

1.)

1.4151-30310-07 FH HAJ

Bekanntgabe der Feststellung nach § 5 Abs. 2 UVPG zum Nichtbestehen der UVP-Pflicht für die Errichtung eines Art Deco Aviation Hangars in einem abgegrenzten Bereich 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.

Ein Investor, die Art Deco Aviation GmbH, beabsichtigt, im nordwestlichen zentralen Bereich des Flughafens Hannover-Langenhagen einen Art Deco Aviation Hangar für historische Flugzeuge, Kleinflugzeuge und Hubschrauber nebst 2-geschossigen Multifunktionsgebäude und Vorfeldfläche zu errichten. Das Multifunktionsgebäude wird u.a. eine Lounge, einen Logistikraum, eine Werkstatt sowie Ruhe – und Konferenzräume enthalten und es soll auch als Veranstaltungsort genutzt werden. Bei dem Hangar handelt es sich um eine etwa 2.800 m² große Halle mit einer Höhe von etwa 10,20 m. Östlich des Hangars schließt sich das Multifunktionsgebäude mit einer Höhe von 8,12 m an. Die Vorfeldfläche hat eine Größe von etwa 3.123 m². Das Vorhaben wird auf einer Fläche realisiert, die im Eigentum der Vorhabenträgerin steht und der Art Deco Aviation GmbH im Rahmen eines Erbbaurechts überlassen wird. Durch ein Sicherheitstor erfolgt über einen Zurollweg die Anbindung des Hangars an den Rollweg Lima. Für den Bau des Zurollwegs kommt es zu einer Versiegelung von etwa 454,7 m². Insgesamt werden durch die vorgenannten Maßnahmen Flächen in einem Umfang von 6.334 m² versiegelt.

Zusätzlich wird eine weitere Fläche für die Dauer der Bauzeit für eine provisorische Betriebsstraße, die die Erreichbarkeit des Hangars 16 sowie des GAT nördlich der Nordstraße und damit den Flughafenbetrieb während der Durchführung der Baumaßnahme gewährleisten soll, benötigt. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird die provisorische Betriebsstraße vollständig zurückgebaut und die Fläche rekultiviert. Darüber hinaus ist ein temporärer Sicherheitszaun auf einer Länge von insgesamt etwa 175 m zu errichten, der teilweise (etwa 72 m) auf unbefestigten, vegetationsbestandenen Flächen verläuft.

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 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 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

Mit dem Vorhaben geht keine zusätzliche Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen wie Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt oder Landschaft, Luft und Klima einher. Es wird eine Fläche von 1,06 ha Größe zum Großteil bislang unversiegelter Grünflächen in Anspruch genommen. Mit der beantragten Maßnahme kommt es zu einer Neuversiegelung von etwa 0,63 ha. Die provisorische Betriebsstraße wird nach Abschluss der Bauarbeiten komplett zurückgebaut und rekultiviert, sodass es nur vorübergehend zu einer weiteren Versiegelung kommt. Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, die sowohl bei ggf. notwendigen Gehölzmaßnahmen nötig als auch während der Bauarbeiten zu beachten sind, kann deren Schutz gewährleistet werden, so dass nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos und der Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG zu rechnen ist.

1.4 Abfälle

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

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Mit Inbetriebnahme des Hangars wird zunächst von 250 zusätzlichen Startbewegungen pro Jahr ausgegangen, die tendenziell bis auf 2.000 Startbewegungen pro Jahr ansteigen können. Damit verbunden ist mit einer Erhöhung der Schadstoffemissionen zu rechnen.

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 den Bau des Hangars ergeben sich geringfügige Änderungen gegenüber dem bereits planfestgestellten Planungsstand. Mit Inbetriebnahme des Hangars wird zunächst von 250 zusätzlichen Startbewegungen pro Jahr ausgegangen, die tendenziell bis auf 2.000 Startbewegungen pro Jahr ansteigen können. Die Erhöhung der Startbewegungen ist mit zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen, insbesondere auch in den Anflugbereichen, verbunden, die aufgrund der Lage des Vorhabens und dessen untergeordneter Wohn- und Erholungsfunktion als nicht erheblich eingeschätzt werden. Durch die vom Flughafen Hannover-Langenhagen durchgeführten Schallschutzprogramme können nachteilige Auswirkungen, die direkt mit dem Bau des Hangars in Verbindung stehen, vermieden werden.

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

Von dem Vorhaben sind geschützte Biotope im Sinne des § 30 BNatSchG betroffen. Es handelt sich um 6.750 m² mesophiles Grünland. Der Ausgleich der damit verbundenen Beeinträchtigungen soll lokal durch die Begrünung der Neben- und Freianlagen sowie im Kompensationsflächenpool „Tiefes Bruch“ in Fuhrberg durchgeführt werden (s. LBP).

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 den Bau des Art Deco Aviation Hangar für historische Flugzeuge, Kleinflugzeuge und Hubschrauber nebst 2-geschossigen Multifunktionsgebäude und Vorfeldfläche auf dem Gelände des Flughafen Hannover-Langenhagen 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. Zunächst sind 250 zusätzliche Startbewegungen pro Jahr geplant.

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 den Bau des Art Deco Aviation Hangar für historische Flugzeuge, Kleinflugzeuge und Hubschrauber nebst 2-geschossigen Multifunktionsgebäude und Vorfeldfläche ergeben sich bei Beachtung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine nachteiligen erheblichen Umweltauswirkungen.

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, 03.05.2022

Im Auftrage

Zander