

4151-30310-19 FH HAJ

Bekanntgabe der Feststellung nach § 5 Abs. 2 UVPG zum Nichtbestehen der UVP-Pflicht für die Erneuerung der Landebahnbefahrung der Nordbahn 09L / 27R des Flughafen Hannover-Langenhagen – Errichtung von zwei Vorfeldstationen

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 die Landebahnbefahrung an der nördlichen Start- und Landebahn 09L / 27R des Flughafens Hannover- Langenhagen zu erneuern. Hierzu ist geplant zwei Vorfeldstationen zu errichten, in denen die für die Steuerung und Kontrolle der Befahrung erforderlichen technischen Einrichtungen, wie u.a. Transformatoren, Schaltanlagen, Gebäudeleittechnik und Notstromaggregate, untergebracht werden. Eine Vorfeldstation soll ab Juni 2025 im östlichen Bereich der Nordbahn 09L / 27R errichtet werden. Die andere Vorfeldstation soll im Jahr 2026 im westlichen Bereich errichtet werden. Zudem sind zusätzlich neue Zufahrtswege herzustellen bzw. bestehende Wege zu modernisieren.

Durch die vorgesehenen Baumaßnahmen werden rund 1.970 qm bislang unversiegelter Fläche dauerhaft versiegelt. 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 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

Schutzgut Mensch

Das Bauvorhaben findet im Sicherheitsbereich des Flughafens statt. Wohngebiete sind nicht direkt betroffen. Negative Auswirkungen auf die Justizvollzugsanstalt Langenhagen werden aufgrund der Distanz zum Baufeld der Station Nord-Ost und der räumlichen Trennung durch die dazwischenliegende geschlossene Baumreihe nicht erwartet. Nächtliche Bautätigkeiten sind nicht vorgesehen. Entlang der Zufahrtswege zu den beiden Baufeldern kommt es durch die Bautransporte zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen. Die Bautätigkeit kann für Erholungssuchende, die die Wege außerhalb des Sicherheitsbereichs für Spaziergänge nutzen, eine Einschränkung der Erholungsfunktion bedeuten. Erhebliche Beeinträchtigungen werden in beiden Punkten aufgrund der zeitlichen Beschränkung der Bautätigkeit nicht erwartet.

Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

Der Bau der Stationsgebäude erfordert Baustelleneinrichtungsflächen, die aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeiten unmittelbar an die jeweilig vorgesehenen Standorte angrenzend temporär auf unversiegeltem Grünland eingerichtet werden. Dafür wird eine Fläche für die mobile Baustraße bzw. Stellfläche von insgesamt etwa 7.452 m² in Anspruch genommen. Dadurch kommt es zur Überdeckung der dort entwickelten Biotope für die gesamte Dauer des Vorhaltens der Baustelleneinrichtungsflächen (Konflikt K1). Etwa ein Drittel davon entfällt auf gesetzlich geschütztes mesophiles Grünland, das temporär in Anspruch genommen wird, der Großteil davon an der Station Nord-Ost. Nach Abschluss der Bautätigkeiten zum Bau der Stationsgebäude wird die Baustelleneinrichtung vollständig zurückgebaut. Bei Bedarf werden entstandene Bodenverdichtungen tiefengelockert, eine Ansaat erfolgt aber nicht. Das betroffene Grünland kann sich innerhalb weniger Jahre natürlicherweise wieder vollständig regenerieren. Dauerhafte Veränderungen der Biotoptypenausprägung der betroffenen Flächen werden nicht erwartet. Das als Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehene Grünland besitzt eine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte sowie als Nahrungshabitat für Brutvögel und als Lebensraum für Tagfalter, Widderchen und Heuschrecken. Dieses steht für die Dauer der Vorhaltung der Baustelleneinrichtung nicht als Habitat zur Verfügung. Eine baubedingte Störung von bodenbrütenden Vogelarten kann ausgeschlossen werden. Die betroffenen Flächen besitzen aufgrund der angrenzenden vertikalen Strukturen zumindest für Feldlerchen nur eine untergeordnete Bedeutung. Vor Beginn der Baumaßnahme werden Vergrämuungsmaßnahmen durch den Bird Controller des Flughafens durchgeführt, um eine Nutzung der dafür vorgesehenen Flächen als Brutplatz ausschließen zu können. Bei einer Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche im Frühjahr vor Beginn der Brutzeit stehen die Flächen von vornherein für das jeweilige Jahr

der Bauausführung nicht als Brutplatz zur Verfügung. In der Umgebung der Baufelder verbleiben quantitativ ausreichende und qualitativ geeignete Grünlandflächen, die als Lebensraum für Brutvögel und Insekten dienen können. Das Störungs- und Tötungsrisiko wird als gering eingeschätzt. Ein Eintreten der naturschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG wird nicht angenommen. Durch die dauerhafte Versiegelung geht bislang unbefestigtes Grünland einer Fläche von etwa 1.970 m² verloren (Konflikt K2). Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig. Etwa 399 m² entfallen dabei auf gesetzlich geschützte Biotop (GMA+, GMS(GMA)). Der Verlust von unversiegelten Biotopen kann durch die vorgesehene Dachbegrünung in Teilen ausgeglichen werden. Die Versiegelung von Grünland führt zu einem Verlust ihrer Lebensraumfunktion für Flora und Fauna. Die betroffenen Flächen befinden sich am Rand des Sicherheitsbereichs entlang des Sicherheitszauns des Flughafens und – im Fall der Station Nord-West – in der Nähe bereits bestehender betrieblicher Anlagen. Deren Bedeutung als Teilhabitat für Feldlerchen wird daher als vergleichsweise gering eingeschätzt. Es verbleiben quantitativ ausreichende und qualitativ vergleichsweise geeignete Flächen im Umfeld erhalten, die weiterhin als Lebensraum für Flora und Fauna dienen können. Die Vegetation der vorgesehenen Dachbegrünung bietet darüber hinaus ebenfalls Lebensraumeignung. Erhebliche Beeinträchtigungen oder negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Stationen stellen keine dauerhaften Arbeitsplätze dar.

Schutzgut Boden

Baubedingt besteht eine Gefährdung des Bodens durch Leckagen und Tropfverluste an den Baumaschinen (Konflikt K3). Das Gefährdungspotenzial kann durch geeignete Schutzmaßnahmen (vgl. Kap. 5) wirkungsvoll verringert werden, sodass keine dauerhaften Auswirkungen durch einen unbeabsichtigten Stoffeintrag in den Boden erwartet werden. Im Zuge des Baus der Stationsgebäude wird das Befahren des humosen Oberbodens durch die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen als mobile Baustraße bzw. Stellfläche verhindert. Das unbefugte Befahren von Flächen außerhalb der dafür vorgesehenen wird durch die Einzäunung des Baufeldes ausgeschlossen. Bei der Herstellung der Zuwegungen kann durch die Nutzung der vorhandenen befestigten Flugbetriebsflächen als Baustelleneinrichtungsflächen die Inanspruchnahme unversiegelter Biotop vermieden werden. Durch die Baumaßnahme wird in das natürliche Bodengefüge eingegriffen. Das Ausheben und die Lagerung erfolgt unter Beachtung der gängigen Richtlinien und Normen (u.a. DIN 18915) getrennt nach Ober- und Mineralboden. Anfallender und überschüssiger Ober- und Mineralboden wird einer fachgerechten Weiterverwertung bzw. Entsorgung zugeführt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des natürlichen Bodens durch eine potenzielle Vermischung von Ober- und Mineralboden kann dadurch ausgeschlossen und eine geeignete Weiterverwendung sichergestellt werden. Die dauerhafte Versiegelung von etwa 1.970 m² bislang unversiegelter Fläche führt in diesem Bereich zu einem Verlust der natürlichen Bodenfunktionen (Konflikt K4). Die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind erheblich und nachhaltig. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Während der Baumaßnahme kann es durch den Einsatz von motorisierten Baufahrzeugen zu einer Gefährdung des Grundwassers durch Tropfverluste oder Leckagen kommen (Konflikt K5). Das Gefährdungspotenzial kann durch geeignete Schutzmaßnahmen (vgl. Kap. 5) effektiv verringert werden, sodass von keinen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser ausgegangen wird. Der Entwässerungsgraben südlich des Sicherheitszauns am Standort der Station Nord-Ost verbleibt während der bauzeitlichen Überführung durch den Einbau eines Rohrs jederzeit durchgängig. Seine Funktion bleibt auch während der Durchführung der Baumaßnahme bestehen. Die dauerhafte Versiegelung von etwa 1.970 m² bislang unversiegelter Fläche führt durch die damit verhinderte Bodeninfiltration zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Grundwassermenge des Grundwasserkörpers dadurch langfristig unberührt bleibt. Anfallendes Niederschlagswasser soll in Teilen vor Ort auf den angrenzenden Grünflächen versickert werden, sodass es wieder dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Betriebsbedingt sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Schutzgut Klima und Luftqualität

Durch die Baustellenverkehre und den Baubetrieb kommt es zu erhöhten Schadstoffemissionen. Diese sind auf die Zeit der Bauausführung beschränkt. Aufgrund der beschränkten Größe der Baumaßnahme werden keine erheblichen baubedingten Auswirkungen erwartet. Die dauerhafte Versiegelung von Vegetationsflächen führt zu einem Verlust ihrer klimaregulierenden und lufthygienischen Wirkung. Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe der Baumaßnahme wird jedoch von keinen erheblichen negativen klimatischen Auswirkungen ausgegangen. Die Dachbegrünung der Stationsgebäude verringert darüber hinaus die durch eine Versiegelung hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Schutzguts Klima. Sie wirkt schadstoffbindend, hält Niederschlagswasser zurück und trägt durch Evaporation und Transpiration der Vegetation zum Kühlungseffekt bei. Die temporär beanspruchten Flächen haben nach Abschluss der Baumaßnahme die Möglichkeit, ihre kleinklimatische Funktion zurückzuerlangen. Dauerhafte Beeinträchtigungen treten dabei nicht auf.

Schutzgut Landschaftsbild

Der Baubetrieb ist mit Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden. Aufgrund der starken infrastrukturellen Vorbelastung des Gebietes, dessen vergleichsweise geringer Bedeutung für das Landschaftsbild und die zeitliche Beschränkung auf die Bauphase werden die damit verbundenen Beeinträchtigungen als nicht erheblich eingeschätzt. Mit dem Bau der Stationsgebäude werden zusätzliche vertikal aufragende Strukturen hergestellt, die auch aus größerer Entfernung (mehrere hundert Meter) sichtbar sind. Das Umfeld der Stationsgebäude, insbesondere das an der Station Nord-West, ist durch die Flughafeninfrastruktur bereits vorbelastet, sodass nicht von einer erheblichen Verschlechterung des Landschaftsbildes ausgegangen wird. Durch den perspektivischen Rückbau der Bestandsstation Nord-West (vrsl. 2030) werden dann nicht mehr benötigte Strukturen entfernt.

Schutzgut Kultur- und sonstige 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 sind nicht zu erwarten.

Zusammenfassung

Durch das Bauvorhaben kommt es zur Neuversiegelung von Grünland im Zuge der Herstellung zweier betriebsrelevanter Stationsgebäude samt Zuwegungen, die der Unterbringung der technischen Infrastruktur zur Steuerung und Kontrolle der Landebahnbeheizung an der nördlichen Start- und Landebahn am Flughafen Hannover- Langenhagen dienen. Dabei kommt es hinsichtlich der Schutzgüter Pflanzen und Tiere (einschl. biologischer Vielfalt) sowie Fläche und Boden zu Beeinträchtigungen. Der Ausgleich für diese Beeinträchtigungen ist extern im Kompensationsflächenpool Tiefes Bruch beim Forstamt Fuhrberg erfolgt. Dadurch können die zu erwartenden Beeinträchtigungen kompensiert werden. Baubedingt sind Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Für diese werden Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, sodass erhebliche und nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können. Betriebsbedingt sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Die naturschutzrechtlichen Konflikte werden im zugehörigen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) gelöst. Zusammenfassend wird eingeschätzt, dass nach den Kriterien der Vorprüfung des Einzelfalls keine Anhaltspunkte bestehen, dass es im Rahmen des Bauvorhabens zu erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf die Umwelt kommen wird.

1.4 Abfälle

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

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die Errichtung von zwei Vorfeldstationen zur Erneuerung der Landebahnbefehrerung der Nordbahn 09L / 27R des Flughafen Hannover-Langenhagen ist 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 Errichtung von zwei Vorfeldstationen zur Erneuerung der Landebahnbefehrerung der Nordbahn 09L / 27R des Flughafen Hannover-Langenhagen ergeben sich geringfügige Änderungen gegenüber dem bereits planfestgestellten Planungsstand. Das Bauvorhaben findet innerhalb des Sicherheitsbereichs des Flughafens Hannover-Langenhagen statt. Die betroffenen Flächen sind nicht öffentlich zugänglich. Wohngebiete sind nicht direkt betroffen. Die gewählten Standorte der Stationen befinden sich in der Nähe zum Sicherheitszaun des Flughafens. Die außerhalb des Flughafen-geländes daran entlangführenden Wege können als Spazierwegen durch Erholungssuchende genutzt werden. Die Bautätigkeit kann zu einer temporären Beeinträchtigung der Erholungsfunktion führen, die jedoch als nicht erheblich eingeschätzt wird. Das Vorhabengebiet ist bereits infrastrukturell vorbelastet, sodass eine Verschlechterung der landschaftsbezogenen Erholung durch den Bau von zusätzlichen Hochbauten nicht angenommen wird. Eine Kapazitätserhöhung des Flughafens ist nicht mit dem Vorhaben verbunden.

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

Durch das Vorhaben wird gesetzlich geschütztes mesophiles Grünland entweder temporär für die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen oder dauerhaft versiegelt bzw. überplant. 3.020 m² mesophiles Grünland sind durch das Bauvorhaben betroffen, davon gehen 399 m² durch Versiegelungen und 50 m² für die Herstellung des Banketts der Zuwegungen dauerhaft verloren. Die restlichen etwa 2.571 m² werden nur temporär beansprucht und können sich nach Abschluss der Baumaßnahme natürlicherweise regenerieren, sodass keine dauerhaften Veränderungen der Biotopausprägung erwartet werden.

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 Errichtung von zwei Vorfeldstationen zur Erneuerung der Landebahnbeleuchtung der Nordbahn 09L / 27R 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 Auswirkungsdichte 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 Errichtung von zwei Vorfeldstationen zur Erneuerung der Landebahnbeheizung der Nordbahn 09L / 27R des Flughafen Hannover-Langenhagen 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, 07.04.2025

Im Auftrage

gez. Zander