (LSG H-S 00012) von 2.210 Meter und das LSG „Mittlere Leine“ (LSG H-S 00007) von 3.760 Meter.

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

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes

In einer Entfernung von etwa 295 Meter ist das Naturdenkmal „Ahorn auf dem Gartenfriedhof“ (ND H 00247) gelegen. Direkt im Vorhabenbereich sind keine Naturdenkmale gemäß § 28 Absatz 1 BNatSchG vorhanden.

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

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 können Gehölze im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche am bestehenden Fahrstuhl Ai 80 betroffen sein.

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 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 ist ein Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten (§ 73 Absatz 1 WHG in Verbindung mit § 78b WHG) vorhanden. Bei einer dem Risiko angepassten Bauweise nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik; soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist, ist nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu rechnen. Innerhalb des Vorhabenbereiches sind keine Überschwemmungsgebiete (ÜSG) nach § 76 Absatz 3 und 2 WHG gelegen.

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 eigentliche Vorhaben liegt inmitten Hannovers im hannoverschen Bezirk Südstadt-Bult im Stadtteil Südstadt. Darüber hinaus befinden sich Baustelleneinrichtungsflächen im Stadtbezirk Mitte im Stadtteil Mitte. 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 befindet sich nordöstlich der Maßnahme als geschütztes Baudenkmal die Gruppe baulicher Anlagen gemäß § 3 Absatz 3 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) bestehend aus dem „Hansa-Haus“ (Aegidientorplatz 4) und dem ehemaligen Niedersächsischen Sozialministerium (Aegidientorplatz 3). Auf der Westseite des Aegidientorplatzes befinden sich die Einzeldenkmale nach § 3 Absatz 2 NDSchG „Normaluhr“ nach dem vermutlichen Entwurf von Adolf Falke (1888 – 1958) aus einem Architektenwettbewerb von 1926 und das Gebäude „ehemalige Magdeburger Versicherung“ (Aegidientorplatz 1). Nordwestlich befindet sich die Gruppe baulicher Anlagen gemäß § 3 Absatz 3 NDSchG „Georgsplatz“, eine bis an die angrenzende Bebauung reichende Freifläche beidseitig und einschließlich der Georgstraße, mit mittiger, diagonal schneidender Allee und Platzgestaltungselementen der 1950er Jahre.

Eine Beeinträchtigung der Gebäude durch bau- und betriebsbedingte Erschütterungen ist nicht zu erwarten. Der Aegidientorplatz ist unter anderem geprägt durch den starken Straßenverkehr und seine Bebauung in unterschiedlichsten Baustilen. Der Fahrstuhl beziehungsweise das sichtbare Gehäuse an der Erdoberfläche wird an die Gestaltung der Umgebung angepasst, sodass eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung der Baudenkmale beziehungsweise negative Veränderungen des Erscheinungsbildes und des Denkmalwerts nicht zu erwarten 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 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. Durch die jetzt schon vorhandene räumliche Situation, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für Menschen im Vorhabenbereich durch die Maßnahme zu rechnen. Der neue Personenaufzug stellt zwar im Hinblick auf das Landschaftsbild einen Eingriff dar, dieser wird aber durch die Ausgestaltung des Bauwerks an der sichtbaren Oberfläche 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)