



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Planfeststellung

4130-30310-05 FH BS

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Ermittlung der UVP-Pflicht

Vorhaben: Neubau eines Waschplatzes sowie einer Kfz-Werkstatthalle und Neubau einer Feuerwache mit Büro- und Werkstattgebäude

Träger des Vorhabens: Flughafen Braunschweig-Wolfsburg GmbH
Antrag vom: 21.04.20201

Gemäß § 5 Abs.1 UVPG ist festzustellen, ob nach den §§ 6 bis 14 für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht oder nicht. Grundlage hierfür sind die eingereichten Unterlagen des Vorhabenträgers sowie interdisziplinäre behördliche Informationen.

Das zu prüfende Vorhaben beinhaltet

- 1.) am südöstlichen Rand des Hauptfeldes eine Kfz-Werkstatthalle für die Flughafenfahrzeuge mit angeschlossenem Waschplatz sowie eine Feuerwache mit dazugehörigem Bürogebäude mit Werkstätten.

Für ein Änderungsvorhaben i.S.d. § 2 Abs. 4 Nr. 2c UVPG regelt § 9 UVPG eine mögliche UVP-Pflicht. Sollte die Vorprüfung ergeben, dass durch das geplante Änderungsvorhaben gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 zusätzliche erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, so besteht für das Vorhaben eine UVP-Pflicht.

Hintergrund des Vorhabens

Die Flughafen Braunschweig – Wolfsburg GmbH beabsichtigt auf dem Gelände des Flughafens den Ersatz des vorhandenen Werkstattgebäudes und der Feuerwehr-Fahrzeughalle sowie eine gleichzeitige innerbetriebliche Zusammenfassung der Organisation, um die derzeit in verschiedenen Stellen verorteten Organisationseinheiten zusammenzufassen.

Die Realisierung dieses Vorhabens ergibt sich u.a. aus der grundlegenden Umgestaltung des Lilienthalplatzes durch die Stadt Braunschweig, weshalb das bisherige, für die Fahrzeugwartung genutzte Gebäude, beseitigt werden muss. Der derzeit genutzte Hangar, welcher der Unterstellung der Flughafen-Feuerwehrfahrzeuge dient ist baufällig und entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an ein solches Gebäude.

Das Erreichen des derzeitigen Gebäudes, welches für die Unterbringung der Flughafen-Feuerwehrfahrzeuge dient, ist nur noch über die neue Hauptzufahrt zu erschließen. Das impliziert das, dass bei Beibehaltung des Standortes die komplette Luftseite des Flughafens durchquert werden müsste. Darüber hinaus ist es derzeit nur unter speziellen Regelungen des Flughafen-Personaleinsatzes möglich, die nach ICAO Annex, Kapitel 9.2.23 zulässige Anfahrtszeit für Rettungsfahrzeuge von drei Minuten einzuhalten.

Deshalb ist ein neuer Gebäudekomplex südöstlich des Vorfeldes geplant wird. Es handelt sich um eine neue Feuerwehr sowie einen Bürokomplex und ein Kfz-Gebäude mit Werkstätten, die durch Leichtbauhallen realisiert werden.

1 Merkmale und Wirkfaktoren des Bauvorhabens

1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und der Abrissarbeiten

Das geplante Verfahren soll sich über eine Bauzeit von etwa 17 Monaten erstrecken, wobei sich die geschätzte Flächeninanspruchnahme auf etwa 4.500 m² beläuft. Dabei sind 3.009 m² anlagebedingte und etwa 1.500 m² temporäre, baubedingte Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtung, Lagerung oder Befahrung. Der Umfang der Neuversiegelung wird auf 1.300 m² geschätzt. Die fachgerechte Entsorgung des Erdaushubes von etwa 600 m³ sowie des anfallenden Abfalles ist gewährleistet. Die Reich- und Wirkweite ist auf den Nahbereich des Bauvorhabens begrenzt. Unter Berücksichtigung geeigneter Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie einer sorgfältigen Bauabwicklung ist mit einer über die Versiegelung hinausgehenden Beeinträchtigung nicht zu rechnen.

1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Es kommt parallel zur Umsetzung des Bauvorhabens der provisorischen Zufahrt auf dem Flughafengelände

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

Aufgrund der Vorbelastung durch Flugbetrieb ist im direkten Umfeld der Start/Landebahn, der Rollbahnen und der Vorfelder nicht davon auszugehen, dass die Offenlandflächen von bodenbrütenden Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätte genutzt werden.

Die neu zu versiegelnde Fläche von 1.300 m² ist im Vergleich zur Vorbelastung des Flughafengeländes als nicht erheblich anzusehen. Ebenfalls sind erheblich zusätzliche Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche nicht ersichtlich, da die Fläche derzeit von artenarmen Extensivgrünland bedeckt wird.

Ebenso sind erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaft nicht ersichtlich.

Demnach ist durch die Flächenneuversiegelung von nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Fläche, Tiere und Pflanzen im Vorhabenraum nicht von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auszugehen.

1.3.1 Fläche: Umfang einer Inanspruchnahme durch Flächenentzug oder Nutzungsänderung

Es wird eine neue Fläche von etwa 1.300 m² in Anspruch genommen und versiegelt.

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

Es wird eine Fläche von etwa 1.300 m² neu in Anspruch genommen. Aufgrund der Vorbelastung und intensiven Nutzung sind die Böden im Plangebiet von geringer (versiegelte Flächen) Bedeutung. Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz kommen nicht vor.

Gemäß § 14 Absatz 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) sind Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne dieses Gesetzes Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen [...] die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Neuversiegelung von 1.300 m² stellt im Gesamtkontext des Vorranggebietes Verkehrsflughafen keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Das Vorhaben ist nicht als Eingriff im Sinne des §14 BNatSchG zu bewerten.

1.3.3 Wasser: Art eines Gewässerausbaus, Flächen-, Volumen- oder Qualitätsveränderung, Einleitungen, Entnahmen von Grund- oder Oberflächenwasser

Ein Oberflächengewässer liegt nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens. Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung sind keine Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Ein Eintrag von Schadstoffen ist nicht zu erwarten. Es kommt zu einer geringfügigen Verringerung der Grundwasserneubildung.

1.3.4 Tiere und Pflanzen (einschl. biologische Vielfalt)

Aufgrund der Vorbelastung durch den Flughafenbetrieb ist im direkten Umfeld der Roll- und Landebahnen nicht davon auszugehen, dass die Offenlandflächen von bodenbrütenden Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätten genutzt werden.

Es werden keine Pflanzen in Anspruch genommen und aufgrund der geringen Bedeutung der genutzten Flächen ist hier nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. 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 Baustoffe werden fachgerecht entsorgt. Die Baugruben und Baustelleneinrichtungsflächen werden nach Bauende rekultiviert / wiederhergestellt.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Während der Bauphase treten vorübergehend in begrenztem Umfang Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Einsatz von Baumaschinen auf. Darüber hinaus ist nicht mit Umweltverschmutzungen durch die Baumaßnahme zu rechnen.

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,

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,

Risiken im Sinne von Störfällen, Unfällen oder Katastrophen gehen mit dem Bauvorhaben nicht einher.

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

Risiken für die menschliche Gesundheit bestehen nicht.

2 Standort des Vorhabens

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 Räumen da dieses als Vorranggebiet Verkehrsflughafen ausgewiesen ist. Der Vorhabenbereich wird somit überwiegend für den Güter- und Personenverkehr genutzt. Eine Änderung der grundsätzlichen Nutzbarkeit ist nicht zu erwarten. Durch den Bau des geplanten Vorhabens wird sich die aktuelle Situation nicht erheblich positiv oder negativ ändern, da es sich zum Teil um Ersatzbaumaßnahmen handelt.

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 bestehenden Rollbahnen und die dazugehörigen Anlagen gegeben.

Es sind folgende nachhaltige dauerhafte Änderungen der Flächeninanspruchnahme zu erwarten: Die Flächen stehen nicht für andere Nutzungen zur Verfügung. Neu in Anspruch genommen wird eine Fläche von 1.300 m².

2.2.2 Boden: Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion, Stoffliche Belastung der Böden

Das Vorhaben liegt in einen Bereich mit überprägten Boden von geringer Bedeutung. Eine besondere Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht gegeben. Für eine stoffliche Vorbelastung liegen keine Hinweise vor. Eine dauerhafte Betroffenheit über das gegenwärtige Maß hinaus ist nicht zu erwarten.

2.2.3 Landschaft: Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben

Das Plangebiet ist geprägt durch die versiegelten Flächen der Rollbahnen. Es bestehen Vorbelastungen durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und die angrenzende Bebauung. Von einer erhöhten Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Vorhaben ist nicht auszugehen.

2.2.4 Wasser (Oberflächengewässer): Wasserbeschaffenheit: Ökologischer und chemischer Zustand, Situation von Hydraulik/Hydrologie, Morphologie und Beschaffenheit der Gewässersedimente und Grundwasserbeschaffenheit, Grundwassermenge und Stand

Es kommt zu einer dauerhaften geringfügigen Verringerung der Grundwasserneubildungsrate und Auswirkung während der Bauzeit können nicht vollständig ausgeschlossen werden.

2.2.5 Tiere

Eine dauerhafte Betroffenheit durch Lebensraumverlust ist nicht zu erwarten, da das Vorhabengebiet keinen geeigneten Lebensraum darstellt.

2.2.6 Pflanzen:

Das Plangebiet ist geprägt durch versiegelte Verkehrsflächen.

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 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes

Das Vogelschutzgebiet 48 (DE3630-401) grenzt östlich an das Flughafengelände an.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen.

Es sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich Schwere und Komplexität innerhalb des Wirkungsbereiches zu erwarten. Es sind keine erheblichen nachteiligen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen angrenzender Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen zu erwarten.

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

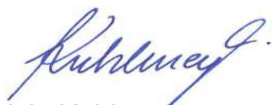
Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 3c Satz 1 UVPG zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichten, liegen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht erst dann vor, wenn die nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht maßgebliche Schädlichkeitsgrenze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

4. Gesamteinschätzung der Auswirkungen des Vorhabens

Die Art und der Umfang sämtlicher Auswirkungen in den betroffenen Gebieten lassen die Feststellung zu, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Anlage, Bau und Betrieb des Vorhabens nicht zu erwarten sind. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach überschlägiger Prüfung für das beantragte Vorhaben somit nicht durchzuführen.

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

Hannover, 12.08.2021



i.A. Kuhlmei