



## Region Hannover

Region Hannover · Postfach 147 · 30001 Hannover

Stadt Laatzen  
Team Stadtplanung  
Marktplatz 13

30880 Laatzen

### Der Regionspräsident

Service/Team	Team Städtebau und Planungsverwaltung
Dienstgebäude	Prinzenstraße 12 30159 Hannover
Postanschrift	Hildesheimer Str. 20 30169 Hannover
Ansprechperson	Herr Lüpke
Mein Zeichen	6182/7(5)-140/1
Durchwahl	(0511) 616-22524
E-Mail	Bauleitplanung@ region-hannover.de
Internet	www.hannover.de

Hannover, 11.07.2024

### **1. Änderung des Bebauungsplanes Nr.140 „Buswendeanlage mit Anschluss Petermax-Müller-Straße“ der Stadt Laatzen, Stadtteil Rethen Stellungnahme gemäß § 4 (1) BauGB Ihr Schreiben und Ihre Mail vom 18.06.2024**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr.140 „Buswendeanlage mit Anschluss Petermax-Müller-Straße“ der Stadt Laatzen, Stadtteil Rethen wird aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung genommen:

#### **Untere Naturschutzbehörde**

Zu der o.g. Planung wird aus naturschutzfachlicher Sicht wie folgt Stellung genommen:

Die geplante Änderung betrifft einen Teilausschnitt des ursprünglichen B-Plans. Es kommt zu einer zusätzlichen Versiegelung sowie zum Verlust zweier Hainbuchen, die ursprünglich als zu erhalten festgesetzt waren.

Die wesentlichen Inhalte des Umweltberichts sollten in diesem Fall aus dem ursprünglichen Umweltbericht ableitbar sein. Die ursprünglich festgeschriebenen Eingriffsminimierungs- und –vermeidungsmaßnahmen (auch in Bezug auf den Artenschutz) haben weiterhin Gültigkeit und sollten entsprechend übertragen werden.

#### **Sprechzeiten**

Mo. u. Fr. 9 bis 12 Uhr  
Mi. u. Do. 9 bis 15.30 Uhr  
und nach Vereinbarung

#### **Station Aegidientorplatz**

Stadtbahn 1, 2, 4, 5, 6, 8, 11

#### **Station Thielenplatz/Schauspielhaus**

Bus 100, 121, 128, 134, 200, 900

#### **Bankverbindungen**

Sparkasse Hannover  
IBAN: DE36 2505 0180 0000 0184 65  
BIC: SPKHDE2H

Postbank Hannover  
IBAN: DE51 2501 0030 0001 2593 06  
BIC: PBNKDEFF



Die neu überplante Fläche war ursprünglich als Ausgleichsmaßnahme A01 festgesetzt und entfällt entsprechend anteilig in der Anrechnung der Wertpunkte (vgl. Tabelle 10, S. 44 des ursprünglichen Umweltberichts, Büro Aland). Nach Berechnung der UNB ergibt sich dadurch ein Kompensationsdefizit von insgesamt 1.554 WE (nicht 1.497 WE, wie in der Begründung dargestellt).

Es ist naturschutzfachlich nicht nachvollziehbar, wieso der Verlust von zwei Bäumen durch die Anlage von Grünland kompensiert werden soll. Auch bei Anwendung des Osnabrücker Modells entfällt nicht die Notwendigkeit, Funktionszusammenhänge zu beachten. Es wäre im Umweltbericht darzulegen, inwieweit sich (externe, aber dennoch innerstädtische) Ersatzpflanzungen realisieren lassen bzw. zu begründen, wieso dies nicht möglich ist.

Grundsätzlich sind die Regelungen des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG zu beachten. Insbesondere die Kontrolle der Baufeldfreimachung durch einen Sachverständigen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (Tötung von Individuen besonders und streng geschützter Arten) ist notwendig.

### **Untere Bodenschutzbehörde**

Im Planungsgebiet befinden sich zwei altlastenverdächtige Flächen gemäß § 2 (4) BBodSchG, da hier durch die derzeitige/frühere Nutzung als u.a. Autowaschanlage, KFZ-Reparatur und KFZ-Handel mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen wird/wurde, bei denen der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen oder sonstiger Gefahren für den Einzelnen oder der Allgemeinheit besteht. Jedoch ist bei den genannten Verdachtsflächen nicht bekannt, dass Auswirkungen auf den Planungsbereich vorliegen.

Die Untere Bodenschutzbehörde ist daher im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren für die betreffende/n Flächen/n zu beteiligen.

### **Bodenschutzrechtliche Stellungnahme:**

Aus bodenschutzfachlicher Sicht ist bei dem Vorhaben im Planbereich mit keinen erheblichen Auswirkungen auf den Boden zu rechnen.

Den vorsorgenden Bodenschutz betreffend wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Es ist unzulässig Abfälle, Fremd- und Störstoffe (z.B. Bauschutt, Ziegel/ Ziegelbruch, Glas, Holz, Metall, Schlacken, Plastik etc.) in den durchwurzelbaren Boden bis 2 m u GOK einzubringen oder einzuarbeiten. Eingebrachte oder eingearbeitete Abfälle, Fremd- und/ oder Störstoffe sind zu beseitigen. (Rechtsgrundlage: § 1a Abs. 2 und 5 BauGB und §§ 1, 4, 5, 6, 7, 10 BBodSchG)
- Durchwurzelbare Böden dürfen keine Bodenschadverdichtungen aufweisen. Bodenschadverdichtungen liegen im Boden bis 1,5 m u GOK vor bei einer Luftkapazität von < 5 Vol-%, einer gesättigten Wasserleitfähigkeit von < 10 cm/Tag und bei einer Lagerungsdichte der Stufe 4 und 5. Der Eindringwiderstand soll 2 MPa bei 80 – 100 % Feldkapazität nicht überschreiten (Rechtsgrundlage: § 1a Abs. 2 und 5 BauGB und §§ 1, 4, 5, 7 BBodSchG)

- Die oberste Bodenschicht durchwurzelbarer Böden von 0 – 0,3 m u GOK ist mit humosem Oberboden (Mutterboden) mit einem Corg-Gehalt (gesamter organischer Kohlenstoff) von mindestens 1 Masse-% herzustellen. (Rechtsgrundlage: § 202 BauGB, § 1a Abs. 2 und 5 BauGB und §§ 1 und 6 BBodSchG)
- Der Mutterboden ist vor Überbauung sowie sonstigen Veränderungen der Erdoberfläche abzuschleppen, in nutzbarem Zustand zu erhalten und zu verwerten. (Rechtsgrundlage: § 202 BauGB)

#### Abfallrechtliche Stellungnahme:

Aus abfallrechtlicher Sicht bestehen gegenwärtig keine Anregungen oder Bedenken gegen die o.g. Planung.

Die Untere Abfallbehörde ist im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren für die betreffende Fläche zu beteiligen.

#### Untere Wasserbehörde

Zu der o.g. Planung bestehen keine Anregungen und Bedenken.

#### Untere Immissionsschutzbehörde

Vorbehaltlich einer unveränderten Sach- und Rechtslage wird folgende Stellungnahme abgegeben.

1. Aussagen in der Schallprognose der GTA begegnen sachlichen Bedenken, wenn Beurteilungsvorschriften (Verkehrslärmschutzverordnung, TA Lärm, städtebauliche Planung, Lärmkartierung gemäß § 47c BImSchG) sachfremd vermischt werden. Es ist unzulässig, Verkehrsgeräusche mit der Umgebungslärmkartierung in Verbindung zu bringen. Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen. Weder das Ermittlungs- noch das Beurteilungsverfahren sind in den Bereichen Verkehrsgeräusche im Sinne der 16. BImSchV vergleichbar mit der Lärmkartierung.  
Auch kann im Zuge der städtebaulichen Planung sachgerecht kein Vergleich mit der TA Lärm gezogen werden (S. 24, Abs. 5 S. 1). Ebenfalls sachfremd ist der Verweis und die Anwendung des Beschlusses des BVerwG v. 13.12.2007 (4 BN 41.07) im Zusammenhang mit der Verkehrslärmschutzverordnung. Der dem Beschluss zugrundeliegende Fall ist nicht übertragbar auf das zu beurteilende Verkehrsprojekt, da seinerzeit eine gewerbliche Anlage gegenständlich war (S. 25. Abs. 2).
2. Auf die Verbindlichkeit der Immissionsgrenzwerte wird hingewiesen.
3. Maßnahmen zum Schallschutz sollten die Betroffenen erhalten, bei denen erstmalig oder weitergehende eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte festgestellt wurde. Mindestens das Überschreiten des Schwellenwertes der Gesundheitsgefahr führt zum Ergreifen von Minderungsmaßnahmen in einer gebundenen Entscheidung. Hierfür sollten in dem Schall- und in dem Verkehrsgutachten Maßnahmen erarbeitet und dargestellt

werden. Gutachten in einem Planungs- oder Genehmigungsverfahren müssen die Beteiligten und die Betroffenen in die Lage versetzen, die planbedingten Immissionen zu bewerten und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen zu deren Vermeidung oder Verminderung in die Abwägung einstellen zu können.

Die Schalltechnische Untersuchung soll von Umfang, Inhalt und Untersuchungstiefe in einem angemessenen Verhältnis zu den durch das Vorhaben aufgeworfenen immissionsschutzrechtlichen Konflikten (hier immerhin Überschreitung sowie teils weitergehende der Schwelle zur Gesundheitsgefahr im Tag- und Nachtzeitraum) stehen.

4. Werden Lärmbelastungen oberhalb zulässiger Werte (z. B. der Gesundheitsgefahr) berechnet, muss ausreichender Lärmschutz durch die folgenden Maßnahmentypen sichergestellt werden:

### **1. Vorsorgende Planung**

Die vorsorgende Planung beinhaltet planerische Maßnahmen, durch die bereits während der Planungsphase von lärmemittierenden Vorhaben, der Entstehung von Lärmimmissionen vorgebeugt wird.

### **2. Aktive Maßnahmen**

Aktive Maßnahmen sind Maßnahmen zur Lärminderung direkt an der verursachenden Lärmquelle, z. B. Lärmschutzwände und -wälle, lärm arme Straßenbeläge, Geschwindigkeits- oder Tonnagebegrenzungen.

### **3. Passive Maßnahmen**

Passive Maßnahmen sind Maßnahmen zur Minderung des Lärms am Immissions- bzw. am Einwirkungsort, z. B. Schallschutzfenster.

Die Maßnahmen sind regelmäßig in der dargestellten Reihenfolge von oben nach unten abzarbeiten. Das heißt zum Beispiel, dass der passive Lärmschutz erst dann zulässig ist, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig wären.

Mindestens zum Schutz der Nachtruhe sind passive Schallschutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Gebäuden vorzusehen.

### **Fundstellenachweise:**

#### **BlmSchG**

Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert

#### **Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV)**

Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert.

#### **TA Lärm**

Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5); Korrektur redaktioneller Fehler beim Vollzug der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm (Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 07.07.2017).

## **ÖPNV**

Die vorgesehene Änderung des B-Plans Nr. 140 entspricht den Planungen der Region Hannover zum Ausbau der Umsteigeanlage Rethen / Pattenser Straße mit Hochbahnsteig für die Stadtbahn, Buswendeanlage einschließlich Haltestellenpositionen sowie P+R-Anlage. Der Durchstich zur Peter-Max-Müller-Straße wurde in begleitenden Arbeits- und Koordinierungskreisen unter Beteiligung der Region Hannover als ÖPNV-Aufgabenträgerin besprochen und abgestimmt. Insofern gibt es keine Einwendungen oder Änderungswünsche.

## **Regionsstraßen**

Es ist keine Kreisstraße von der o.g. Planung betroffen.

## **Untere Landesplanungsbehörde**

Die Planung ist mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrage



( M. Lüpke )