

## **Bekanntgabe der Feststellung nach § 5 Abs. 2 UVPG zum Nichtbestehen der UVP-Pflicht für die Erweiterung einer Betankungsfläche der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen**

**Aktenzeichen: 4152-30310-16 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 Flughafengesellschaft plant die Erweiterung der Betankungsfläche der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen. Die Erweiterung wird notwendig, um die dort stattfindenden Betankungsprozesse unter Anwendung der neuesten Auflagen realisieren zu können.

Die Hubschrauber werden derzeit mittels Zapfpistole über einen mit dem im Gebäude der Hubschrauberstaffel befindlichen Tank verbundenen Schlauch betankt. Dabei besteht die Gefahr, dass austretender Kraftstoff in das abgeführte Regenwasser gelangt. Der Betankungsprozess ist somit hinsichtlich der rechtlichen Regelungen nicht mehr zeitgemäß und muss angepasst werden. Die Betankungsfläche soll daher erweitert und mit einer außerhalb des Gebäudes befindlichen Tankanlage ausgestattet werden. Damit sollen die Grundlagen für eine zeitgemäße Betankung der Hubschrauber geschaffen werden, welche den rechtlichen Vorschriften entspricht.

Das Vorhabengebiet befindet sich im Gebiet des im Jahr 1998 rechtskräftig planfestgestellten Westbereichs des Flughafens Hannover-Langenhagen, innerhalb des Sicherheitsbereichs. Die Dienststelle der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen liegt nördlich des Misch- und Brechplatzes, südlich der nördlichen Start- und Landebahn und etwa 200 m nordöstlich des Towers. Die zu erweiternde Betankungsfläche grenzt im Südosten an den Standort der Polizeihubschrauberstaffel an.

Die Betankungsfläche soll um insgesamt etwa 66 m<sup>2</sup> erweitert werden. Die Mehrfläche wird für die Errichtung einer externen Tankanlage benötigt, die u.a. einen Tank, eine Schlauchtrommel und eine Zapfsäule sowie die entsprechenden Schutzeinrichtungen (u.a. Anfahrerschutzpfosten, Leitplanke) umfasst. Die Tankanlage wird teils auf der zu befestigenden Mehrfläche, teils auf den bereits vorhandenen versiegelten Flächen errichtet.

Für die erforderlichen Kabeltiefbauarbeiten zum Anschluss der Abscheideranlage muss darüber hinaus ein Teil des Gehölzbestandes entfernt werden, dies betrifft etwa 80 m<sup>2</sup>. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen wurden die Rodung bereits im Februar 2024 und damit außerhalb der Vegetationsperiode bzw. Fortpflanzungszeit durchgeführt.

Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt über die vorhandenen Straßen am Flughafen Hannover-Langenhagen, als Baustelleneinrichtungsfläche werden ebenfalls bereits befestigte Flächen genutzt. Temporäre Flächeninanspruchnahmen unversiegelter Flächen können dadurch vermieden werden. Der bei der Versiegelung anfallende Boden wird getrennt nach Ober- und Mineralboden aufgenommen und ordnungsgemäß weiterverwendet bzw. entsorgt. Bei entsprechender Eignung kann der Mineralboden zur weiteren Verfüllung des NJK-Teichs verwendet werden.

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 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, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

#### Schutzgut Mensch

Die Vorhabenfläche besitzt aufgrund ihrer Lage im Sicherheitsbereich des Flughafens keine Bedeutung für die Wohn- oder Erholungsfunktion für den Menschen. Die Fläche ist öffentlich nicht zugänglich und kein Bestandteil bedeutender erholungswirksamer Sichtbeziehungen. Menschen sind nicht unmittelbar betroffen.

Menschen werden durch das geplante Vorhaben weder dauerhaft noch temporär erheblich betroffen oder beeinträchtigt. Die durch die Baumaßnahme verursachten zusätzlichen Verkehre entlang der Zufahrtstraßen und im öffentlichen Verkehrsnetz sind zeitlich befristet und werden daher ebenfalls als nicht erheblich eingeschätzt. Eine Kapazitätserhöhung, die zu vermehrten Flugbewegungen führt, ist durch das Vorhaben nicht gegeben.

#### Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

Bei der Baumaßnahme wird eine Fläche von insgesamt 66 m<sup>2</sup> durch die Erweiterung der Betankungsfläche neu versiegelt. Dort gehen jegliche Funktionen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere verloren (Konflikt K1). Der Verlust ist erheblich und nachhaltig und durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Im Zuge der Rodung von etwa 80 m<sup>2</sup> Gehölzfläche geht deren Funktion als Lebensraum verloren, insbesondere betrifft dies die Vogelarten der Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter (Konflikt K2). Durch die Entfernung außerhalb der Fortpflanzungszeit (Februar 2024) konnten entsprechende Gefährdungen und das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden. Aufgrund der starken Vorbelastung des Gebiets werden die betroffenen Vegetationsstrukturen generell als nur bedingt geeignetes Fortpflanzungshabitat angesehen. Im unmittelbaren Umfeld verbleiben ausreichend große und geeignete Strukturen, sodass von keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der potenziell betroffenen und zum Großteil häufigen und weit verbreiteten Arten ausgegangen wird.

#### Flora und Biotypen

Die vorhandene Betankungsfläche wird als Flugplatz angesprochen, die südlich daran angrenzende Grünfläche als Mischbiotop aus artenreichem Scherrasen und magerem mesophilen Grünland kalkarmer Standorte. Vegetationskundliche Kartierergebnisse der Vorhabenfläche selbst liegen nicht vor, jedoch wurden im Jahr 2020 vom Büro Abia Kartierungen der Vegetationsflächen westlich der Vorhabenfläche und der Dienststelle durchgeführt. In diesen wurden hauptsächlich weit verbreitete, charakteristische Grünlandarten nachgewiesen, die zu einer Einstufung der Flächen als mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte führt.

Darüber hinaus wurden dort seltenere Arten wie Gemeine Ochsenzunge (*Anchus officinalis*) und Sand-Vergissmeinnicht (*Myosotis stricta*) erfasst (ABIA 2021). Es wird davon ausgegangen, dass sich die in den westlich angrenzenden Grünlandflächen vorkommende Artenzusammensetzung bis in die Vorhabenfläche fortsetzt. Da diese jedoch aufgrund der Nähe zu den Flugbetriebsflächen aus Sicherheitsaspekten regelmäßig gemäht wird, wird deren naturschutzfachliche Bedeutung als etwas geringer eingeschätzt, sodass vom bereits angesprochenen Mischbiotop aus artenreichem Scherrasen und magerem mesophilem Grünland kalkarmer Standorte ausgegangen wird.

Von der Betankungsfläche erstreckt sich darüber hinaus in südlicher Richtung ein Weg, der mehrere dort verortete Technikkästen zugänglich macht. Entlang des Gebäudes der Dienststelle und im Südwesten der Betankungsfläche ist ein sonstiger standortgerechter Gehölzbestand aus vornehmlich Weißdorn (*Crataegus spec.*) und Hundsrose (*Rosa canina*) entwickelt.

## Fauna

Das Vorhabengebiet befindet sich im Sicherheitsbereich des Flughafens im Bereich intensiv genutzter Flächen mit hoher Präsenz und Nutzungsintensität des Menschen.

Im Bereich des westlich an das Vorhabengebiet angrenzenden Gehölzbestandes sowie in den Saumstrukturen im Osten des Brech- und Mischplatzes wurden im Jahr 2020 Arten aus der Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter erfasst.

Eine besondere Eignung der Vorhabenfläche für Brutvogelarten des Offenlandes, wie Feldlerche und Wiesenpieper, oder andere Bodenbrüter, wie das Rebhuhn, die jeweils entlang der Nord- und Südbahn bzw. auf den Schotterflächen des Brech- und Mischplatzes nachgewiesen wurden, ist aufgrund der spezifischen Lage und Vorbelastung durch den Flughafenbetrieb auszuschließen. Die Vorhabenfläche besitzt höchstens eine Bedeutung als Teillebensraum, eine Nutzung als direkter Brutplatz kann aufgrund des Fehlens geeigneter Habitatstrukturen und der Nähe zu den Flughafeninfrastrukturen für diese Arten mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Rodung von etwa 80 m<sup>2</sup> Gehölzfläche geht deren Funktion als Lebensraum verloren., insbesondere trifft dies die Vogelarten der Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter (Konflikt 2). Durch die Entfernung außerhalb der Fortpflanzungszeit im Februar 2024 konnten entsprechende Gefährdungen und das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden. Aufgrund der starken Vorbelastung des Gebietes werden die betroffenen Vegetationsstrukturen generell als nur bedingt geeignetes Fortpflanzungshabitat angesehen. Im unmittelbaren Umfeld verbleiben aus reichend große und geeignete Strukturen, sodass von keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der potenziell betroffenen und zum Großteil häufigen und weit verbreiteten Arten ausgegangen wird.

## Schutzgut Boden

Im Vorhabengebiet ist mittlere Pseudogley-Braunerde der dominierende Bodentyp als vorherrschende Bodenart kommt sandig-steiniger bis toniger Schluff vor. Das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung ist hoch. In dem beplanten Bereich befinden sich keine Böden, die als besonders schutzwürdig eingestuft sind. Die Böden weisen keine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit, kulturgeschichtliche oder naturgeschichtliche Bedeutung oder Seltenheit auf. Ein besonderer Schutzbedarf ist nicht gegeben.

Bei der Herstellung der Asphaltfläche für die Betankungsfläche wird in das Bodengefüge eingegriffen. Auf einer Fläche von etwa 66 m<sup>2</sup> wird der Boden versiegelt, wodurch die natürlichen Bodenfunktionen nachhaltig verloren gehen (Konflikt K3). Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig.

Durch die Nutzung bereits befestigter Flächen als Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen können baubedingte Beeinträchtigungen des Bodens (z.B. durch Befahren des humosen Oberbodens) in baulich nicht unbedingt benötigten Bereichen vermieden werden. Gefährdungen des Bodens infolge des Einsatzes von motorisierten Baufahrzeugen durch Tropfverluste oder Leckagen können durch geeignete Schutzmaßnahmen, wie beispielsweise die fachgerechte Wartung der Baumaschinen, effektiv vermieden werden. Baubedingte Beeinträchtigungen werden daher nicht erwartet.

Die Versiegelung bislang unbefestigten Bodens auf einer Fläche von insgesamt etwa 66 m<sup>2</sup> führt zum Verlust seiner natürlichen Funktionen. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren.

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

### **Grundwasser**

Das Vorhabengebiet ist Teil des Grundwasserkörpers Wietze/Fuhse Lockergestein, bei welchem erhöhte Werte von Nitrat und Pflanzenschutzmitteln zu einer schlechten Bewertung des chemischen Zustandes führen, wobei der mengenmäßige Zustand keine Defizite aufweist. Die Lage der Grundwasseroberfläche wird mit > 50 – 52,5 m NHN angegeben. Die Grundwasserneubildungsrate liegt bei etwa 50 – 100 mm/a.

### **Oberflächenwasser**

Im Vorhabengebiet befindet sich keine Oberflächengewässer. Das Gebiet ist nicht als Wasserschutzgebiet ausgewiesen und besitzt keine Funktion als Retentionsfläche.

Im Zuge der Baumaßnahmen besteht eine Gefährdung des Grundwassers durch Tropfverluste oder Leckagen an Baufahrzeugen. Durch geeignete Schutzmaßnahmen, wie beispielsweise die ordnungsgemäße Lagerung von Treibstoffen und wassergefährdenden Flüssigkeiten oder die fachgerechte Wartung von Baufahrzeugen, kann das Gefährdungspotential effektiv verringert werden, sodass von keinen baubedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers ausgegangen wird. Die Versiegelung von bislang unversiegelten Flächen ist mit einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate verbunden. Da sich die Versiegelung auf eine geringe Fläche beschränkt, werden die damit verbundenen Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot als nicht erheblich eingeschätzt. Nachhaltige Veränderungen und Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel sind nicht zu erwarten.

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

Das Untersuchungsgebiet gehört der Klimaregion Weser-Aller-Flachland an und liegt im Übergangsbereich vom Meeres- zum Kontinentalklima. Vorherrschende Windrichtung ist West und Südwest, in der Zeit von Februar bis April überwiegen Ostwinde. Das durchschnittliche Mittel der Lufttemperatur beträgt im Januar 0,0 – 0,5 °C und im Juli 17,0 – 17,5 °C. Die durchschnittliche Menge an Niederschlägen beträgt etwa 600 – 700 mm im Jahr. Die Vegetationsflächen im Vorhabengebiet besitzen durch ihre klimatische und immissionsausgleichende Wirkung eine gewisse Bedeutung für die Kaltluftentstehung.

Beim Betrieb der Baufahrzeuge kommt es zu Emissionen von Staub, Abgasen und sonstigen Schadstoffen. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung auf die Bauzeit und dem geringen Umfang der Baumaßnahme werden die damit verbundenen Beeinträchtigungen als nicht erheblich eingeschätzt. Auswirkungen auf die kleinklimatische Funktion werden aufgrund des begrenzten Umfangs der Baumaßnahme und der beschränkten zu versiegelnder Fläche mit vergleichsweise geringer klimatischer Bedeutung ebenfalls nicht erwartet.

## Schutzgut Landschaftsbild

Die von dem geplanten Vorhaben betroffenen Flächen befinden sich im Sicherheitsbereich des Flughafens. Sie werden durch die Vorbelastung der unmittelbar angrenzenden Infrastruktureinrichtungen (Hubschrauberlandeplatz und Gebäude der Hubschrauberstaffel Niedersachsen) geprägt. Im Hinblick auf das Landschaftsbild sind die Flächen von allgemeinem Wert. Die betroffene Fläche ist nicht als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Das Landschaftsbild wird durch das geplante Vorhaben nicht nachhaltig verändert. Das Gelände des Flughafens ist bereits stark anthropogen überprägt, eine Verstärkung dieser Überprägung ist

durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Potenzielle Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Zuge der Bautätigkeiten sind nicht erheblich oder nachhaltig.

#### Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Planungsgebiet befinden sich keine Kultur- oder sonstigen Sachgüter. Kultur- oder sonstige Sachgüter werden durch das geplante Vorhaben nicht betroffen und nicht beeinträchtigt.

#### 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 Betankungsfläche am Standort der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen auf dem Gelände des Flughafens Hannover-Langenhagen. Ziel ist die Optimierung der Durchführung des bisherigen Betankungsprozesses. Die Betankungsfläche soll um insgesamt etwa 66 m<sup>2</sup> erweitert werden. Die Mehrfläche wird für die Errichtung einer externen Tankanlage benötigt, die u.a. einen Tank, eine Schlauchtrommel und eine Zapfsäule sowie die entsprechenden Schutzeinrichtungen (u.a. Anfahrerschutzpfosten, Leitplanke) umfasst. Die Tankanlage wird teils auf der zu befestigenden Mehrfläche, teils auf den bereits vorhandenen versiegelten Flächen errichtet.

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.

Für die erforderlichen Kabeltiefbauarbeiten zum Anschluss der Abscheideranlage muss darüber hinaus ein Teil des Gehölzbestandes entfernt werden, dies betrifft etwa 80 m<sup>2</sup>. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen wurden die Rodung bereits im Februar 2024 und damit außerhalb der Vegetationsperiode bzw. Fortpflanzungszeit durchgeführt. Die geschätzte Bauzeit beträgt etwa zwei Monate. Die Zufahrt zur Baustelle erfolgt über die vorhandenen Straßen am Flughafen Hannover-Langenhagen, als Baustelleneinrichtungsfläche werden ebenfalls bereits befestigte Flächen genutzt. Temporäre Flächeninanspruchnahmen unversiegelter Flächen können dadurch vermieden werden. Der bei der Versiegelung anfallende Boden wird getrennt nach Ober- und Mineralboden aufgenommen und ordnungsgemäß weiterverwendet bzw. entsorgt. Bei entsprechender Eignung kann der Mineralboden zur weiteren Verfüllung des NJK-Teichs verwendet werden.

Der naturschutzfachliche Verlust der Fläche als vegetationsbestandenes Biotop wird durch eine externe Ausgleichsmaßnahme („Tiefes Bruch“, Forstamt Fuhrberg) kompensiert. 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 Erweiterung einer Betankungsfläche der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen auf dem Flughafen Langenhagen ist nicht mit zusätzlichen Startbewegungen verbunden. Ziel des Vorhabens ist es, den bisherigen Betankungsprozess der Hubschrauber umweltgerecht durchzuführen

und gleichzeitig zu optimieren. Die Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel werden derzeit auf einer mit Entwässerungsrinnen eingefassten und speziell behandelten Fläche betankt, die jedoch nicht den aktuellen Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes gerecht wird. Es besteht die Gefahr, dass austretender Kraftstoff in das abgeführte Regenwasser gelangt. Die neue Betankungsfläche soll daher auf größerer Fläche in flüssigkeitsdichter Betonbauweise ausgeführt werden. Eine ortsfeste Betankungsanlage (Tank und Zapfeinrichtung) wird die bisherige Betankung ersetzen.

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 einer Betankungsfläche der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen 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 Optimierung der Durchführung des bisherigen Betankungsprozesses und gleichzeitig 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 Erweiterung einer Betankungsfläche der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen 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 Erweiterung einer Betankungsfläche der Polizeihubschrauberstaffel Niedersachsen auf dem Flughafen Hannover-Langenhagen 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 und die nicht zu vermeidende Gehölzentfernung 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 der Neuversiegelung ausgehenden Wirkungen sind übersichtlich und in ihrer Intensität eher gering. Das Gebiet ist außerdem durch die Flughafenbetriebsanlagen bereits erheblich vorbelastet.

Für die übrigen Schutzgüter werden ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. Die naturschutzrechtlichen Konflikte werden im zugehörigen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) gelöst.

Aufgrund der Lage und der Störungen durch den Flughafenbetrieb auf den angrenzenden Flächen liegt keine Eignung als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für besonders oder streng geschützte Arten vor, sodass artenschutzrechtlich keine Auswirkung besteht.

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, 27.01.2025

Im Auftrage

Funk