

**Bekanntgabe der Feststellung nach § 5 Abs. 2 UVPG zum Nichtbestehen der UVP-Pflicht für die Anpassung und Erweiterung der Flugbetriebsflächen um zusätzliche befestigte Betankungsflächen und unterirdische Leichtflüssigkeits-/ Ölabscheider im Bereich General Aviation 1 auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen**

**Aktenzeichen: 4152-30310-15 FH HAJ**

## **I. Sachverhalt**

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (im Folgenden: Vorhabenträgerin) hat für das o. g. Vorhaben bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 41 – Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover (im Folgenden: NLStBV), einen Verzicht auf Planfeststellung und Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 S. 10 LuftVG i.V.m. § 74 Abs. 7 VwVfG beantragt.

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH plant die Anpassung und Erweiterung („Redesign“) der Flugbetriebsflächen im Bereich des GA 1 (General Aviation) um zusätzliche befestigte Betankungsflächen und unterirdische Leichtflüssigkeits-/ Ölabscheider. Hintergrund der vorgesehenen Baumaßnahme ist die Umsetzung von Richtlinien der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen 1, 2 (AwSV). Zur Gewährleistung der richtlinienkonformen Betankung an der Tankstation am GAT 1 (General Aviation Terminal) sollen die versiegelten Betankungsflächen erweitert und zwei unterirdische Leichtflüssigkeits-, bzw. Ölabscheider eingebaut werden. Dadurch sollen die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, um Gefährdungen des Bodens und Grundwassers, die durch den Umgang mit Öl und Kraftstoffen im Bereich der Tankstation nicht auszuschließen sind, zukünftig bestmöglich zu vermeiden.

Das Vorhabengebiet befindet sich innerhalb des Sicherheitsbereichs des Flughafens Hannover-Langenhagen, nördlich der Kleinflugzeughalle 13 am General Aviation Terminal (GAT1, Nordstraße 12). Im Norden verläuft der Taxiway Mike, im Westen liegt das Vorfeld und im Osten die Tankstation des GAT 1. Das unmittelbare Vorhabengebiet umfasst zwei annähernd rechteckige, jeweils etwa 17,5 m breite unversiegelte Grünflächen, die von versiegelten Flugbetriebsflächen (u.a. Hubschrauberstandplätze 69 A und B, im Norden angrenzend) umschlossen sind, sowie einen etwa 10 m breiten Abschnitt eines unversiegelten Grünstreifens zwischen der Tankstation und dem Taxiway Mike.

Bau- und anlagebedingt wird eine Fläche von etwa 0,1381 ha in Anspruch genommen, die derzeit als Scherrasen im Übergang zu mesophilem Grünland entwickelt ist. Etwa 0,1126 ha davon wird neu versiegelt. Die restlichen etwa 0,0255 ha werden für den Einbau der Abscheider benötigt, jedoch nach Abschluss des Einbaus wieder mit Boden überdeckt, sodass sich wieder eine geschlossene Vegetationsdecke entwickeln kann.

Mit dem Vorhaben ist keine Kapazitätserhöhung verbunden.

Im Rahmen des beantragten Verfahrens hat die Planfeststellungsbehörde nach § 5 Abs. 1 UVPG geprüft, ob für das beantragte Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (Vorprüfung). Hierzu hat sie nach § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG eine UVP-Vorprüfung vorgenommen, weil

der Auslösetatbestand des § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 UVPG – allein Größen- und Leistungswerte der Änderungen – nicht erfüllt ist.

Nach § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG besteht eine UVP-Pflicht, wenn die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Nach Absatz 4 der Vorschrift gilt für die Vorprüfung bei Änderungsvorhaben § 7 UVPG entsprechend. Nach § 7 Abs. 1 S. 3 UVPG besteht die UVP-Pflicht, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Diese allgemeine Vorprüfung wurde, wie § 7 Abs. 1 S. 2 UVPG es bestimmt, als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt, also anhand

- der Merkmale des Vorhabens, insbesondere seiner Größe und Ausgestaltung,
- des Standorts des Vorhabens, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit und Schutzbedürftigkeit des Gebiets, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, sowie bestehender Nutzungen,
- der Art und der Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, auch hinsichtlich ihrer Art und Schwere sowie ihres Ausmaßes.

Dabei wurden die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorruft, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu berücksichtigen wären.

Die dafür maßgeblichen wesentlichen Gründe, § 5 Abs. 2 S. 2 UVPG, werden nachstehend unter II. dargelegt.

## **II. Vorprüfung der Änderungen im Hinblick auf die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) unter Berücksichtigung von Anlage 3 UVPG**

### **1. Merkmale des Vorhabens**

1.1 Die Beschreibung von Größe und Ausgestaltung des Vorhabens ist dem Sachverhalt zu I. zu entnehmen.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Im Umfeld des Vorhabensbereiches sind keine zusätzlichen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben/Tätigkeiten bekannt, die erstmals oder auf andere Weise in die Betrachtung einzubeziehen wären.

1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

#### Schutzgut Mensch

Das Vorhabensgebiet befindet sich in einem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Bereich. Die südlich gelegenen Flugzeughallen und das GA-Terminal schirmen das Gebiet vom öffentlichen Bereich ab, sodass keine naherholungswirksamen Sichtachsen bestehen. Die betroffene Fläche weist keine Wohn- oder Erholungsfunktion für den Menschen auf. Anlage- und betriebsbedingt sind keinerlei Auswirkungen auf den Menschen zu erwarten. Eine Kapazitätserhöhung, die zu vermehrten Flugbewegungen führt, ist durch das Vorhaben nicht gegeben.

## Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

### Flora und Biotypen

Die von den Flugbetriebsflächen umschlossenen und damit räumlich begrenzten, nahezu rechteckigen Grünflächen wurden am 22.06.2021 vegetationskundlich begutachtet. Es wurden weit verbreitete Grünlandarten erfasst. Darüber hinaus wurden Kennarten für mesophiles Grünland mit breiter Standortamplitude nachgewiesen. Gefährdete oder gesetzlich geschützte Arten wurden nicht nachgewiesen. Das Arteninventar setzt sich im Grünlandstreifen nördlich der Tankstation fort, sodass für diese Fläche eine gleichartige Biotopausprägung angenommen wird. Die Artenzusammensetzung der Grünflächen entspricht der eines mageren mesophilen Grünlands kalkarmer Standorte. Die aufgrund der hohen Intensität der Pflege kurzrasige Ausprägung der Flächen haben eine geringere Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz. Sie werden daher als artenreicher Scherrasen mit Übergängen ins magere mesophile Grünland kalkarmer Standorte eingestuft. Die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen werden auf den an das Baufeld angrenzenden befestigten Flächen eingerichtet. Eine temporäre Inanspruchnahme von unversiegelten Biotopen und die damit verbundenen negativen Auswirkungen können dadurch vermieden werden.

### Fauna

Im Jahr 2020 wurden große Teile entlang der nördlichen Start- und Landebahn faunistisch kartiert. Das Vorhabengebiet der vorliegenden Baumaßnahme wurde dabei nicht unmittelbar untersucht, die Ergebnisse sind jedoch auf das Vorhabengebiet übertragbar.

Die weitgehend unzerschnittenen Grünlandflächen entlang der Nordbahn stellen bedeutende Lebensräume für Bodenbrüter der offenen Landschaft, wie Feldlerchen (*Alauda arvensis*) und Wiesenpieper (*Anthus pratensis*), dar, die dort in landesweit bedeutenden Siedlungsdichten zu finden sind. Das Vorhabengebiet selbst weist als vegetationsbestandene Grünfläche eine Funktion als Teilhabitat für bodenbrütende Vogelarten auf. Eine Nutzung der Flächen als direkter Neststandort wird aufgrund ihrer geringen Größe und der Nähe zu regelmäßig befahrenen Betriebsflächen des Flughafens jedoch ausgeschlossen.

Auf einer Untersuchungsfläche im Grünland nördlich der Kleinflugzeughalle 15, die sich etwa 100 m nordöstlich des Vorhabengebiets befindet und von dieser lediglich durch einen etwa 10 m breiten befestigten Betriebsweg abgegrenzt ist, wurden darüber hinaus drei Tagfalterarten (Kleines Wiesenvögelchen (*Coenonympha pamphilus*), Ochsenauge (*Maniola jurtina*), Gemeiner Bläuling (*Polyommatus icarus*)) und drei Heuschreckenarten (Nachtigall-Grashüpfer (*Chorthippus biguttulus*), Verkannter Grashüpfer (*Chorthippus mollis*), Gemeiner Grashüpfer (*Chorthippus parallelus*)) nachgewiesen. Zwei der Arten (Kleines Wiesenvögelchen, Gemeiner Bläuling) sind gesetzlich besonders geschützt (ABIA 2021). Das Vorhandensein von Eiablage- und Raupenfraßpflanzen (u.a. Gräser wie Rispengras (*Poa spec.*) und Straußgras (*Agrostis spec.*), Leguminosen wie Klee (*Trifolium spec.*) und Hornklee (*Lotus spec.*)) im Vorhabengebiet lässt auf eine potenzielle Nutzung der Grünlandflächen als Teilhabitat auch für geschützte Insektenarten schließen, deren Bedeutung aufgrund der kurzrasigen Biotopausprägung jedoch als eher untergeordnet im Vergleich zu den weniger intensiv gemähten und störungsärmeren Grünlandflächen entlang der Nordbahn eingeschätzt wird.

Das Vorhabengebiet hat keine Funktion als Schutzgebiet. Gebiete von europaweiter Bedeutung, Naturschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile oder geschützte Biotope sind nicht betroffen.

Die Bautätigkeit findet auf Grünlandflächen statt, die als Teilhabitat für Brutvögel und zum Teil gesetzlich geschützte Schmetterlings- und Heuschreckenarten dienen. Baubedingt kann durch den Biotopverlust eine Störung oder Schädigung der Individuen und ihrer Entwicklungsformen nicht ausgeschlossen werden. Durch ein Kurzhalten der Vegetation durch regelmäßige Mahd in den baubedingt zu beanspruchenden Bereichen kann die Habitatsignung insoweit reduziert werden, dass ein Meidungseffekt eintreten und ein Auftreten der Arten und ihrer Entwicklungsformen verringert werden kann. Das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (Störung, Tötung) ist dadurch nicht zu erwarten. Anlagebedingt wird eine bislang vegetationsbestandene Fläche von

etwa 1.122 m<sup>2</sup> (Betankungsfläche) + 4 m<sup>2</sup> (Schachtdeckel für Abscheider) = 1.126 m<sup>2</sup> Größe versiegelt. Die mit der Flächenversiegelung einhergehenden Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren. Darüber hinaus geht die Grünfläche mit ihrer Funktion als Biotop und (Teil-)Lebensraum für Pflanzen und Tiere verloren. Aufgrund ihres gestörten Standorts wird davon ausgegangen, dass die zu versiegelnden Grünflächen nicht das Hauptareal der Arten darstellen und die verbleibenden Vegetationsflächen in der näheren Umgebung qualitativ und quantitativ ausreichen, um ein Fortbestehen der Arten in den Bereichen entlang der Nordbahn zu sichern. Nachhaltige Auswirkungen auf die lokalen Populationen gesetzlich geschützter Arten werden nicht erwartet.

Der Abscheider wird unterirdisch eingebaut und mit Boden überdeckt (Überdeckung: 58 cm, Fläche: 255 m<sup>2</sup>). Es kann sich eine geschlossene Vegetationsdecke entwickeln, die aufgrund ihres Aufbaus zwar nicht vollständig natürlich ist, jedoch weiterhin als Lebensraum für Pflanzen und Tiere dienen kann. Betriebsbedingt sind durch das Vorhaben keine Auswirkungen auf das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften zu erwarten.

#### Schutzgut Boden

Schutzwürdige Böden sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden.

Im Zuge der Bauausführung wird in das natürliche Bodengefüge eingegriffen. Zum Schutz des Bodens erfolgt das Ausheben und die Lagerung unter Beachtung der gängigen Richtlinien und Normen (v.a. DIN 18915) getrennt nach Ober- und Mineralboden. Anfallender und überschüssiger Oberboden wird einer fachgerechten Weiterverwertung zugeführt. Überschüssiger Mineralboden wird bei nachgewiesener Eignung zur weiteren Verfüllung des NJK-Teichs genutzt. Erhebliche Beeinträchtigungen des natürlichen Bodens durch die Vermischung von Ober- und Mineralboden können dadurch effektiv vermieden und eine geeignete Weiterverwendung sichergestellt werden. Die Überdeckung der Abscheider erfolgt mit dem zuvor ausgehobenen und seitlich gelagerten Ober- und Mineralboden.

Es werden keine temporär genutzten Baustelleneinrichtungsflächen in unversiegelten Bereichen eingerichtet. Die zeitlich beschränkte Inanspruchnahme von natürlichem Boden kann dadurch vermieden werden. Diesbezüglich sind keine Auswirkungen zu erwarten. Während der Bauausführung besteht dennoch die Gefahr von Beeinträchtigungen des Bodens durch Leckagen oder das unbefugte Befahren des humosen Oberbodens außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche. Geeignete Schutzmaßnahmen können das damit verbundene Gefährdungspotenzial wirkungsvoll verringern, sodass keine dauerhaften negativen Auswirkungen auf das Bodengefüge durch den Baubetrieb zu erwarten sind.

Die Versiegelung bislang unbefestigten Bodens auf einer Fläche von insgesamt etwa 1.126 m<sup>2</sup> führt zum Verlust seiner natürlichen Funktionen. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen sind erheblich.

Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Ziel des Vorhabens ist die Gewährleistung des Schutzes des Bodens vor Unfällen mit bodengefährdenden Stoffen im Zuge der im dortigen Bereich stattfindenden Betankungsprozesse. Durch das Vorhaben ist eine Verbesserung des aktuellen Sicherheitsstatus im Hinblick auf den Bodenschutz zu erwarten.

#### Schutzgut Wasser

Das Vorhabengebiet ist Teil des Grundwasserkörpers „Wietze/Fuhse Lockergestein“, dessen mengenmäßiger Zustand als gut und dessen chemischer Zustand insgesamt als schlecht eingeschätzt wird. Die Zielverfehlung beim Erreichen des guten chemischen Zustandes ist auf Überschreitungen der Grenzwerte bei Nitrat und Pestiziden zurückzuführen.

Das Grundwasser steht im Mittel in einer Höhe von 50 – 52,5 m NHN an. Die Grundwasserneubildung wird mit etwa 50 – 100 mm/a (Bezugszeitraum: 1991 – 2020) angegeben. Im Vorhabengebiet

befinden sich keine Oberflächengewässer. Das Vorhabengebiet ist nicht als Wasserschutzgebiet ausgewiesen und besitzt keine Funktion als Retentionsfläche.

Während des Baubetriebs kann es im Zuge des Einsatzes von motorisierten Baufahrzeugen zu einer Gefährdung des Grundwassers durch Tropfverluste oder Leckagen kommen. Geeignete Schutzmaßnahmen können das damit verbundene Gefährdungspotenzial wirkungsvoll verringern, sodass keine dauerhaften negativen Auswirkungen auf das Grundwasser durch den Baubetrieb zu erwarten sind.

Die Versiegelung einer Fläche von insgesamt etwa 1.126 m<sup>2</sup> ist mit dem Verlust ihrer Fähigkeit zur Versickerung von Niederschlagswasser verbunden, was eine Reduzierung der kleinflächigen Grundwasserneubildungsrate mit sich bringt. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Fläche ist mit keiner erheblichen Verschlechterung der Grundwasserneubildung zu rechnen, die Auswirkungen auf die derzeit als gut eingeschätzte Grundwassermenge haben könnte.

Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Ziel des Vorhabens ist die Gewährleistung des Schutzes des Oberflächen- und Grundwassers vor Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Zuge der im dortigen Bereich stattfindenden Betankungsprozesse. Durch das Vorhaben ist eine Verbesserung des aktuellen Sicherheitsstatus im Hinblick auf den Gewässerschutz zu erwarten.

#### Schutzgut Klima und Luftqualität

Die Grünflächen des Vorhabengebiets besitzen durch ihren Vegetationsbestand eine gewisse klimaregulierende und lufthygienische Wirkung. Durch die Baustellentransporte und den allgemeinen Baubetrieb kommt es zu erhöhten Schadstoffemissionen. Die Größe der Baumaßnahme und die auf vier bis sechs Wochen beschränkte Bauzeit lassen jedoch keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luftqualität vermuten.

Die Versiegelung von Vegetationsflächen führt zu einem Verlust ihrer klimaregulierenden und lufthygienischen Wirkung. Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe der Neuversiegelung werden jedoch keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen erwartet. Betriebsbedingt ist mit keinen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luftqualität zu rechnen.

#### Schutzgut Landschaftsbild

Das Vorhabengebiet befindet sich im Bereich des GAT 1, dessen Betriebsflächen regelmäßig von Kleinflugzeugen und Hubschraubern genutzt und befahren werden. Es ist von der bereits dort vorhandenen Flughafeninfrastruktur (Terminal und Flugzeughalle im Süden, befestigtes Vorfeld im Westen, befestigte Taxiways und Start- und Landebahn im Norden, Tankstation und weitere Flugzeughallen im Osten) eingerahmt und in hohem Maße davon geprägt. Es handelt sich um einen infrastrukturell stark vorbelasteten Raum, dessen Bedeutung im Hinblick auf das Landschaftsbild als von allgemeinem bis geringem Wert eingeschätzt wird. Das Vorhabengebiet ist nicht als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Während der Bauphase kann es durch den Baubetrieb zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kommen. Aufgrund der starken infrastrukturellen Vorbelastung des betroffenen Gebiets und dessen geringer Bedeutung für das Landschaftsbild sind die damit verbundenen Auswirkungen weder erheblich noch nachhaltig. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind nicht zu erwarten. Zusätzliche vertikale Strukturen, die weithin sichtbar sind, werden nicht errichtet.

#### Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kenntnisse über Bodendenkmäler, archäologische Fundstätten oder Ähnliches im Vorhabengebiet liegen nicht vor. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

## Zusammenfassung

Mit dem Vorhaben geht keine zusätzliche Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen wie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt oder Landschaft, Luft und Klima einher. Das Bauvorhaben beinhaltet die Erweiterung der Flugbetriebsflächen am GA 1 um zusätzliche versiegelte Betankungsflächen sowie zweier unterirdischer Leichtflüssigkeits-, bzw. Ölabscheider. Ziel ist die Gewährleistung des richtlinienkonformen Betankungsprozesses am GAT 1. Für die Herstellung der Betankungsflächen werden die beiden rechteckigen und von Flugbetriebsflächen umschlossenen Grünflächen versiegelt. Die Befestigung erfolgt über eine Betondecke samt Trag- und Frostschutzschicht. Dies betrifft eine Fläche von etwa  $572 \text{ m}^2 + 550 \text{ m}^2 = 1.122 \text{ m}^2$ .

Durch die Versiegelung von Flächen geht deren Funktion als faunistischer Teillebensraum verloren. Aufgrund der spezifischen Lage in einem flughafenbetrieblich vorbelasteten Bereich, wird die Bedeutung der betroffenen Flächen jedoch als relativ gering eingeschätzt. Eine direkte Nutzung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für besonders und streng geschützte Arten kann aufgrund der betrieblichen Vorbelastung und Störung der angrenzenden Flächen ausgeschlossen werden. Bau-, anlage- und betriebsbedingt sind keine nachteiligen Auswirkungen auf Pflanzen und Tiere zu erwarten. Der naturschutzfachliche Verlust der Fläche als vegetationsbestandenes Biotop wird durch eine externe Ausgleichsmaßnahme kompensiert.

### 1.4 Abfälle

Die bei dem Vorhaben anfallenden Abfälle werden nach Beendigung der Bauarbeiten ordnungs- und vorschriftsgemäß entsorgt.

### 1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die Anpassung und Erweiterung der Flugbetriebsflächen um zusätzliche befestigte Betankungsflächen und unterirdische Leichtflüssigkeits-/ Ölabscheider im Bereich General Aviation 1 ist nicht mit zusätzlichen Startbewegungen verbunden. Ziel des Vorhabens ist die Gewährleistung des Schutzes des Bodens vor Unfällen mit bodengefährdenden Stoffen im Zuge der im dortigen Bereich stattfindenden Betankungsprozesse. Durch das Vorhaben ist eine Verbesserung des aktuellen Sicherheitsstatus im Hinblick auf den Bodenschutz zu erwarten.

### 1.6 Risiko von Störfällen, Unfällen und Katastrophen

#### 1.6.1 Verwendete Stoffe und Technologien

Solche kommen bei dem Vorhaben nicht zum Einsatz.

#### 1.6.2 Störungen im Sinne von § 2 Nr. 7 der Störfall-Verordnung

Das Vorhaben fällt nicht unter diese Verordnung (12. BImSchV).

### 1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z.B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Durch die Anpassung und Erweiterung der Flugbetriebsflächen um zusätzliche befestigte Betankungsflächen und unterirdische Leichtflüssigkeits-/ Ölabscheider im Bereich General Aviation 1 ergeben sich geringfügige Änderungen gegenüber dem bereits planfestgestellten Planungsstand. Das Bauvorhaben findet im Sicherheitsbereich des Flughafens Hannover-Langenhagen statt. Dieser besitzt keine Wohn- oder Erholungsfunktion für den Menschen. Das Vorhaben hat keine direkte kapazitätssteigernde Wirkung.

Ziel des Vorhabens ist die Gewährleistung des Schutzes des Bodens vor Unfällen mit bodengefährdenden Stoffen im Zuge der im dortigen Bereich stattfindenden Betankungsprozesse. Durch das Vorhaben ist eine Verbesserung des aktuellen Sicherheitsstatus im Hinblick auf den Bodenschutz zu erwarten.

Eine Erhöhung der Startbewegungen und damit zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen am Flughafen selbst sowie in den Einflugbereichen ist damit nicht verbunden. Anlage- und betriebsbedingt sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den Menschen zu erwarten. Baubedingte

Beeinträchtigungen, wie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entlang der Zufahrtsstraßen können im Zuge der Bauausführung entstehen, sind als solche jedoch temporär und nicht erheblich.

Das Risiko von Unfällen und Katastrophen ist aufgrund des Vorhabentyps gering.

## **2. Standort des Vorhabens und ökologische Empfindlichkeit des Gebiets**

### 2.1 Bestehende Nutzungen, Nutzungskriterien

Durch das Vorhaben sind keine weiteren Schutzgebiete (Natura 2000-Gebiete, NSG, ND) betroffen.

### 2.2 Qualität der natürlichen Ressourcen

Mit dem Vorhaben sind keine zusätzlichen Oberflächengewässer betroffen. Wasserrechtliche Schutzgebiete werden nicht berührt.

### 2.3 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung geschützter Gebiete

#### 2.3.1 Natura 2000 - Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG

Mit dem Vorhaben werden keine Natura 2000 Gebiete berührt.

#### 2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG

Mit dem Vorhaben werden keine Naturschutzgebiete berührt.

#### 2.3.3 Nationalparke und nationale Naturmonumente nach § 24 BNatSchG

Nationalparke und nationale Naturmonumente werden durch das Vorhaben nicht berührt.

#### 2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete, §§ 25, 26 BNatSchG

Biosphärenreservate liegen nicht im Bereich des Vorhabens.

#### 2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 BNatSchG

Naturdenkmäler werden durch das Vorhaben nicht berührt.

#### 2.3.6 Geschützte Landschaftsbestandteile nach 29 BNatSchG

Das Vorhaben berührt keine Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG.

#### 2.3.7 Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG

Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

#### 2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 WHG, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Abs. 4 WHG,

Risikogebiete nach § 73 Abs. 1 WHG, Überschwemmungsgebiete nach § 76 Abs. 1 WHG

Im Umfeld des Vorhabens sind keine Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete oder Risikogebiete sowie Überschwemmungsgebiete vorhanden.

#### 2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind

Im näheren Umfeld des geplanten Vorhabens sind solche Gebiete nicht vorhanden.

#### 2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG

Im näheren Umfeld des geplanten Vorhabens sind solche Gebiete nicht vorhanden.

#### 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 sind

Weder Denkmäler noch archäologisch bedeutsame Landschaften sind von dem Vorhaben betroffen.

### **3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter anhand der Kriterien der Nummern 1 und 2**

#### 3.1 Art und Ausmaß

##### 3.1.1 Geographisches Gebiet

Mit der von der Planung betroffenen Fläche in der Region Hannover wird kein neues Gebiet in Anspruch genommen.

##### 3.1.2 Personen

Personen sind durch die Planung nicht betroffen.

#### 3.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Ein solcher ist hier nicht gegeben.

#### 3.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Derartige Auswirkungen sind mit den geplanten Änderungen nicht verbunden, wie sich aus den Begründungen (Pkt. 1 und 2) im Einzelnen ergibt. Das Vorhaben sieht lediglich die Anpassung und Erweiterung der Flugbetriebsflächen um zusätzliche befestigte Betankungsflächen und unterirdische Leichtflüssigkeits-/ Ölabscheider im Bereich General Aviation 1 vor. Da es sich um ein kleinräumiges Vorhaben innerhalb beplanter Flächen in einem vorbelasteten Umfeld handelt, ist von einer insgesamt geringen Auswirkungenintensität und -komplexität auszugehen.

#### 3.4 Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen zur Planung bestehen keine Unsicherheiten.

#### 3.5 Voraussichtlicher Zeitpunkt sowie Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Auswirkungen durch das geplante Vorhaben treten während der Bau- und der Betriebsphase auf. Allerdings unterscheiden sich diese kaum von den bereits planfestgestellten Auswirkungen.

#### 3.6 Zusammenwirken der Auswirkungen mit denen anderer Vorhaben

Ein derartiges Zusammenwirken findet nicht statt.

#### 3.7 Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Durch eine entsprechend umsichtige Planung und Bauausführung werden Auswirkungen durch Vermeidungsmaßnahmen weitestgehend vermieden, insbesondere auf die Schutzgüter Boden und Wasser.

### **4. Gesamteinschätzung der Auswirkungen des Vorhabens**

Durch die Anpassung und Erweiterung der Flugbetriebsflächen um zusätzliche befestigte Betankungsflächen und unterirdische Leichtflüssigkeits-/ Ölabscheider im Bereich General Aviation 1 ergeben sich bei Beachtung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine nachteiligen erheblichen Umweltauswirkungen.

Baubedingt ergeben sich lediglich kurzzeitige Auswirkungen von geringer Intensität. Durch eine sachgerechte und umsichtige Ausführung der Bauarbeiten können die nachteiligen Umweltauswirkungen insoweit als nicht erheblich eingestuft werden.

Hinsichtlich der Schutzgüter Pflanzen und Tiere (einschl. biologischer Vielfalt) sowie Boden kommt es aufgrund der nicht zu vermeidenden dauerhaften Flächeninanspruchnahme und Versiegelung derzeit unversiegelter Grünflächen zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Auswirkungen sind zwar nachteilig, aber ebenfalls als nicht erheblich für die Zulassungsentscheidung zu betrachten. Die hinzutretende Versiegelung ist von nur geringem Umfang. Die von ihr ausgehenden Wirkungen sind übersichtlich und in ihrer Intensität eher gering. Das Gebiet ist außerdem durch die Flughafenbetriebsanlagen bereits erheblich vorbelastet.

Zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erheblich nachteilige Umweltauswirkungen, die ein relevantes Gewicht bei der Zulassungsentscheidung nach § 25 Abs. 2 UVPG entfalten würden und damit als „erheblich nachteilig“ im Sinne von § 7 Abs. 1 S. 3 UVPG einzuschätzen wären, gehen von dem Vorhaben nicht aus. Diese Feststellung kann abschließend bereits auf Ebene der Vorprüfung mit den dort geltenden Maßstäben festgestellt werden.

**Unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien kommt die Planfeststellungsbehörde insgesamt zu der Einschätzung, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind. Eine Pflicht zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 4 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 Satz 3 UVPG besteht daher nicht.**

Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 S. 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Hannover, 05.09.2024

Im Auftrage

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop followed by a horizontal line and a small flourish.

Funk