

4152-30310-17 FH HAJ

Bekanntgabe der Feststellung nach § 5 Abs. 2 UVPG zum Nichtbestehen der UVP-Pflicht für die Herstellung von Fillets an den Rollbahnen Alpha und Echo sowie die Erneuerung eines Teilabschnitts des Entwässerungssystems auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen

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 Flughafengesellschaft beabsichtigt den Kurveninnenbereich an den Rollbahnen Alpha und Echo der Südbahn 09R / 27L durch Fillets in Asphaltbauweise zu erweitern. Die Verbreiterung der Rollbahnfläche soll durchgeführt werden, damit Luftfahrzeuge bis Code E uneingeschränkt und selbstständig die Südbahn 09R / 27L erreichen können. Die geplanten Fillets weisen eine Breite von 1,80m bis etwa 4,00m auf.

Das Baufeld zur Herstellung des Fillets am Taxiway Alpha (A) befindet sich am östlichen Ende der Südbahn, das Baufeld am Taxiway Echo (E) am westlichen Ende. Die Taxiways selbst dienen als Verbindungsweg zwischen der Start- und Landebahn und dem Vorfeld. Die Arbeiten am Abfangsammeler finden östlich des Taxiways Charlie beidseitig der Südbahn sowie in einem schmalen Streifen Grünland westlich des Taxiways Bravo in nördlicher Richtung bis zum Taxiway Alpha statt.

Angrenzend an die Fillets sollen Rollbahnschultern mit einer Breite von 7,50m in unversiegelter Bauweise hergestellt werden. Außen an die Rollbahnschultern angrenzend wird ein Streifen zur höhengleichen Anpassung der Neuplanungen an den Bestand erforderlich, dessen Breite zwischen 0,7m und 8,00m liegt und von den spezifischen Höhenverhältnissen vor Ort abhängig ist.

Darüber hinaus soll ein Teilabschnitt des Entwässerungssystems entlang der Südbahn 09R / 27 L erneuert werden. Beidseitig der Südbahn 09R / 27L werden neue Regenwasserkanäle hergestellt. Die Baulänge beträgt inklusive der Anschlussleitungen nördlich der Südbahn 09R / 27L rund 510 m und südlich rund 445m. Die neue Rohrleitung südlich der Südbahn 09R / 27L wird über einen weiteren rund 66 m langen Leitungsabschnitt mit der nördlichen Rohrleitung unter der Querung der Südbahn 09R / 27L verbunden. Etwa 90 m westlich der Rollbahn Bravo wird eine rund 136 m lange Verbindung zum Leitungssystem entlang der Rollbahn Alpha hergestellt. Zusätzlich werden insgesamt 17 Schächte mit einer Fläche von jeweils einem Quadratmeter angelegt. Nicht mehr benötigte Elektroleitungen und Regenwasserkanäle werden zurückgebaut.

Insgesamt werden durch die vorgenannten Maßnahmen rund 12.249 qm Grünfläche in Anspruch genommen, wovon 1.424 qm für die Herstellung der Fillets sowie 17 qm für Schächte des Entwässerungssystems neu versiegelt werden. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die Bereiche der Rollbahnschultern mit einer Fläche von 4.585 qm und des Anpassungsbereichs mit einer Fläche von 2.425 qm mit dem zuvor entfernten Oberboden abgedeckt und durch Ansaat wieder begrünt. Im Bereich der Erneuerung des Entwässerungssystems ist eine Wiederansaat nicht vorgesehen.

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. Hierzu hat sie nach § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 UVPG eine UVP-Vorprüfung vorgenommen, weil der Auslösestatbestand 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 Vorhabensträgerin 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 Vorhabenbereiches 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

Schutzgut Mensch

Das Vorhabengebiet befindet sich in einem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Bereich entlang der südlichen Start- und Landebahn. 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.

Entlang der Baustellenzufahrten kommt es auf den öffentlichen Straßen zu erhöhten Verkehrsaufkommen durch Baustellentransporte. Diese beschränken sich auf die Zeit der Bauausführung und werden als nicht erheblich eingeschätzt.

Anlage- oder betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

1. Flora und Biotope

Die vorhabenbedingt beanspruchten Flächen wurden im April vegetationskundlich begutachtet. Es wurden weit verbreitete Grünlandarten erfasst.

Die Vegetationsflächen entlang der Südbahn sind als mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte (GMA) ausgebildet, welches gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 24 Abs. 2 Nr. 3 NNatSchG gesetzlich geschützt ist. Die Pflege erfolgt durch Mahd. Das vorkommende Arteninventar besteht aus Kennarten für mesophiles Grünland mit breiter Standortamplitude, wie Gewöhnliche Schafgarbe (*Achillea millefolium*), Kriechender Günsel (*Ajuga reptans*), Gänseblümchen (*Bellis perennis*), Wilde Möhre (*Daucus carota*), Weißes Labkraut (*Galium album*), Spitzwegerich (*Plantago lanceolata*) und Rotklee (*Trifolium pratense*), sowie zusätzlichen Magerkeitszeigern wie Wiesen-Margerite (*Leucanthemum vulgare* agg.), Feld-Hainsimse (*Luzula campestris*) und Gras-Sternmiere (*Stellaria graminea*).

Die Grünlandflächen entlang der befestigten Bahnflächen werden in einem etwa 3 m breiten Streifen aus betrieblichen Gründen mit einer höheren Pflegeintensität gemäht. Dort kommt ein vergleichbares Arteninventar wie in den weniger intensiv gemähten Bereichen vor, welches jedoch kurzrasiger und mit weniger Blühaspekten auftritt. Es wird daher als artenreicher Scherrasen mit Übergängen zum mageren mesophilen Grünland kalkarmer Standorte (GRR (GMA)) bezeichnet. Für dieses Mischbiotop wird kein gesetzlicher Schutz gemäß BNatSchG bzw. NNatSchG angenommen.

Im Untersuchungsgebiet am Taxiway E wurde knapp außerhalb des direkten Baufeldes ein kleinflächiges Vorkommen von Besenheide (*Calluna vulgaris*) und Englischem Ginster (*Genista anglica*) erfasst. Dieser Bereich setzt sich außerhalb des untersuchten Bereichs nach Osten fort und wird als feuchte Sandheide (HCF) angesprochen. Der Bestand weist insgesamt eine Größe von mehr als 100 m² auf, sodass dieser ebenfalls gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG geschützt ist.

2. Fauna

Im Jahr 2017 wurden durch das Büro Abia avifaunistische Untersuchungen an der Südbahn durchgeführt (ABIA 2017). Für diese wird aufgrund der seitdem unveränderten Flächennutzung und -pflege weiterhin eine Gültigkeit angenommen.

Aufgrund der vergleichbaren Flächenausprägung an der Süd-, wie an der Nordbahn können aktuellere Untersuchungsdaten der Flächen an der Nordbahn (ABIA 2020) zusätzliche Aufschlüsse über das Brutvogelvorkommen an der Südbahn liefern. Die Grünlandflächen entlang der Nordbahn stellen Lebensräume für bodenbrütende Offenlandarten dar. Deren Reviermittelpunkte werden in den innenliegenden Grünlandflächen verortet, sodass für die Baufelder aufgrund der Nähe zu den regelmäßig befahrenen Flugbetriebsflächen eine untergeordnete Bedeutung als Teillebensraum angenommen wird.

Der Baubetrieb findet aus betrieblichen Gründen während der Brutzeit der Vögel statt. Dadurch sind Gefährdungen von bodenbrütenden Vogelarten nicht auszuschließen. Zur Vorbeugung von verbotstatbeständigen Störungen oder gar Tötungen von Brutvögeln und zur Vermeidung der Zerstörung ihrer Neststandorte wird bereits vor Beginn der Brutperiode durch systematische und intensive Vergrämung verhindert, dass in den Baufeldern eine Brutstätigkeit stattfindet. Beeinträchtigungen von Brutvögeln können dadurch vermieden werden.

Die Baustelleneinrichtungsflächen für die Herstellung der Filets werden jeweils auf den befestigten Flächen der Taxiways eingerichtet. Als Zufahrten zu den drei Baufeldern werden ebenfalls bereits versiegelte öffentliche Straßen und Betriebswege auf dem Flughafengelände genutzt. Diesbezüglich können temporäre Beeinträchtigungen unversiegelter Biotope vermieden werden.

Für die Leitungsarbeiten im Zuge des Baus der Entwässerungskanäle werden unversiegelte Biotope beansprucht. Es kommt zur Aushebung von Rohrleitungsgräben und zur Überführung unversiegelter Biotope durch Baufahrzeuge. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die betroffenen Flächen mit dem zuvor abgeschobenen Oberboden abgedeckt. Dadurch verbleibt das Diasporenmaterial im Oberboden an Ort und Stelle und trägt zur natürlichen Wiederbegrünung bei. Die Flächen können sich natürlicherweise regenerieren. Dauerhafte Beeinträchtigungen werden nicht erwartet.

Die dauerhafte Versiegelung beziffert sich auf 1.434 m^2 (Fillets) + 17 m^2 (Schächte) = 1.451 m^2 . Betroffen sind bislang unbefestigte Grünlandflächen, die dauerhaft verloren gehen. Davon entfallen etwa 242 m^2 auf gesetzlich geschützte Biotope (GMA). Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig und müssen durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden.

Das verloren gehende Grünland besitzt eine Funktion als Teillebensraum für bodenbrütende Vogelarten des Offenlandes. Die betroffenen Flächen grenzen direkt an die Flugbetriebsflächen der Südbahn der Taxiways, die regelmäßig genutzt werden. Sie werden aufgrund ihrer Lage voraussichtlich nicht als direkter Brutplatz genutzt. Entlang der Südbahn verbleiben ausreichend große Flächen, die weiterhin als Lebensraum von Brutvögeln genutzt werden können. Eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Populationen ist nicht zu erwarten.

Im Bereich der anzulegenden Schultern (4.585 m^2 (Fillets) + 3.788 m^2 (Abfangsammler) = 8.373 m^2) kommt es zur Ausbildung von teilbefestigten, jedoch wasserdurchlässigen und vegetationsbestandenen Rasenflächen. Diese werden durch Ansaat begrünt (Fillets) oder können sich natürlicherweise regenerieren (Abfangsammler).

Aufgrund ihres spezifischen Aufbaus stellen sie keine vollends natürlichen Biotope dar, jedoch können sie aufgrund der Möglichkeit zur Ausbildung einer geschlossenen Vegetationsdecke nach vollständiger Wiederbegrünung weiterhin als Lebensraum für Flora und Fauna dienen. Im Anpassungsbereich der Fillets (2.425 m^2) sind lediglich Erdarbeiten vorgesehen.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die Flächen durch Ansaat wiederbegrünt. Dauerhafte Auswirkungen werden nicht erwartet, sodass sich voraussichtlich dieselbe Biototypenausprägung wie vor der Baumaßnahme entwickeln kann.

Besonders oder streng geschützte Pflanzenarten wurden nicht nachgewiesen.

Eine Beeinträchtigung der feuchten Sandheide am Taxiway E kann durch eine punktuelle Begrenzung des Anpassungsbereichs in diesem wertvollen Bereich ausgeschlossen werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Boden

Am Taxiway E ist mittlerer Gley-Podsol der dominierende Bodentyp. Als Bodenart herrschen Fein- und Mittelsande vor, die mit größerer Tiefe zunehmend grobkörnig werden. Im südlichen Teil des Baufeldes kann der Sand auch torfige Anteile besitzen. Am Taxiway A sowie im Baufeld des Abfangsammlers ist mittlere Pseudogley-Braunerde der dominierende Bodentyp.

Die Bodenart wird mit sandig bis steinigem, tonigem Schluff angegeben. Die Empfindlichkeit gegenüber Bodenverdichtungen wird in allen Baufeldern als gering eingeschätzt. Besonders schutzwürdige Böden, wie Böden mit besonderen Standorteigenschaften, mit hoher natürlichen Bodenfruchtbarkeit, mit kultur- oder naturgeschichtlicher Bedeutung oder seltene Böden, kommen nicht vor.

Im Bereich des Rohrgrabens wird in das natürliche Bodengefüge eingegriffen. Zur Vermeidung von dauerhaften Beeinträchtigungen werden Ober- und Mineralboden getrennt voneinander ausgehoben, gelagert und nach Abschluss der Arbeiten wieder eingebaut. Dauerhafte Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen können dadurch vermieden werden. Überschüssiger Ober- und Mineralboden wird abgefahren und fachgerecht weiterverwendet bzw. entsorgt.

Die Überfahung des humosen Bodens durch Baufahrzeuge im Zuge der Leitungsarbeiten kann zu Bodenverdichtungen führen. Die Empfindlichkeit gegenüber Verdichtungen wird für den anstehenden Boden als gering eingeschätzt. Bei Bedarf werden entstandene Bodenverdichtungen durch Tiefenlockerung entfernt. Im Rahmen der örtlichen Bauüberwachung wird durch regelmäßige Kontrollen während sowie eine Einweisung der Baufirmen vor Beginn der Baumaßnahme dafür gesorgt, dass unsachgemäßes und unnötiges Befahren unbefestigter Flächen unterbleibt.

Durch die Nutzung bereits versiegelter Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen sowie Zufahrten können weitere Beeinträchtigungen unversiegelter Flächen vermieden werden.

Während des Baubetriebs kann es durch Leckagen und das Befahren des humosen Oberbodens mit schweren Baufahrzeugen zu Beeinträchtigungen des Bodens kommen. Geeignete Schutzmaßnahmen können das Gefährdungspotenzial wirkungsvoll reduzieren, sodass bei deren Beachtung keine dauerhaften negativen Auswirkungen auf das Bodengefüge zu erwarten sind.

Die dauerhafte Versiegelung von Flächen von insgesamt etwa 1.451 m² führt in diesen Bereichen zu einem Verlust der natürlichen Bodenfunktionen. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Durch die Anlage der Fillets sowie Schultern sollen Beeinträchtigungen des Bodens bei einem Abkommen der Flugzeuge von den Flugbetriebsflächen vermieden werden.

Schutzgut Wasser

Grundwasser:

Die drei Baufelder befinden sich alle im Grundwasserkörper „Wietze/Fuhse Lockergestein“. Dessen mengenmäßiger Zustand wird als gut eingeschätzt. Der chemische Zustand wird aufgrund von Überschreitungen der Schwellenwerte bei Nitrat und Pestiziden als schlecht eingestuft. Die Zielerreichung eines guten chemischen Zustandes wird auf nach 2045 geschätzt. Die Grundwasserneubildung liegt zwischen 50 – 100 mm/a im Osten und 150 – 200 mm/a im Westen. Die Lage der Grundwasseroberfläche wird auf > 50 – 55 m NHN beziffert. In den sanddominierten Bereichen am Taxiway E ist das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung gering, in den schluffgeprägten Bereichen am Abfangsammler und Taxiway A mittel.

Oberflächengewässer

Im Vorhabengebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Schutzgebiete

Wasserschutz- oder Retentionsgebiete sind nicht betroffen.

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 nachhaltigen Auswirkungen zu erwarten sind. Die dauerhafte Versiegelung einer Fläche von etwa 1.451 m² führt zu einer verhinderten Bodeninfiltration des Niederschlagswassers und damit zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Es wird davon ausgegangen, dass der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers dadurch unbeeinflusst bleibt.

Die Schultern bleiben durch den spezifischen Aufbau weiterhin wasserdurchlässig.

Im Anpassungsbereich sind keine Auswirkungen auf die Grundwassermenge zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Klima und Luftqualität

Die großflächigen Grünlandgebiete an der Südbahn besitzen durch ihre geschlossene Vegetationsdecke eine klimaregulierende und lufthygienische Wirkung. Klimatisch besonders wirksame Gehölzbestände kommen im Vorhabengebiet nicht vor.

Durch die Baustellentransporte und den Baubetrieb kommt es zu erhöhten Schadstoffemissionen. Diese sind auf die Zeit der Bauausführung beschränkt und werden als nicht erheblich eingeschätzt. Die ausführende Baufirma ist darüber hinaus aufgrund der Nähe der Baufelder zu aktiven Flugbetriebsflächen (Vorfeld) zu einem staubarmen Arbeiten angehalten.

Die dauerhafte Versiegelung von Vegetationsflächen führt zu einem Verlust ihrer klimaregulierenden und lufthygienischen Wirkung. Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe werden keine erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen erwartet. Die Bereiche der Schulter sowie des Anpassungsbereichs bleiben vegetationsbestanden, sodass sie weiterhin ihre lufthygienische Wirkung ausüben können.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Landschaftsbild

Die Baufelder befinden sich mittig im Sicherheitsbereich der südlichen Start- und Landebahn des Flughafens Hannover-Langenhagen. Die betroffenen Flächen weisen aufgrund ihrer Nähe zur Südbahn und den Taxiways keine vertikalen Strukturen auf. Die Vorbelastung ergibt sich aus den befestigten Flugbetriebsflächen.

Das Untersuchungsgebiet ist nicht als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Der Baubetrieb ist mit Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden. Die davon betroffenen Flächen befinden sich innerhalb des Sicherheitsbereichs des Flughafens und besitzen daher keine landschaftsbildbezogene Erholungsfunktion.

Zusätzliche vertikale Strukturen werden nicht errichtet. Die langfristig sichtbaren Effekte der Baumaßnahme beschränken sich auf die Erweiterung bereits vorhandener Flugbetriebsflächen. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Vorhabengebiet befinden sich keine Kultur- oder sonstigen Sachgüter. Baubedingt werden keine Auswirkungen auf Kultur- oder sonstige Sachgüter erwartet. Sollten entgegen der aktuellen Einschätzung Bodendenkmäler oder bisher unbekannte archäologische Fundstätten gefunden werden, werden die zuständigen Behörden umgehend informiert und eingebunden.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Kultur- oder sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

Zusammenfassung

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH plant für das Jahr 2025 ein umfangreiches Bauprogramm an der südlichen Start- und Landebahn des Flughafens Hannover-Langenhagen. Dies umfasst u.a. die Erweiterung der Kurveninnenbereiche an den Taxiways Alpha und Echo durch die Herstellung von so genannten Fillets sowie die Erweiterung eines Teilabschnitts des Entwässerungssystems, inklusive Herstellung von teilbefestigten Schultern. Dafür werden unversiegelte Biotope in Anspruch genommen und vollständig versiegelt, teilbefestigt und lediglich temporär beansprucht.

Die Versiegelung und Teilbefestigung bislang unversiegelter Biotopflächen kann vor Ort nicht ausgeglichen werden. Der Kompensationsbedarf soll im Kompensationsflächenpool der Region Hannover beim Forstamt Fuhrberg erfolgen. Dazu wird bisher intensiv genutztes Grünland aus der Nutzung genommen, ausgehagert und anschließend extensiv bewirtschaftet, sodass sich mesophiles Grünland entwickeln kann.

1.4 Abfälle

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

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die Herstellung von Fillets an den Rollbahnen Alpha und Echo an der Südbahn 09R / 27L und die Erneuerung eines Teilabschnitts des Entwässerungssystems sind nicht mit zusätzlichen Startbewegungen verbunden.

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

Mit der Herstellung von Fillets an den Rollbahnen Alpha und Echo an der Südbahn 09R / 27L 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. Es besitzt keine kapazitätssteigernde Wirkung, die in einer Erhöhung der Startbewegungen und damit zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen am Flughafen selber sowie in den Einflugschneisen resultieren kann. Anlage- und betriebsbedingt sind keine nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten. Baubedingte Beeinträchtigungen 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), bis auf besonders geschützte Biotoptypen nach § 30 BNatSchG, 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

Der Flughafen Hannover-Langenhagen weist eine Vielzahl von gemäß § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 24 Abs. 2 Nr. 3 NAGBNatSchG geschützten Biotopen auf, die nicht kartiert und in das Verzeichnis der geschützten Teile von Natur- und Landschaft aufgenommen wurden. Neben mesophilem Grünland wurden feuchte Sandheiden, feuchte Borst-gras-Magerrasen, mäßig nährstoffreiche Sauergras/Binsenriede sowie sonstige Sandtrockenrasen entlang der Nord- und Südbahn nachgewiesen.

Insgesamt wird an beiden Taxiways eine Fläche von etwa 8.444m² in Anspruch genommen. Davon werden 1.434 m² für die Herstellung der Fillets zuzüglich 17 m² für die Schächte neu versiegelt. Die restlichen etwa 2.425 m² werden durch den Anpassungsbereich beansprucht. Durch die Maßnahmen werden insgesamt 12.249 m² Grundfläche in Anspruch genommen, die einen Flächenwert vom 34.089 Wertpunkten in Anspruch nehmen.

Hiervon sind 7.196 m² der gem. § 24 Abs. 2 NNatSchG i. V. m. § 30 BNatSchG geschützten Biotoptypen mesophiles Grünland kalkarmer Standorte.

Nach dem Rückbau der provisorischen Filletflächen kann sich ein Großteil der Flächen wieder in den Biotoptypen Artenreicher Scherrasen mit Übergängen zum Mesophilen Grünland mäßig feuchter Standorte GRR(GMF) entwickeln.

Der verbleibende Kompensationsbedarf von 10.098 Wertpunkten soll über den Kompensationsflächenpool „Tiefes Bruch“ beim Forstamt Fuhrberg ausgeglichen werden.

Im Anschluss wird es extensiv bewirtschaftet, sodass sich mesophiles Grünland entwickeln kann. Für den vollständigen Ausgleich fehlen 10.098 Werteinheiten. Diese werden aus dem Flächenpool entnommen und auf die Maßnahme gebucht.

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 Herstellung von Fillets an den Rollbahnen Golf, Mike und November an der nördlichen Start- und Landebahn 09L / 27R vor. Da es sich um ein kleinräumiges Vorhaben innerhalb beplanter Flächen in einem vorbelasteten Umfeld handelt, ist von einer insgesamt geringen Auswirkungsintensität 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 Herstellung von Fillets an den Rollbahnen Alpha und Echo an der Südbahn 09R / 27L und die Erneuerung eines Teilabschnitts des Entwässerungssystems ergeben sich bei Beachtung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine nachteiligen erheblichen Umweltauswirkungen.

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 können jedoch durch geeignete Maßnahmen (externer Ausgleich im Kompensationsflächenpool der Region Hannover beim Forstamt Fuhrberg) ausgeglichen werden, sodass von keinen erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen auf die Umwelt ausgegangen wird. Für die übrigen Schutzgüter werden ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. Die naturschutzrechtlichen Konflikte werden im zugehörigen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) gelöst.

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, 10.03.2025

Im Auftrage

gez. Funk