

**Abwägungsergebnis der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB und Privater Dritter gem. § 3 Abs. 2 BauGB  
(26.08.2024)**

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
<u>1</u>	<p><b><u>Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie</u></b>            In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange werden zum o.g. Vorhaben folgende Hinweise gegeben:            Hinweise            Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, wird für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS ® Kartenserver verwiesen. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.</p> <p>Sofern Hinweise zu Salzabbaugerechtigkeiten und Erdölaltverträgen relevant sind, wird um Beachtung des <u>Schreibens</u> vom 04.03.2024 (Zeichen: LID.4-L67214-07-2024-0001) gebeten.</p> <p>In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange bestehen keine weiteren Hinweise oder Anregungen.</p> <p>Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt.</p>	09.07.2024	<p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sie betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.</b></p> <p>Die Hinweise sind im Rahmen der baulichen Ausführung zu beachten und an das betreffende Team Tiefbau weitergegeben.</p> <p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist laut BK 50 (NIBIS 2017) der Bodentyp Mittlere Braunerde und Mittlere Pseudogley-Braunerde vorhanden. Es bestehen keine besonderen Schutzfunktionen (n. BUG et al. 2019) für diese Böden.</p> <p>Hinweise zu Salzabbaugerechtigkeiten und Erdölverträgen sind nicht bekannt.</p>
<u>2</u>	<p><b><u>Region Hannover</u></b>            zu der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr.140 „Buswendeanlage mit Anschluss Petermax-Müller-Straße“ der Stadt Laatzen,</p>	11.07.2024	

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p>Stadtteil Rethen wird aus der Sicht der Region Hannover als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung genommen:</p> <p><b><u>Untere Naturschutzbehörde</u></b>  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.</p> <p>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.</p>		<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt, es erfolgt eine diesbezügliche Übertragung.</b></p> <p><b>Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</b>  Die Eingriffsregelung ist in der planerischen Abwägung zu berücksichtigen, die der Gemeinde obliegt.  Im Sinne des § 200a BauGB ist bei der Eingriffsregelung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB nicht allein die Gleichartigkeit, sondern auch die Gleichwertigkeit einer Kompensationsmaßnahme zulässig.  Der durch die erste Änderung des Bebauungsplanes Nr. 140 erfolgte zusätzliche Eingriff kann nicht im Geltungsbereich ausgeglichen werden, sondern über eine dem Eingriff entsprechende Vergrößerung der zusätzlichen externen Ausgleichsmaßnahme „Südliche Stapelteiche“. Diese externe Ausgleichsmaß-</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p>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.</p> <p><b><u>Untere Bodenschutzbehörde</u></b>  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.</p>		<p>nahme war im Bebauungsplan Nr. 140 erforderlich, um auch den Verlust von Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen auszugleichen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese damals getroffene Form der Eingriffsregelung jetzt begründet werden sollte, da die Region Hannover diese im damaligen Verfahren nicht beanstandet hatte.</p> <p>Es ergibt sich durch Überplanung einer Fläche von 81 m<sup>2</sup> ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 162 Werteeinheiten. Durch eine Vergrößerung der externen Ausgleichsmaßnahme „Südliche Stapelteiche“ um 90 m<sup>2</sup> kann dieser Eingriff ausgeglichen werden (90 m<sup>2</sup> x 1,8 Werteeinheiten = 162 Werteeinheiten).</p> <p>Zudem wird darauf hingewiesen, dass weiterhin die Baumschutzsatzung anzuwenden ist und für die beiden Hainbuchen im Rahmen der Fällgenehmigungen ggf. Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind.</p> <p><b>Die Hinweise betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.</b>  Die Stadt Laatzen wird als Straßenbaulastträger die Untere Bodenschutzbehörde und die Untere Abfallbehörde f im Rahmen der baulichen Ausführung beteiligen.</p> <p>Die Hinweise der Unteren Bodenschutzbehörde werden in die Begründung aufgenommen.</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p>Die Untere Bodenschutzbehörde ist daher im Rahmen nachfolgender Baugenehmigungsverfahren für die betreffende/n Flächen/n zu beteiligen.</p> <p><b><u>Bodenschutzrechtliche Stellungnahme:</u></b>  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 &lt; 5 Vol-%, einer gesättigten Wasserleitfähigkeit von &lt; 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)</p>		<p><b>Die Hinweise betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.</b></p> <p>Die Hinweise werden an den Vorhabenträger weitergegeben.</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p>Der Mutterboden ist vor Überbauung sowie sonstigen Veränderungen der Erdoberfläche abzuschieben, in nutzbarem Zustand zu erhalten und zu verwerten. (Rechtsgrundlage: § 202 BauGB)</p> <p><u>Abfallrechtliche Stellungnahme:</u> 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.</p> <p><u>Untere Wasserbehörde</u> Zu der o.g. Planung bestehen keine Anregungen und Bedenken.</p> <p><u>Untere Immissionsschutzbehörde</u> Vorbehaltlich einer unveränderten Sach- und Rechtslage wird folgende Stellungnahme abgegeben.</p> <p>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</p>		<p><b>kein Abwägungserfordernis</b></p> <p><b>kein Abwägungserfordernis</b></p> <p><b>Die Stellungnahme betrifft den Inhalt des Gutachtens, nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.</b></p> <p>Das betreffende Büro GTA nimmt zu den Einwänden zu ihrem schalltechnischen Gutachten wie folgt Stellung:</p> <p>zu 1: sachfremde Vermischung von Beurteilungsvorschriften</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung B0442003 vom 07.06.2024 wurden für das Plangebiet die Beurteilungspegel gemäß RLS-19 ermittelt und auf der Grundlage der 16. BImSchV (Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung) beurteilt.</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p>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).</p>		<p>Lediglich bei der Beurteilung der planinduzierten Verkehre werden über die 16. BImSchV hinaus andere Vorschriften und Urteile herangezogen, um dem Auftraggeber Informationen für die Abwägung zu geben.</p> <p>Die 16. BImSchV gilt „für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen“ und ist u. E. lediglich für die Ermittlung und Beurteilung der Geräuschemissionen in der (nahen) „Nachbarschaft“ der Baumaßnahme unmittelbar anzuwenden. Die unterschiedliche Berechnung der Geräuschemissionen für Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Bauabschnitts (bei Immissionsorten außerhalb des Bauabschnitts werden nur Schallquellen innerhalb des Bauabschnitts berücksichtigt) führt dazu, dass bei weiter entfernten Immissionsorten kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entstehen kann, auch wenn die „reale“ Belastung durch Verkehrsimmissionen ggf. hoch ist (aber nicht von dem Bauvorhaben, sondern von den bereits vorhandenen Straßen- und Schienenwegen in der Nähe des Immissionsorts verursacht wird).</p> <p>Für die Beurteilung der Geräuschemissionen an weiter entfernten Immissionsorten (durch planinduzierte Verkehre) ist daher u. E. die 16. BImSchV nicht unmittelbar heranzuziehen.</p> <p>Es sei hier darauf hingewiesen, dass das Schallgutachten nicht nur die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 140, sondern auch den Bebauungsplan Nr. 140 berücksichtigt, so dass</p>

	Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom:	Abwägung / Beschlussvorschlag
			<p>hier ein viel größerer Bereich untersucht wird als eigentlich notwendig wäre. Auftraggeber und Schallgutachter hatten diese Vorgehensweise abgestimmt, da die Baumaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 140 noch nicht begonnen haben und die konkrete Verkehrsführung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 140 etwas anders erfolgen soll als bei der Aufstellung des Bebauungsplans vorgesehen.</p> <p>Da es sich hier nicht ausschließlich um ein Planfeststellungsverfahren handelt (dann wäre nur die Prüfung auf wesentliche Änderung gem. 16. BImSchV durchgeführt worden), sondern gleichzeitig ein Bebauungsplan aufgestellt wird, sind auch die Auswirkungen der planinduzierten Verkehre zu berücksichtigen. Für städtebauliche Planungen (hier: Aufstellen eines Bebauungsplans) ist die DIN 18005 heranzuziehen. Da die Orientierungswerte der DIN 18005 keine Richt- oder Grenzwerte im Sinne des Immissionsschutzrechts sind, wurden als Hilfestellung für die Abwägung die Vorgehensweise weiterer Richtlinien und allgemeine Verwaltungsvorschriften, die sich mit Verkehrslärm befassen, dargestellt</p> <p>(Umgebungslärmkartierung; anlagenbezogener Verkehr auf öffentlichen Straßen in der TA Lärm). Dass die Lärmkartierung ein anderes Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren hat als die 16. BImSchV und die anlagenbezogenen Verkehre eines Gewerbebetriebs nicht das-</p>

	Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom:	Abwägung / Beschlussvorschlag
	<p>2. Auf die Verbindlichkeit der Immissionsgrenzwerte wird hingewiesen.</p>		<p>selbe sind wie planinduzierte Verkehre aufgrund von Straßenänderungen, steht außer Frage. Deshalb findet die TA Lärm im Schallgutachten nur „hilfsweise Berücksichtigung“ und es wird darauf hingewiesen, dass diese „hier nicht unmittelbar“ anzuwenden ist. Für die Umgebungslärmkartierung wird im Schallgutachten nicht extra darauf hingewiesen, dass diese nicht unmittelbar anzuwenden ist, da aber die genannten Pegel der Umgebungslärmkartierung im Folgenden nicht weiterverwendet werden, kann daraus geschlossen werden, dass diese Pegel nur rein informativ genannt werden und nicht unmittelbar verwendet werden.</p> <p>In der Übersicht der Ergebnisse (Tabelle 11) wird die Anzahl der Gebäude genannt, an denen einer der u. E. für die Beurteilung und Abwägung relevanten Schwellwerte (Orientierungswert der DIN 18005, Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV und Schwellwert zur Gesundheitsgefahr) erstmalig oder weitergehend überschritten wird.</p> <p>Die Aussagen der schalltechnischen Untersuchung zu den planinduzierten Verkehren (Abschnitt 4.4 des Schallgutachtens) sind u. E. sachgerecht.</p> <p>zu 2: Verbindlichkeit der Immissionsgrenzwerte Die Verbindlichkeit der Immissionsgrenzwerte wird im Schallgutachten nicht in Frage gestellt.</p>

	Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom:	Abwägung / Beschlussvorschlag
			<p>Bei dem Verfahren der Prüfung auf wesentliche Änderung (und damit der Ermittlung des Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach) werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV berücksichtigt.</p> <p>Die Immissionsgrenzwerte werden bei der Beurteilung des planinduzierten Verkehrslärms herangezogen (s. Tabelle 11), aber nicht als ausschließliches Beurteilungskriterium. Aus einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch den gesamten Verkehrslärm bei gleichzeitiger Pegelerhöhung durch den planinduzierten Verkehr folgt u. E. nicht automatisch ein Anspruch auf Schallschutz, insbesondere nicht auf ausschließliche Kosten des Vorhabenträgers, da dieser nur einen Teil der Geräuschimmissionen verursacht. Eine Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen und/oder die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen ist in anderem Rahmen (bspw. Lärmsanierung, Lärmaktionsplanung) möglich. Das Schallgutachten stellt lediglich die zwingenden Folgen des Bauvorhabens dar (Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach). Es ist nicht Bestandteil eines Schallgutachtens zu einem Planfeststellungsverfahren oder im Rahmen der Bauleitplanung, alle grundsätzlich möglichen aber nicht vom Vorhabenträger durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen im Detail aufzuführen, insbesondere, wenn kein Rechtsanspruch auf diese Schallschutzmaßnahmen besteht. Das Schallgutachten stellt nur die für</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p>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.</p> <p>4. Werden Lärmbelastungen oberhalb zulässiger Werte (z. B. der Gesundheitsgefahr) berechnet, muss ausreichender Lärmschutz durch die folgenden Maßnahmentypen sichergestellt werden:</p>		<p>das Planfeststellungsverfahren und das Bauleitplanverfahren benötigten Informationen bereit.</p> <p>zu 3: Maßnahmen zum Schallschutz</p> <p>s. Ausführungen im vorangegangenen Abschnitt</p> <p>Das Schallgutachten versetzt u. E. die Beteiligten und Betroffenen in die Lage, die planbedingten Immissionen zu bewerten und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen zu deren Vermeidung oder Verminderung in die Abwägung einstellen zu können: Das Verfahren und das Ergebnis (Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach) der Prüfung auf wesentliche Änderung wird ausführlich beschrieben. Die Informationen zur Abwägung des planinduzierten Verkehrs (Abschnitt 4.4 und Anlage 6) sind ebenfalls umfangreich. Die „immissionsschutzrechtlichen Konflikte“, die bei der Beurteilung des planinduzierten Verkehrs zu erkennen sind, sind zu einem großen Teil durch vorhandene Straßen- und Schienenverkehrswege verursacht und u. E. nicht in diesen Verfahren (Planfeststellung, Bauleitplanung) zu lösen</p> <p>zu 4: Maßnahmentypen</p> <p>Die folgenden Ausführungen beinhalten nur Maßnahmen, die an Gebäuden an der Hildesheimer Straße theoretisch zu Pegelreduzierungen führen könnten:</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p><u>Vorsorgende Planung</u> Die vorsorgende Planung beinhaltet planerische Maßnahmen, durch die bereits während der Planungsphase von lärmemittierenden Vorhaben, der Entstehung von Lärmimmissionen vorgebeugt wird.</p> <p style="text-align: center;">—</p>		<p>1. Vorsorgende Planung</p> <p>Der Bau der Straßen innerhalb des Plangebiets führt zunächst zu keinen zusätzlichen Lärmimmissionen, sondern lediglich zu einer Verlagerung der Lärmimmissionen. Durch den Bau der Stichstraßen können Fahrwege verkürzt werden, so dass Anwohner an anderen Straßen weniger lärmbelastet sein werden als bisher.</p> <p>Da der Bau der beiden Stichstraßen Grund der Aufstellung des Bebauungsplans ist, kommt eine andere Straßenführung nicht in Frage.</p> <p>Die deutliche Pegelerhöhung für die Anwohner an der Hildesheimer Straße resultiert aus der Errichtung einer Dauerlichtzeichenanlage an der Kreuzung Hildesheimer Straße/Koldinger Straße/Kehrschleife. Diese ist mittlerweile in Betrieb. Im Schallgutachten wird diese, obwohl weit außerhalb des Bereichs der 1. Änderung des Bebauungsplans liegend, dennoch als „neu“ betrachtet, da diese Dauerlichtzeichenanlage u. a. aufgrund der Durchstiche und des deshalb erhöhten Verkehrsaufkommens entlang der Kehrschleife notwendig wurde. Ein weiterer Grund war die Errichtung des Hochbahnsteigs „Pattenser Straße“. Der Bau dieser Dauerlichtzeichenanlagen war also aus zwei Gründen erforderlich. Der Bau eines Kreisverkehrs statt einer Dauerlichtzeichenanlage (dessen berechnete Geräuschimmissionen um 1</p>

	Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom:	Abwägung / Beschlussvorschlag
	<p><u>Aktive Maßnahmen</u>  Aktive Maßnahmen sind Maßnahmen zur Lärminderung direkt an der verursachenden Lärmquelle, z. B. Lärmschutzwände und -wälle, lärm arme Straßenbeläge, Geschwindigkeits- oder Tonnagebegrenzungen.</p>		<p>dB niedriger wären als einer Dauerlichtzeichenanlage), war aus Platzgründen nicht möglich.</p> <p>2. Aktive Maßnahmen</p> <p>Zitat aus dem Schallgutachten zum Planfeststellungsverfahren zum Hochbahnsteig „Patenser Straße“ (Az. V1091908 vom 11.05.2021):</p> <p>„Aufgrund des geringen Abstandes der Gebäude zur Straße wird von vornherein davon ausgegangen, dass eine Realisierung von Lärmschutzwänden bautechnisch nicht umsetzbar ist. Zunächst ist vermutlich, vorbehaltlich einer fachjuristischen Prüfung, aufgrund von Abstandsvorschriften die Errichtung so hoher Wände in geringem Abstand vor den Hausfassaden bauordnungsrechtlich nicht möglich. Zudem können nach Auskunft der Stadt Laatzten innerhalb der vorhandenen baulichen Strukturen aktive Schallschutzmaßnahmen aus städtebaulichen Gründen nicht eingebunden werden. Abwägend kann natürlich generell auf negative Einflüsse einer derartigen Schallschutzwand wie einer Verschattung des Gebäudes, aufwendige Gründung zur Aufnahme von Windlasten etc. eingegangen werden. Neben diesen mit den Erstellungs- und Unterhaltskosten in Zusammenhang stehenden Argumenten, die gegen eine wirtschaftlich sinnvolle Errichtung und Unterhaltung von Schallschutzwänden sprechen, scheint der Verweis auf die bauordnungsrechtliche Unzulässigkeit</p>

	Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom:	Abwägung / Beschlussvorschlag
			<p>das primäre Argument gegen die Errichtung aktiven Schallschutzes zu sein. “</p> <p>Lärmarme Straßenbeläge konnten nicht verwendet werden, da die Gleise in Bereichen, in denen diese von Kfz überfahren werden können (hier: im Kreuzungsbereich und entlang der Haltestelle „Pattenser Straße“) in Gußasphalt liegen müssen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Hildeheimer Straße war/ist nicht möglich, da Stadtbahn und Kfz aus Sicherheitsgründen mit derselben Geschwindigkeit fahren müssen und</p> <p>Im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 140 und Nr. 140, 1. Änderung, wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zukünftig auf 30 km/h reduziert.</p> <p>Abgesehen von einem nur geringen schalltechnischen Effekt (die Lkw-Anteile auf der Hildeheimer Straße sind im Kreuzungsbereich der Hildeheimer Straße mit tags max. 2,19 % und nachts max. 2,55 % (Koldinger Straße 3,64 % tags, 2,87 % nachts) recht niedrig) ist eine Tonnagebegrenzung nicht gewünscht, da es gewünscht ist, dass Lkw auf kürzestem Weg die Gewerbegebiete (hier bspw.: an der Bernd-Rosemeyer-Straße und an der Koldinger Straße) erreichen können und dass Busse die vorgesehenen Bushaltestellen erreichen könnten (auf kürzestem Weg) .</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p><u>Passive Maßnahmen</u>  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.</p> <p><b><u>Fundstellenachweise:</u></b>  <b>BlmSchG</b>  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</p>		<p>3. Passive Maßnahmen</p> <p>Im Schallgutachten zum Planfeststellungsverfahren des Hochbahnsteigs „Pattenser Straße“ (Az. V1091908 vom 11.05.2021) wurde diese Dauerlichtzeichenanlage bei der Ermittlung von Ansprüchen auf Schallschutz dem Grunde nach gem. 16. BlmSchV berücksichtigt. An den Gebäuden Hildesheimer Straße 318 und 320 besteht demnach aufgrund der Errichtung dieser Dauerlichtzeichenanlage ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.</p> <p>Im Planfeststellungsverfahren zum Hochbahnsteig „Pattenser Straße“ wurde die dargestellte Reihenfolge eingehalten und erst nach abwägendem Verzicht auf aktive Maßnahmen passive Maßnahmen in Erwägung gezogen. Da es weder im Planfeststellungsverfahren noch im Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan Nr. 140, 1. Änderung Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach gibt, werden im Schallgutachten keine Schallschutzmaßnahmen diskutiert. Eine Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen und/oder die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen ist in anderem Rahmen (bspw. Lärmsanierung, Lärmaktionsplanung) möglich.</p> <p><b>Kein Abwägungserfordernis.</b> Die Fundstellennachweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
	<p><b>Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)</b> Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert.</p> <p><b>TA Lärm</b> 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).</p> <p><b><u>ÖPNV</u></b> 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.</p> <p><b><u>Regionsstraßen</u></b> Es ist keine Kreisstraße von der o.g. Planung betroffen.</p> <p><b><u>Untere Landesplanungsbehörde</u></b> Die Planung ist mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.</p>		<p><b>kein Abwägungserfordernis</b></p> <p><b>kein Abwägungserfordernis</b></p> <p><b>Der Bebauungsplan folgt dem Anpassungsgebot an die Ziele der Raumordnung.</b></p>

	<b>Stellungnahme der Behörde bzw. Träger öffentlicher Belange</b>	<b>Stellungnahme vom:</b>	<b>Abwägung / Beschlussvorschlag</b>
<u>3</u>	<p><b>ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe</b>  Die ÜSTRA möchte im vorliegenden Fall anmerken, dass der durch den Bebauungsplan betroffene Bereich direkt an die geplante Buswendeanlage und den Wendefahrtweg der Busse angrenzt. Der damit verbundene Anstieg des Individualverkehrs, der einen Teil der Buswendeanlage durchqueren muss, kann zu negativen Beeinträchtigungen des Linienverkehrs führen. Um den Linienverkehr sicher durchführen zu können, sind aus unserer Sicht verkehrsregelnde Maßnahmen wie beispielsweise LSA erforderlich. Dieses wurde im Rahmen der Planungen der Buswendeanlage bereits angesprochen.</p> <p>Es wird daher darum gebeten, im weiteren Planungsverlauf eng eingebunden zu werden.</p>	26.07.2024	<p><b>Dem Hinweis wird gefolgt, er betrifft nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes.</b></p> <p>Die Stadt Laatzen wird als Straßenbaulastträger die ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe im Rahmen der baulichen Ausführung beteiligen.</p>

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden haben schriftlich ausschließlich die Anmerkung vorgebracht, dass sie keine Anregungen oder Bedenken haben:

- Stadt Hemmingen
- Stadt Pattensen
- Stadt Sehnde
- Gemeinde Algermissen
- Landeshauptstadt Hannover
- Harzwasserwerke GmbH
- PLEdoc GmbH
- Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg
- Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen(LGLN), Regionaldirektion Hameln-Hannover
- Wintershall AG Holding GmbH
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen

- Vodafone Deutschland GmbH
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsstelle Hannover

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden haben keine Stellungnahme abgegeben und bleiben damit in der Abwägung des Bebauungsplanes unberücksichtigt:

- Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser
- Aha Zweckverband Abfallwirtschaft Region Hannover
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt (Niedersachsen)
- Enercity Netzgesellschaft mbH
- Neptune Energy Deutschland GmbH
- TenneT TSO GmbH
- Handwerkskammer Hannover
- Harzwasserwerke
- IHK Industrie- und Handelskammer Hannover
- Infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH
- Landkreis Hildesheim
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen Forstamt Südniedersachsen
- Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim
- NLWKN Betriebsstelle Hannover-Hildesheim
- Stadt Sarstedt
- Die Autobahn GmbH des Bundes
- Avacon AG, Salzgitter
- Avacon AG, Sarstedt
- ADFC Region Hannover e.V.
- BUND Region Hannover
- Polizeikommissariat Laatzen
- Landesjägerschaft NDS e.V.

- Landesverband Niedersachsen Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.
- LBU Niedersachsen e.V
- NaturFreunde Hannover
- Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V.,
- Naturschutzverband Niedersachsen e.V.
- Niedersächsischer Heimatbund e.V. Referat Natur- und Umweltschutz
- Nieders. Landesamt für Denkmalpflege Gebietsreferat Hannover
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverwaltung Niedersachsen e.V.
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hannover
- Unterhaltungsverband 52 „Mittlere Leine“