

Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik der Volkswagen AG bei Wolfsburg-Warmenau

Vorlage für die Antragskonferenz gemäß § 10 (1)
NROG



Auftraggeberin:

Volkswagen AG

Auftragnehmerin:



Planungsgruppe Umwelt

Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik

– Geplantes Produktionswerk der Volkswagen AG für Elektrofahrzeuge „Trinity“ –

Vorlage für die Antragskonferenz gemäß § 10 (1) NROG

Auftraggeberin:

Volkswagen AG

Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg

Auftragnehmerin

Planungsgruppe Umwelt

Stiftstraße 12
30159 Hannover

Projektleitung: Dipl.-Ing. Dietrich Kraetzschmer

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dietrich Kraetzschmer
Dipl.-Ing. Dagmar Egge

Hannover, im Mai 2022

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Allgemeine Vorhabenbeschreibung	2
3.	Vergleich von Standortalternativen	4
3.1	Entwicklung von Standortalternativen.....	4
3.2	Vergleich der in die Sondierung eingestellten Standorte	6
3.2.1	Grundlagen	6
3.2.2	Ergebnisse	8
4.	Layout des Vorhabens am Standort Warmenau	10
4.1	Hauptbestandteile	10
4.2	Gesamtdauer des Betriebes und zukünftige Planung	13
4.3	Lage und Umfang der beanspruchten Fläche.....	13
4.4	Realnutzung des Vorhabengebiets und seiner Umgebung.....	15
4.5	Planungsrechtliche Situation.....	16
4.5.1	Raumordnung	16
4.5.2	Bauleitplanung	18
4.6	Aktuelle Planungen zur Vorbereitung des Vorhabens	19
5.	Vorprüfung der Raumverträglichkeit	20
5.1	Siedlungsentwicklung und Standortfunktionen	20
5.2	Entwicklung des regionalen Freiraumverbundes und seiner Funktionen.....	22
5.3	Bodenschutz	24
5.4	Klimaschutz	26
5.5	Landwirtschaft.....	27
5.6	Wald und Forstwirtschaft	28
5.7	Wasserwirtschaft.....	29
5.8	Rohstoffwirtschaft	32
5.9	Erholung, Freizeit und Tourismus.....	32
5.10	Verkehr und Logistik.....	33
5.11	Ver- und Entsorgung	39
5.12	Katastrophenschutz.....	40
5.13	Sonstige Festlegungen	41
6.	Vorprüfung der Umweltverträglichkeit	41

6.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	41
6.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	43
6.3	Boden / Fläche	45
6.4	Wasser	46
6.5	Klima / Luft	48
6.6	Landschaft	49
6.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	49
6.8	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.....	50
7.	Naturschutzrechtliche Regelungen	50
7.1	Kompensationsmaßnahmen.....	50
7.2	FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen.....	52
7.2.1	FFH-Gebiet EU 3021-331	52
7.2.2	Vogelschutzgebiet DE3530-401	53
7.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	53

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Lage des Vorhabengebiets mit Verbindungsbauwerk zwischen Stamm- und Trinity-Werk.....	3
Abb. 2:	Im Standortvergleich geprüfte Standorte	6
Abb. 3:	Im Standortvergleich geprüfte Standorte	7
Abb. 4:	Fabriklayout „Trinity“ und Lieferanten-Park am Standort Warmenau.....	11
Abb. 5:	Trinity-Verbindungsbauwerk	15
Abb. 6:	Ausschnitt aus der Zeichnerischen Darstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms 2008 und betroffene Festlegungen.....	17
Abb. 7:	Geltender Flächennutzungsplan 2020plus und Bebauungsplan Heidkoppel / Birnbaumstücke	18
Abb. 8:	Geplante Wasserbewirtschaftung für die Produktionsstätte Trinity	31
Abb. 9:	Modal Split Stadt Wolfsburg	34
Abb. 10:	Streckenbelastungen im werktäglichen Verkehr von Wolfsburg 2016 (KFZ/24 Stunden)	35
Abb. 11:	Trinity –Verkehrskonzept Variante B (Stand: 26.04.2022).....	37
Abb. 12:	Vorhabenbezogener Bebauungsplan Gewerbegebiet Warmenau Nord-Ost und Süd-Ost - Vorentwurf	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bestandteile des geplanten Trinity - Werks.	3
Tabelle 2:	Bewertung der Varianten im Vergleich zum Vorhabengebiet	8

1. Aufgabenstellung

Veranlassung

Die Volkswagen AG beabsichtigt die Errichtung und den Betrieb einer Produktionsstätte für Elektro-Fahrzeuge (Trinity) im Stadtteil Warmenau in Wolfsburg in unmittelbarer Umgebung (ca. 1,5 km Luftlinie) vom Bestandswerk. Ein Verbindungsbauwerk soll die neue Produktionsstätte an das Stammwerk anbinden. Die Produktionskapazität wird bei ca. 360.000 Fahrzeugen im Jahr liegen. Die Betriebszeit soll 270 Tage/Jahr betragen. Das Vorhaben dient insbesondere der Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Fahrzeugproduktion am Standort Wolfsburg. Mit dieser neuen Produktionslinie ist keine Erhöhung der am Standort Wolfsburg insgesamt vorhandenen Produktionskapazität verbunden. Mit der Inbetriebnahme wird daher eine entsprechende Verringerung der PKW-Produktion im Stammwerk verbunden sein.

Nach derzeitiger Planung sollen etwa 4.600 bislang im Stammwerk tätige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in der neuen Betriebsstätte eingesetzt werden. Es ist nicht vorgesehen, zusätzliche Mitarbeiter zum Einsatz zu bringen. Hinzu kommen etwa 700 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in einem angrenzend geplanten Lieferanten-Park (auch: Supplier-Park).

Das Gelände, auf dem die Produktionsstätte und erforderliche Nebenanlagen errichtet werden sollen, ist derzeit noch nicht erschlossen („Greenfield“). Die Grundstücksfläche beträgt ca. 129 ha. Große Teile dieser Fläche sind im Regionalen Raumordnungsprogramm 2008 für den Großraum Braunschweig (RROP) als „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ festgelegt.

Da die voraussichtliche Flächeninanspruchnahme erheblich über das festgelegte Vorranggebiet hinausreichen wird, und es sich auch aufgrund der erwarteten mittelbaren Auswirkungen über den Standort hinaus gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG um eine raumbedeutsame Planung oder Maßnahme handelt, ist die Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens zu prüfen (Nr. 2.1 der VV-ROG/NROG – ROV).

Gem. der Nr. 2.2 VV-ROG/NROG – ROV ist unter Bezug auf § 49 UVPG mit dem durchzuführenden Raumordnungsverfahren (ROV) eine förmliche UVP zu verbinden, wenn das ROV ein Vorhaben betrifft, das gemäß den §§ 6 ff. UVPG oder den §§ 3 ff. NUVPG einer Verpflichtung zur Durchführung einer UVP unterliegt. Die UVP ist basierend auf dem Planungsstand des jeweiligen Vorhabens, einschließlich der Standortalternativen nach § 15 Absatz 1 Satz 3 des Raumordnungsgesetzes, durchzuführen.

Ziel und Aufbau der vorliegenden Unterlage

Die vorliegende Unterlage dient in diesem Zusammenhang als Vorlage für die gem. § 10 Abs. 1 NROG erforderliche Antragskonferenz. Die Unterlage hat folgenden Aufbau:

- Allgemeine Vorhabenbeschreibung (Kap. 2)
- Standortvergleich: Eignung und Raumverträglichkeit von Standortalternativen (Kap. 3)
- Layout des Vorhabens am geplanten Standort Wolfsburg-Warmenau (Kap. 4): Angaben zu den geplanten Vorhabenbestandteilen und ihre Anordnung sowie der infrastrukturellen Einbindung
- Bewertung der Raumverträglichkeit (Kap. 5): Ergebnisse einer Vorprüfung der Raumverträglichkeit des geplanten Standortes: die Bewertung der Raumverträglichkeit orientiert sich an der Gliederung des RROP. Es erfolgt jeweils verbal - argumentativ eine Darstellung
 - der aktuellen Situation,
 - des betroffenen Erfordernisses der Raumordnung

- der Auswirkungen des Vorhabens,
- und soweit relevant, von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen.
- Das Erfordernis für Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur am Standort wird schließlich separat bewertet.
- Klärung der UVP – Pflicht und Bewertung der Umweltverträglichkeit (Kap 6): Ergebnisse einer Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens am geplanten Standort.
- Angaben zu verschiedenen naturschutzfachlichen Themen (Natura 2000, Artenschutz, Eingriffsregelung (Kap. 7)).

2. Allgemeine Vorhabenbeschreibung

Die Volkswagen AG plant die Errichtung und den Betrieb einer Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge nördlich des Stammwerks in Wolfsburg.

Geplant ist ein ganzjähriger Betrieb im 3-Schicht-System, wobei ein Fahrzeugvolumen von ca. 360.000 Autos pro Jahr vorgesehen ist. Damit soll der Strukturwandel in der KFZ Industrie am Standort Wolfsburg vorangebracht werden. Aufgrund der vorgesehenen Umstellung der Produktion ist nicht vorgesehen, zusätzliche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen einzustellen. Vielmehr sollen Beschäftigte aus der bestehenden Produktion zum Einsatz kommen. Das geplante Trinity-Werksgelände ist am nordwestlichen Stadtrand von Wolfsburg, nördlich des VW-Stammwerks lokalisiert (vgl. Abb. 1). Es wird durch die angrenzende B 188 sowie die K 31 erschlossen.

Außerhalb des eigentlichen Betriebsgeländes sollen auf einer westlich der K 31 gelegenen angrenzenden Fläche Lieferanten angesiedelt werden (sogenannter Supplier-Park). Hier sollen Logistikflächen entstehen, die z. B. der Zulieferung und Zwischenlagerung von Komponenten dienen.

Für die Anlieferung von Komponenten sowie die Bereitstellung der fertiggestellten Fahrzeuge sollen Flächen bzw. Einrichtungen des Stammwerks genutzt werden. Auch für die Versorgung mit Wärme-, sowie die Elektrizitäts-, Brauch- und Trinkwasserversorgung sowie die Entsorgung des Abwassers soll die Infrastruktur des Stammwerks genutzt werden. Dazu soll ein Verbindungsbauwerk zum Stammwerk entstehen, über welches die notwendigen Transportprozesse abgewickelt werden.

In der Umgebung des geplanten Werksgeländes liegen die Stadtteile Warmenau, Brackstedt, Kästorf und Kreuzheide

Mit der Planung und dem Bau der Trinity-Fabrik will VW die Umweltschutzbelange im Rahmen einer sogenannten „Zero Impact Factory“ umsetzen. Im Fokus stehen dabei die vier Umweltschutzziele der Marke Volkswagen A) Klimawandel stoppen, B) Ressourcen schonen, C) Luftqualität verbessern und D) das Umwelt Compliance einhalten. Dabei werden neben den fünf messbaren Umweltschutzziele: 1) Energieverbrauch, 2) CO₂-Ausstoß, 3) Abfallmenge, 4) Wasserverbrauch und 5) VOC-Verbrauch acht weitere Umweltschutzziele qualitativ bewertet, um möglichst nah an eine Zero Impact Factory zu kommen, eine Fabrik, die einen möglichst geringen negativen Einfluss auf Ihre Umwelt hat.



Abb. 1: Lage des Vorhabengebiets mit Verbindungsbauwerk zwischen Stamm- und Trinity-Werk

Quelle: VW AG (Luftbild: Stadt Wolfsburg)

Der geplante Aufbau einer neuen PKW-Fertigung für ein Elektro-Fahrzeug (Trinity), wird aus den folgenden Hauptbestandteilen bestehen (Tab. 1, vgl. auch Kap. 4):

Tabelle 1: Bestandteile des geplanten Trinity - Werks

Hauptbestandteil	Systemelemente	Flächenbeanspruchung
Werksstandort		ca. 110 ha
1. Produktionsstätten	<ul style="list-style-type: none"> • Karosseriebau • Lackiererei • Hochregallager (Lagerung fertig lackierter Karossen, je nach Bedarf des Montagebereichs) • Montage mit Finish (Endmontage) • Fahr-Erprobungsstrecke 	
2. Künftige Ergänzungen (ab 2028)	<ul style="list-style-type: none"> • Gießerei • Presswerk für Metallteile • Flächen für Kapazitätsreserven 	
3. Nebenanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrales Verwaltungsbauwerk mit Qualitätssicherung und integriertem Technical Center • Logistikflächen • Mitarbeiterparkplätze • Energieversorgung: 	

Hauptbestandteil	Systemelemente	Flächenbeanspruchung
Weitere Bestandteile		
Lieferantenansiedlung (Supplier-Park)	Logistikflächen (Zwischenlagerung und Zulieferung von Komponenten) westl. der K 31	ca. 19 ha
Verbindungsbauwerk zum Stammwerk	<ul style="list-style-type: none"> • Werksbahn • Fahrbahn LKW (2 spurig) • Fahrbahn Fertig-PKW • Ver- und Entsorgungsleitungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Länge: ca. 1,5 km • Flächenbeanspruchung: ca. 8 ha
Flächen bzw. Einrichtungen des Stammwerks	<ul style="list-style-type: none"> • Logistikflächen für Anlieferung von Komponenten • Logistikflächen für Bereitstellung der fertiggestellten Fahrzeuge • Gas- und Dampfanlage • Elektrizitäts-, Brauch- und Trinkwasserversorgung • Entsorgung des Abwassers 	Nutzung bestehender Flächen bzw. Einrichtungen, keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme
Verkehrliche Anbindung	Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz	Verlegung K 31 bei Warmenau (Abb. 6)
Die Flächeninanspruchnahme des geplanten Werks inklusive der vorbezeichneten Nebenanlagen liegt insgesamt bei etwa 137 ha		

Diese Auflistung illustriert den erwarteten Projektumfang. Ein genauer Umfang (Anzahl der Gebäude- und Anlagen(-typen) und das Raumprogramm je Gebäude etc. werden erst im weiteren Projektverlauf konkretisiert. Für alle Gebäudeteile werden Erweiterungsflächen auf dem Vorhabengebiet als Option vorgesehen. Perspektivisch soll dort auch eine Gießerei und ein Presswerk für Metallteile entstehen.

3. Vergleich von Standortalternativen

3.1 Entwicklung von Standortalternativen

Standort Pre-Check

In einem ersten Schritt ist im 2. Halbjahr 2021 durch den Volkswagen-Konzern eine großräumig angelegte Standortsuche erfolgt, nachdem das bestehende Stammwerk keine ausreichenden Flächenreserven bot. Dazu wurden folgende grundlegende Anforderungen festgelegt, die an einen Standort für die neue Automobilfabrik zu stellen sind:

- Lage maximal 100 km Entfernung vom Stammwerk Wolfsburg (= Suchraum).
- Mindestflächengröße zusammenhängend 130 ha, Gesamtgröße ca. 400 ha.
- Kurzfristige Verfügbarkeit und Bebaubarkeit möglich (Produktionsbeginn geplant für 2026): Voraussetzung ist, dass ein Flächennutzungsplan bereits gewerblich-industrielle Nutzung vorsieht.
- Gute Verkehrsanbindung sowohl für Arbeitnehmende des VW - Stammwerks als auch für die Logistik (Straße, Bahn, Schiff).

In dem aufgrund der räumlichen Anforderungen abgegrenzten Suchraum wurde im Rahmen einer internen Analyse sodann geprüft, ob und welche verfügbaren zusammenhängenden Flächenreserven in den kommunalen Flächennutzungsplänen ausgewiesen sind, die zugleich Mindestanforderungen an die verkehrliche Anbindung erfüllen. In dieser Phase wurden mehr als 30 Standorte in Niedersachsen vorgeprüft.

In den meisten Fällen stellte sich schnell heraus, dass die verfügbaren Flächenreserven bei weitem nicht den Anforderungen entsprachen. Solche Standorte wurden ohne eine vertiefte Analyse von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen. Innerhalb des Suchraums wurde in diesem ersten Analyseschritt kein Standort gefunden, der den definierten Anforderungen vollumfänglich entsprach. Jedoch kristallisierte sich der Standort Gewerbegebiet Heidkoppel-Birnbaumstücke in Wolfsburg als interessant heraus. Hier wurden bereits im Pre-Check verschiedene Flächenzuschnitte in die Überprüfung einbezogen.

Standortvoruntersuchungen der Stadt Wolfsburg

Unabhängig davon sind seitens der Stadt Wolfsburg im Wolfsburger Stadtgebiet Potenzialflächen für gewerbliche Entwicklungen untersucht worden. Grundlage für die Auswahl und Untersuchung der dabei betrachteten Potenzialflächen war das Strukturkonzept „Siedlungsflächen Wolfsburg“. Dieses wurde im Jahr 2018 als ein grundlegender Baustein für die siedlungsstrukturelle Weiterentwicklung Wolfsburgs, die über die Perspektive des derzeitigen Flächennutzungsplans hinausgeht, erarbeitet. Das Konzept zeigt Flächenpotenziale und beschreibt diese näher, die im Rahmen einer langfristigen Siedlungsentwicklung zukünftig für Wohn- und Gewerbenutzung in Frage kommen. Mithilfe einer Restriktionsanalyse wurden über die verfügbaren Flächenreserven hinausgehende Potenziale für die Siedlungsflächenentwicklung sondiert. Hierzu wurden im Wolfsburger Stadtgebiet mit 40 unterschiedliche Restriktions- bzw. Bewertungskriterien planerische Potentialräume für die Siedlungsentwicklung identifiziert. Aufbauend auf dieser quantitativen Analyse wurden die Flächenpotenziale durch Vertreter*innen der Fachplanungen und Politik qualitativ bewertet. Ein Entwicklungsraum war dabei die Erweiterung des gewerblichen Clusters rund um Warmenau. Das Strukturkonzept wurde im Jahr 2019 von der Politik beschlossen. Aktuell erarbeitet die Stadtverwaltung Wolfsburg auf Grundlage dieser Ergebnisse ein vertiefendes Wirtschaftsflächenkonzept.

Bei der Standortsuche für die neue Fahrzeugfabrik konnte daher auf Wolfsburger Stadtgebiet auf ein tiefes konzeptionelles Wissen zurückgegriffen werden. In Hinblick auf die Standortanforderung der Volkswagen AG und die bereits vorhandene grobe Prüfung der planerischen Umsetzbarkeit wurde schnell deutlich, dass sich der Standort Warmenau am besten eignen würde. Ebenfalls kamen nach dieser Methodik Potenzialflächen im Westen Sülfelds in die nähere Betrachtung. Im Strukturkonzept Siedlungsflächen waren diese Flächen zwar planerisch, wie auch politisch nicht für eine so großflächige Gewerbegebietsentwicklung betrachtet worden, was insbesondere mit der unzureichenden verkehrlichen Erschließung und der Entfernung zum Stammwerk zusammenhängt. Gleichwohl sind sie in Kombination mit einer Fläche in Calberlah dann in den Standortvergleich eingeflossen.

Standortvergleich

Ausgehend von ersten Ergebnissen dieser Voruntersuchung hat VW einen internen Standortvergleich durchgeführt (Trinity Grundstücksvergleich, 2021). Hierbei wurden 16 Standorte in einem Umkreis von 40 km um das Stammwerk betrachtet.

Im Ergebnis wurde 2021/2022 neben dem Standort Wolfsburg-Warmenau eine weitere Sondierung für folgende Standorte vorgeschlagen (vgl. Abb. 2):

- Calberlah-Sülfeld (Gifhorn / Wolfsburg),
- Wittingen (Hafen),
- (Helmstedt)-Königsutter.

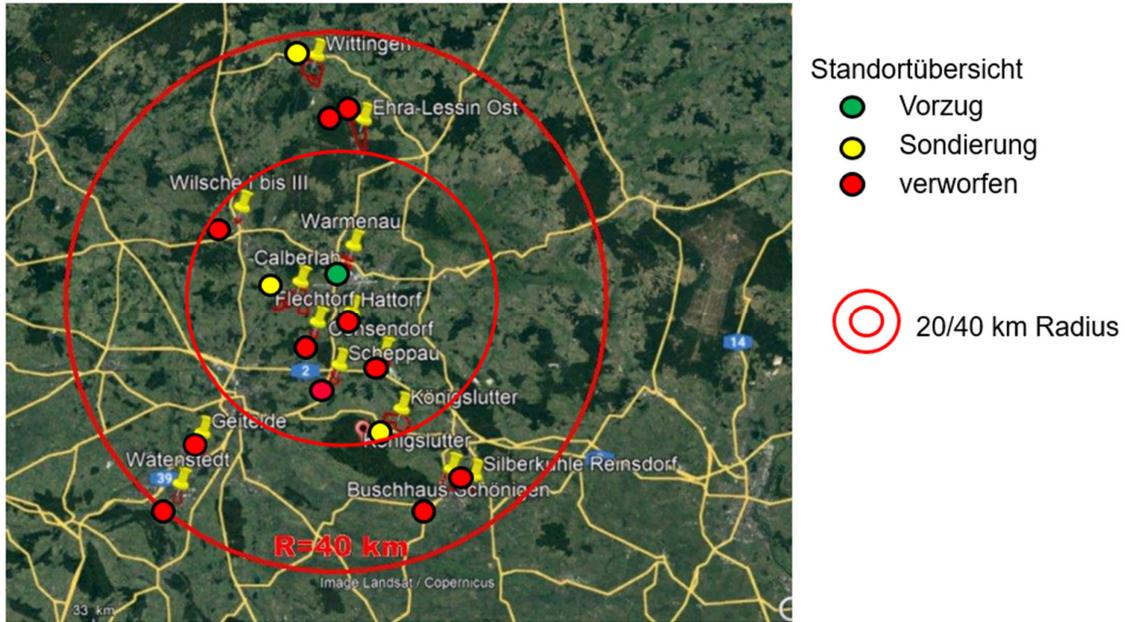


Abb. 2: Im Standortvergleich geprüfte Standorte

Die übrigen Standorte wurden verworfen aufgrund unzureichender Flächengröße, ungeeignetem Flächenzuschnitt (querende Straßen oder Schienenwege), wegen des im Suchraum bestehenden Zustands von Natur und Landschaft, aufgrund des großflächigen Vorhandenseins von Altlasten, oder bereits absehbar fehlender Verfügbarkeit.

3.2 Vergleich der in die Sondierung eingestellten Standorte

3.2.1 Grundlagen

Die Volkswagen AG hat für den Standort Warmenau und die vorgenannten Alternativstandorte (vgl. Abb. 3) eine weitergehende Auswertung vorgenommen zu regional- und bauleitplanerischen Festlegungen, Infrastrukturanbindung, naturschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Restriktionen, Eigentumsverhältnissen, Vorhandensein von Wohnbebauung im Umfeld. Weitere Grundlagen der Bearbeitung waren die zeichnerische Darstellung des RROP (2008) und das „Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte“ (2020) (KOREG¹).

Im nachfolgenden Vergleich ist **zusätzlich** der Standort des Stammwerks als Möglichkeit einbezogen. Dies dient lediglich Vergleichszwecken, da der Standort des Stammwerkes bereits zuvor aufgrund nicht hinreichender Flächenkapazitäten ausgeschieden worden war. Denn hier läuft noch die Produktion der aktuellen Modelle. Bis 2023/2024 sollen im Bestandswerk ebenfalls die Modelle ID3 und ID4 produziert werden.

¹ Das KOREG wurde als Fachgutachten im Vorfeld der Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) erarbeitet. Ziel ist es, die ermittelten Potenzialflächen im RROP als Vorbehaltsgebiete für industrielle Anlagen und Gewerbe festzulegen

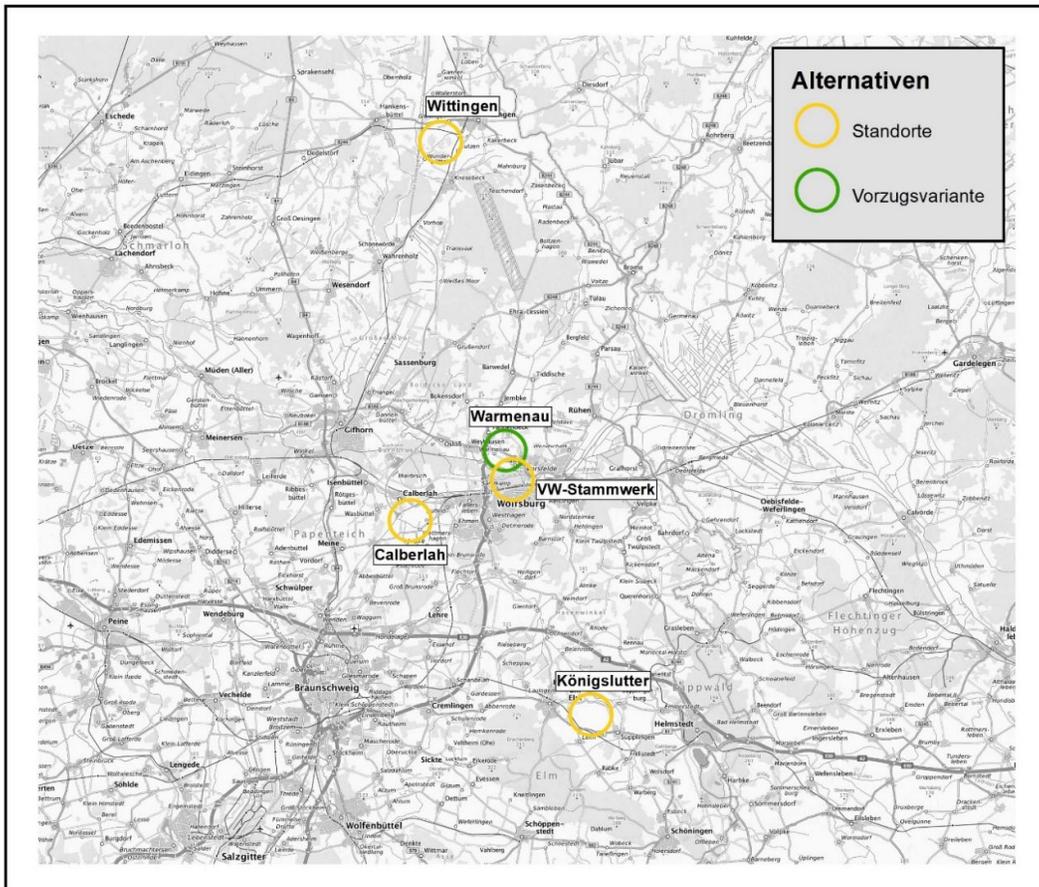


Abb. 3: Im Standortvergleich geprüfte Standorte

Die vergleichende Beurteilung ist anhand folgender Themenschwerpunkte erfolgt

- Regionalplanerische und/oder bauleitplanerische Festlegung für Bebauung:
Ein wichtiges Eignungskriterium ist die Eignung des Standortes aufgrund regionalplanerischer und/oder bauleitplanerischer Festlegung, denn ein bereits im RROP als „Vorranggebiet für industrielle Nutzung“ festgelegtes oder im F-Plan dargestelltes Gebiet ist vorabgewogen und insofern gut geeignet. Aufnahme eines Standortes im KOREG spricht ebenfalls für eine Eignung, da auch hier restriktive Faktoren ausgeschlossen worden sind. Aufgrund der zeitlichen Planung der Vorhabens-umsetzung sind Standorte mit bestehender Flächen-nutzungsplanung besonders geeignet.
- Infrastrukturelle Anbindung:
Maßgeblich für die Eignung eines Vorhabenstandortes ist die verkehrliche Anbindung (real bestehende oder kurzfristig herzustellende Anbindung). Zudem geht es um An- oder Einbin-dung in eine bestehende industrielle Nutzung, die bereits bestimmte Infrastrukturen vorhält, so dass Synergieeffekte ermöglicht werden.
- Entgegenstehender regionalplanerische Festlegungen:
Für die Umsetzbarkeit spielen auch restriktive Faktoren eine Rolle, wie die Art und der Flä-chenanteil entgegenstehender regionalplanerischer Festlegungen. Starke Restriktionen stel-len entgegenstehende Vorrangfestlegungen, wie Vorranggebiete (VR) Windenergienutzung, Natur und Landschaft, Ruhige Erholung in Natur und Landschaft, Hochwasserschutz dar.

Hierbei sind die jeweiligen Flächenanteile mit Restriktionen für eine Bewertung relevant. Weniger starke Einschränkungen gehen von Vorbehaltsgebieten aus, die der Abwägung unterliegen und von Vorranggebieten, die lineare Strukturen oder grundsätzlich vereinbare Nutzungen betreffen, wie VR Natur und Landschaft mit linienhafter Ausprägung bzw. VR Trinkwassergewinnung.

- Darüber hinaus spielen für die Umsetzbarkeit auch die Eigentumsverhältnisse eine wichtige Rolle.
- Negative Umweltauswirkungen, wie Immissionen im Falle eines benachbarten allgemeinen Wohngebiets gehören zu den Restriktionskriterien, die sich auf die Umsetzbarkeit auswirken. Auch geschützte Gebiete bzw. Objekte, ggf. Wald, Wasserflächen können zu mehr oder weniger starken Restriktionen führen, die eine Umsetzung erschweren oder –als kritische Umweltauswirkungen- verhindern können.

3.2.2 Ergebnisse

Die Bewertung ist mittels einer fünfstufigen ordinalen Skala erfolgt und der Übersicht halber auch farbig hinterlegt (Tabelle 2).

Tabelle 2: Bewertung der Varianten im Vergleich zum Vorhabengebiet

Kriterien	Standorte				
	Calberlah / Süfeld West	Helmstedt Königslutter	Wittingen-Hafen	Wolfsburg Stammwerk	Wolfsburg Warmenau
Bewertung	 neutral / nicht förderlich	 sehr günstig  ungünstig	 günstig	 führt zum Ausschluss	
Eignung des Standortes aufgrund regionalplanerischer und/oder bauleitplanerischer Festlegung					
VR Industrielle Anlagen	nein	nein	nein	ja	ca 80 ha
Gewerbliche Baufläche FNP	nein	nein	Ca 55 ha	ja	ca 80 ha
B Plan	nein	nein	nein	ja	Ca 60 ha
Fläche im "KO-REG"	nein	nein	Ca. 78 ha	nein	Ca. 100 ha
Eignung des Standortes aufgrund infrastruktureller Anbindung					
Synergie aufgrund Nachbarschaft zu Stammwerk und Mitnutzung von Betriebsanlagen	Entfernung vom Stammwerk: ca. 6 km	Entfernung vom Stammwerk: ca. 40 km	Entfernung vom Stammwerk: ca. 50 km	Ja, Teil des Stammwerks	Einsparung Infrastruktur: Verbindung zum Stammwerk (ca. 1,5 km)
Verkehrs- bzw. Infrastrukturanbindung (Leistungsfähigkeit ohne Ausbau / mit Ausbau / mit Neubau gegeben), ggf. mit Entfernungsangaben	A39 ca. 6 km, Anbindung kritisch, Nordumgehung WOB?	A 2 ca. 5 km, Anbindung kritisch B 1	Autobahnanschluss 36 km entfernt, Fertigstellung A 39 unklar B 244	Straßenanbindung vorhanden	A 39 Autobahnanschluss 2 km B 188 (Ausbau vorbereitet),
	östlich Haupt-eisenbahnstrecke, Mittellandkanal, Hafennähe / Umschlagplatz	Haupteisenbahnstrecke mit Bahnhof	Eisenbahnstrecke (Güterverkehr) vorhanden Elbeseitenkanal, Hafen	Bahnanschluss vorhanden	Eisenbahn- und Hafenanschluss über Stammwerk

Kriterien	Standorte				
	Calberlah / Sülfeld West	Helmstedt Königslutter	Wittingen-Hafen	Wolfsburg Stammwerk	Wolfsburg Warmenau
Anbindung ÖPNV / Radverkehr / zentraler Ort	herzustellen	eingeschränkt	stark eingeschränkt	vorhanden	Herzustellen / vorhanden
Restriktionen aufgrund entgegenstehender regionalplanerische Festlegungen					
Entgegenstehende Festlegungen	VR Windenergie auf Teilflächen Gasleitung	VR Windenergie auf Teilflächen	VR Ruhige Erholung in N+L auf erheblichen Teilflächen Freileitung	Sicherung der bestehenden Nutzung / GVZ	Freileitung
Sonstige als Restriktion wirkende Vorrang- bzw. Vorbehaltsfestlegungen	VB Natur und Landschaft (linienhaft)	VB Natur und Landschaft großflächig; VR und VB Trinkwassergewinnung	VB Wald, VB Natur und Landschaft, VB von Wald freizuhalten, VB Hochwasserschutz; Sehr großflächig	keine	Kerngebiet: VR Trinkwassergewinnung, VB Wald kleinflächig, Verbindungsbauwerk: VR Hochwasserschutz, VR Biotopverbund (LROP)
Eigentumsverhältnisse / Flächenverfügbarkeit					
Flächenverfügbarkeit	potenziell 400 ha	potenziell 400 ha	potenziell 400 ha	Nicht gegeben/ Bestandsnutzung	Ca. 150 ha, Synergie zum Bestandswerk
VW-eigene Flächen / Flächen der öffentl. Hand	nicht bekannt	nicht bekannt	nicht bekannt		Ja (überwiegend)
Streubesitz	Streubesitz (36 Eigentümer)	3 Eigentümer	Streubesitz (56 Eigentümer)		Streubesitz
Kritische Umweltauswirkungen					
geschützte Gebiete bzw. Objekte, Wald, Wasserflächen	Für Vorstudie nicht erkennbar	Für Vorstudie nicht erkennbar	u. a. aufgrund von Waldumwandlung sehr großflächig	Nicht bewertet	Waldumwandlung kleinflächig, Querung Allerniederung
Flächenneuanspruchnahme				Nicht bewertet	
Störfallrecht (Schutzobjekte innerhalb von Abstandsabständen, Immissionsschutz (Abstand zu Wohnbebauung)	Edesbüttel, Wettmershagen, Allenbüttel	Süpplingen, Süpplingenburg Klostergut Hagenhof	Siedlungen Eutzen, Wunderbüttel	Nicht bewertet	Ortsteile: WOB-Kreuzheide WOB-Warmenau, -Käsdorf, -Brackstedt

Fazit

Der Vorhabenstandort Warmenau stellt den in der Gesamtschau für die Volkswagen AG günstigsten Standort innerhalb des definierten Suchraums dar. Zwar wirft auch dieser Standort Probleme auf, wie die tabellarische Zusammenstellung aufzeigt (Querung der Allerniederung mit

Brückenbauwerk, Waldumwandlung, Abstände zu Wohnbebauung). Jedoch scheiden die untersuchten Alternativstandorte aus unterschiedlichen Gründen bei einer zielorientierten Betrachtung aus.

- Die Standorte Calberlah / Sülfeld West und Helmstedt Königslutter wurden nicht innerhalb des regionalen Gewerbeflächenkonzepts KOREG bewertet. Zudem fehlt bislang jegliche bauleitplanerische Vorbereitung dieser Flächen. Vor diesem Hintergrund muss davon ausgegangen werden, dass die Flächenbereitstellung für beide Standorte innerhalb des vorgesehenen Zeitrahmens bis zum Bau- bzw. Produktionsbeginn des geplanten Werks nicht möglich ist. Für den Standort Helmstedt Königslutter ist zudem die Leistungsfähigkeit der straßenseitigen Anbindung an das Autobahnnetz nicht in dem notwendigen Umfang gesichert.
- Der Standort Wittingen Hafen hingegen ist in dem über bereits bestehende Festlegungen hinaus untersuchten Gebiet zu erheblichen Anteilen von entgegenstehenden regionalplanerischen Festlegungen belegt, die zugleich für eine erhöhte ökologische Wertigkeit des Suchraums stehen. Zudem ist auch in diesem Fall die straßenseitige Anbindung nicht gesichert. Zwar ist der Bau der A 39 mit einem Anschluss in geeigneter Lage in Vorbereitung. Jedoch ist nicht sichergestellt, dass die entsprechende Anbindung rechtzeitig zum Zeitpunkt des angestrebten Betriebsbeginns umgesetzt werden kann.
- Das Bestandswerk steht für einen umfassenden Umbau nicht zur Verfügung. Zudem soll die Trinity Produktion neue Maßstäbe in Sachen Innovationen, Effizienz und Umweltschutz bieten. Dies ist in den alten Hallen des Bestandswerkes nicht möglich.

Daher wurde sich für ein Neubau entschieden, der aber die auf Ressourcen des Stammwerkes, wie Kläranlage, Parkplätze für Fertigfahrzeuge, Logistikflächen und das Kraftwerk zurückgreifen kann. Dies verringert die Erfordernis, zusätzliche infrastrukturelle Anlagen zu installieren sowie Verkehrswege auszubauen und die dadurch bedingte Flächeninanspruchnahme im Vergleich mit den anderen geprüften Standorten. Dies zeigt ein Vergleich der am Standort Warmenau vorgesehenen Flächen (vgl. Tab. 1) mit dem grundsätzlich bestehenden Flächenbedarf (brutto 400 ha):

Durch Synergieeffekte kann eine zusätzliche Flächenversiegelung im Umfang von ca. 150 ha vermieden werden. Der Standort Warmenau schneidet daher im Standortvergleich insgesamt mit Abstand am besten ab.

4. Layout des Vorhabens am Standort Warmenau

4.1 Hauptbestandteile

Die am Standort Warmenau geplante Fahrzeugfertigung für Elektro-Fahrzeuge (Trinity, vgl. Abb. 4) auf einer Gesamtfläche von ca. 110 ha soll aus folgenden Hauptbestandteilen bestehen:

1. Trinity – Werksgelände

mit folgenden Werksteilen:

- a) Karosseriebau
- b) Lackiererei mit Hochregallager
- c) Montage mit Finish (Endmontage)
- d) Logistikflächen und Nebenanlagen
- e) Verbindungsbauwerk zwischen Stammwerk und geplanter Fahrzeugfabrik.

In der **Karosseriebauhalle** (im Nordosten der Fläche) werden die Blechteile aus dem Presswerk (über das Verbindungsbauwerk angeliefert aus dem Stammwerk) durch Punktschweißverfahren und Klebetechniken zur Rohkarosserie zusammengefügt.

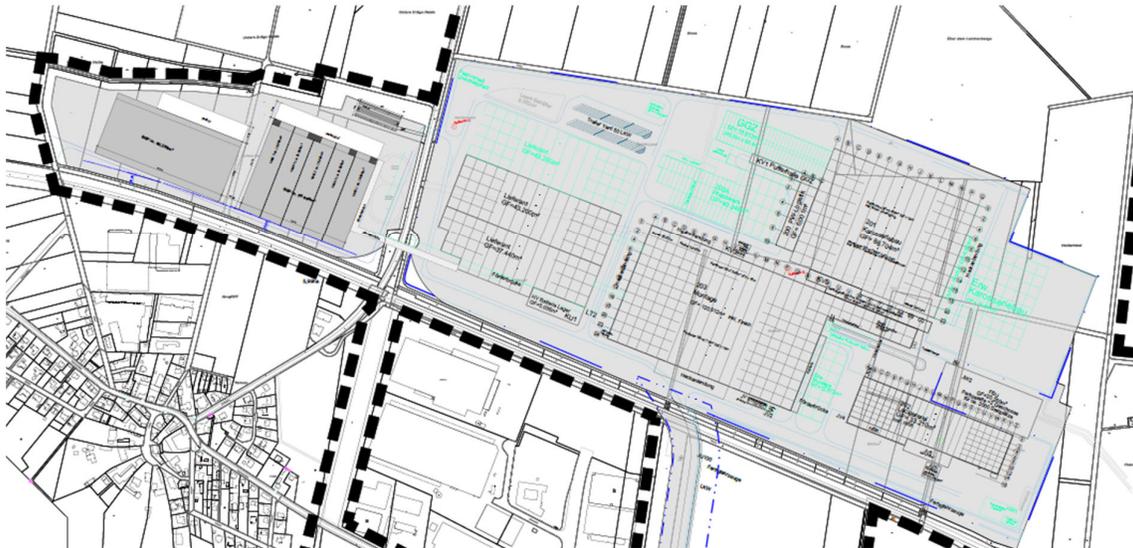


Abb. 4: Fabriklayout „Trinity“ und Lieferanten-Park am Standort Warmenau

(Quelle: Stadt Wolfsburg / VW AG: Vorhaben und Erschließungsplan, Stand 31. 05.2022)

Nachdem der Zusammenbau der Rohbaukarosse abgeschlossen ist, wird diese dem Lackierprozess zugeführt. Als Puffer zwischen dem Karosseriebau und der Lackierung dient ein **Hochregallager**, das an die **Lackiererei** angebunden ist. Zusätzlich werden Anlagen zur Ver- und Entsorgung der Lackiererei, wie PVC- und Farbversorgung, Abluftreinigung und chemisch-physikalische Abwasservorbehandlung benötigt (im Südosten der Fläche).

Die **Montagehalle** (Endmontage, zentral auf der Fläche gelegen) bildet den Abschluss der Fahrzeugmontage. Dies umfasst auch die Achs- und Batteriemontage. Die vorgefertigten Batterien werden in einem Batteriesequenzler zwischengelagert. Über einen automatisierten Prozess werden diese an den jeweiligen Einbauort in der Montagehalle transportiert.

Zudem sind **Logistikflächen**, (Flächen für Lagerung / Vorhaltung) für unterschiedliche Teile des Produktionsprozesses vorgesehen (im Westen des Betriebsgeländes gelegen)

Folgende **Nebenanlagen** werden darüber hinaus vorgesehen:

1. Verbindende Förderbrücken zwischen den Gebäuden auf unterschiedlichen Ebenen
2. (Batterie-) Sequenzer
3. Technical Center (TC) & Qualitätssicherung (QS)
4. Kantine mit Küche, Speisesaal
5. Zentrales Bürogebäude („Spine“)
6. Fahr-Erprobungsstrecke: eine Short Track Strecke für eine dynamische Kalibrierung der elektronischen Systeme (Länge ca. 70 m und eine ca. 330 m lange Straßenfahrt mit unterschiedlichen Straßenbelägen)
7. Weitere Funktionen: Werkssicherheit (Wachgebäude, Zaunanlagen, Tore), Feuerwehr, Rechenzentrum, Kantine(n)/SB-Shops, Zentralen, ggf. Energiezentralen/Umspannwerk, Gesundheitszentrum
8. Infrastruktur (Straßen, Trassen, Gleise); Anlagen, um über die bestehende Gas- und Dampfanlage des Bestandswerks sowie über eine PV-Anlage auf den Dächern des

neuen Werks (ca. 10 % des Strombedarfes vorgesehen) den Wärmebedarf von ca. 77.000 MWh/a und der Strombedarf ca. 217.000 MWh/a zu decken

9. Mitarbeiterparkplätze

Perspektivisch soll die Anlage um eine **Gießerei** und ein **Presswerk für Metallteile** erweitert werden, diese Anlagenteile sind jedoch nicht Teil des aktuell geplanten Vorhabens.

Für die Hauptproduktionsanlagen werden **Erweiterungsflächen** auf dem Betriebsgelände als Option vorgesehen.

Das **Verbindungsbauwerk** zwischen Stammwerk und geplanter Fahrzeugfabrik, besteht aus Brücke/Damm mit Gleisen, einer Straße für die fertigen Fahrzeuge und Leitungen. Es ist beabsichtigt, die Fertigfahrzeuge autonom über das **Verbindungsbauwerk** auf die im Stammwerk befindlichen **Bereitstellungsflächen** zu befördern. Das Verbindungsbauwerk dient auch der Einbeziehung der im nahegelegenen Stammwerk befindlichen Gewerke zur Gewinnung von **Synergien im Produktionsprozess**. Über das Brückenbauwerk soll der überwiegende Teil der Logistikströme gelenkt werden. Hierfür soll das Verbindungsbauwerk ein Gleis, zwei LKW- und eine Fertigfahrzeugspur erhalten. Das Führen von Fußgängern ist nicht vorgesehen. Gleichzeitig sollen unterhalb des Bauwerks die wesentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen (Trinkwasser, Brauchwasser, Strom, Fernwärme, Fernkühlung, Telekom/IT, Schmutz- und Regenwasser) vom Stammwerk an das Grundstück herangeführt werden¹.

Die Trinity-Fabrik wird als eine in ihrem späteren Betrieb bilanziell CO₂ neutrale Fabrik geplant und realisiert. Der Wasserverbrauch pro Fahrzeug wird ca. 1/3 des Wasserverbrauches einer herkömmlichen VW-Fabrik ausmachen (ca. 400.000m³ pro Jahr). Durch die Nutzung von Funktionen und Flächen des Stammwerkes wird die Flächenversiegelung um ca. 1/4 reduziert (150.000 m² weniger versiegelte Fläche, im Vergleich zu einer Fabrik auf der grünen Wiese). Insbesondere der Bau einer neuen Lackiererei innerhalb der Trinity-Fabrik hat einen enormen positiven Einfluss auf die Reduzierung aller messbaren Umweltschutzziele. So soll die Entsorgung des Regenwassers durch Versickerung auf dem Gelände bzw. dezentral erfolgen.

2. Lieferanten-Park

Ein **Lieferanten-Park** wird im Westen außerhalb des geplanten Betriebsgeländes entstehen (westlicher Teil des Fabriklayouts) und mittels einer Brücke über die K 31 mit dem geplanten Werksgelände verbunden. Gemäß des KOREG-Flächensteckbriefs hat der Standort eine Gesamtgröße von 19 ha.

3. Bestehende Versorgungsflächen des Stammwerks / Synergien

Für folgende Versorgungsflächen wird auf bestehende Anlagen bzw. Flächen des Stammwerks zurückgegriffen, so dass kein (zusätzlicher) Flächenbedarf besteht:

- Die bestehenden Bereitstellungsflächen für versandfertige Fahrzeuge können genutzt werden.
- Die Brauch- und Trinkwasserversorgung soll aus bzw. über das Stammwerk erfolgen. Mit dem Trinity Werk wird es keine Erhöhung der aktuell genehmigten Wasserentnahmemenge der Brunnen vor Ort geben. Das Trinity Werk strebt einen Wasserverbrauch von ca. 1,0 m³ pro Fahrzeug an. Aktuelle Bestandswerke haben einen Wasserverbrauch von ca. 2,5 bis 3,0 m³ pro Fahrzeug. Damit soll der Wasserverbrauch pro Fahrzeug um ca. 1/3 reduziert

¹ VOLKSWAGEN AG: Allgemeine Projektbeschreibung - Fahrzeugfabrik „Projekt Trinity“ Szenario Warmenau, Wolfsburg, Lärmkarte, interner Bericht vom 25.02.2022

werden. Zudem soll das Brauchwasser aus dem Stammwerk mit einem zweite Wassernetz für das Sanitärwasser genutzt werden

- Die Energieversorgung erfolgt über eine Umspannstation auf dem geplanten Werksgelände, über die bestehende Gas- und Dampfanlage sowie zusätzlich über eine geplante PV-Anlage auf den Dächern des neuen Werks (ca. 10 % des Strombedarfes vorgesehen) um den Wärmebedarf von ca. 77.000 MWh/a und der Strombedarf von ca. 217.000 MWh/a zu decken.
- Das biologische Abwasser wird über die Kläranlage des Stammwerks West entsorgt.
- Auch können sicherheitsrelevante Einrichtungen des Stammwerks (Werksfeuerwehr) genutzt werden.

4 Anbindung an das Straßennetz

Aufgrund der vorgesehenen Größe des Werkes wird eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz sowie den öffentlichen Personennahverkehr benötigt.

Eine Erschließung der Fabrik für Mitarbeiter ist über eine Zufahrt von Osten über die Kreisstraße K 46 und zwei Kreisverkehre geplant. Mitarbeiterstellplätze sind im Osten des Grundstückes in ausreichendem Maße vorgesehen. Eine Zufahrt für Logistikverkehre zum Lieferanten-Park soll aus Richtung der A 39 über die B 188 und die K 31 mit einer geplanten Unterquerung der B 188 erfolgen¹ (vgl. Abb. 10).

4.2 Gesamtdauer des Betriebes und zukünftige Planung

Das Vorhaben ist für einen dauerhaften Betrieb vorgesehen. Derzeit wird von folgenden Mitarbeiterzahlen ausgegangen:

1. Mitarbeiter Zahl im neuen Trinity-Werk: ca. 4.600 MA
 - direkten Mitarbeiter in der stärksten Schicht: ca. 1.376 Mitarbeiter.
 - indirekten Mitarbeiter in der stärksten Schicht: ca. 1.213 Mitarbeiter.
2. Mitarbeiter Zahl im Supplier-Park: ca. 700 MA

Um eine langfristige Produktion sowie die Möglichkeit eines späteren Ausbaus der Trinity-Fabrik sicherzustellen, beabsichtigt die Volkswagen AG innerhalb des geplanten Werksgeländes Reserveflächen für den späteren Ausbau vorzuhalten. Hierzu zählen neben den Flächen für ein Aludruckgusszentrum (ca. 17.000 m²), Flächenvorhalte für ein Presswerk zur Herstellung und Lagerung von Pressteilen aus Stahl und Aluminium auf 40.500 m², die Achsmontage, sowie Erweiterungsflächen für die Montage- sowie Lackierereihalle auf dem vorgesehenen Betriebsgelände. Diese Erweiterungen sind ggf. für den **Zeitraum bis 2030** denkbar.

4.3 Lage und Umfang der beanspruchten Fläche

Die für die Errichtung der neuen Fabrik vorgesehene Fläche (inkl. Lieferanten-Park) umfasst ca. 129 ha. Die Fläche befindet sich nordöstlich der zum Stadtgebiet der Stadt Wolfsburg gehörenden Ortschaft Warmenau, etwa 300 m von der Wohnbebauung entfernt. Das Werksgebiet wird im Westen durch die Kreisstraße K31 begrenzt. Westlich der K 31 grenzt der geplante Lieferan-

¹VOLKSWAGEN AG: Allgemeine Projektbeschreibung - Fahrzeugfabrik „Projekt Trinity“ Szenario Warmenau, Wolfsburg, Lärmkarte, interner Bericht vom 25.02.2022

ten-Park an. Im Süden wird das Gebiet durch die Bundesstraße B 188 begrenzt. Richtung Norden befindet sich in ca. 500 m Entfernung der Ortsteil Brackstedt. Im Osten schließt mit einem Abstand von ca. 200 m der Ortsteil Kreuzheide an. Der Ortsteil Kästorf liegt etwa 500 m östlich des Verbindungsbauwerks. Der Vorhabenstandort ist derzeit aufgrund der fehlenden Bebauung noch nicht an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. In der Nähe verlaufen jedoch die Regiobuslinie aus Gifhorn und eine Wolfsburger Hauptlinie.

Flächenbedarf und Verortung für bauliche Anlagen

Wesentliche Bestandteile des geplanten Werks sind der Karosseriebau auf ca. 89.000 m², die Lackiererei auf 35.000 m² und eine Montagehalle auf 120.000 m². Die Verortung dieser Hauptbestandteile ist in Abb. 4 dargestellt. Die schwarz hinterlegten Flächen bilden die Kernflächen mit Karosseriebauhalle (im Norden), Lackiererei mit Hochregallager (im Osten), Montagehalle (mittig) und der Lieferanten-Park westlich der K 31. Die Options- bzw. Erweiterungsvorhaben, sind dort grün hinterlegt dargestellt.

Die max. Bauhöhe auf dem geplanten Werksgelände (ohne Schornsteine) beträgt 28 m (Lackiererei,). Karosseriebau- und der Montagehalle werden Bauhöhen von insgesamt 21,5 und 18,5 m erreichen. Die Schornsteine erreichen nach derzeitigem Planungsstand eine Höhe von 41 m.ü.G.

Das **Verbindungsbauwerk** hat als Brückenbauwerk im Niederungsbereich der Aller mit ihrem festgesetzten Überschwemmungsgebiet eine Gesamtbreite von 30 m. Nördlich der Brücke bis zu einem geplanten Einschnitt ab etwa 350 m südlich der B 188 beträgt die Breite im Dammbereich etwa 52 m. Die B 188 soll zum Erreichen des geplanten Fahrzeugwerks untertunnelt werden (vgl. Abbildung 5). Für den Einschnitt unter der B 188 wird zunächst eine Breite von 100 m angenommen. Die technische Bauhöhe des Verbindungsbauwerks beträgt 5 m. Für die Bau durchführung wird vorläufig eine Gesamtbreite des Baufeldes von 150 m veranschlagt.

Emissionsquellen

Zu folgenden Emissionsquellen werden laut Scoping-Vorlage¹ im Genehmigungsverfahren nach BImSchG Daten erhoben:

- Luftschadstoffemissionen (insb. Gesamt-Kohlenstoff, hier insbesondere organische Lösemittel, Kohlenmonoxid und Stickoxide, Staub) werden überwiegend aus dem Bereich der Lackiererei entstehen. Es wird eine Immissionsprognose gemäß TA Luft 2021 erstellt.
- Durch den Einsatz von organischen Lösungsmitteln in der Lackiererei kann es zu Geruchsemissionen kommen. Hierzu erfolgt auf Grundlage der TA Luft eine Geruchsprognose.
- Als zu erwartende Lärmemissionen ist im Wesentlichen der betrieblich bedingte Schall ausgehend von den Produktionsanlagen einschl. des ein- und ausgehenden Verkehrs zu nennen. Es wird ein Schallgutachten gemäß TA Lärm unter Berücksichtigung der Daten zur Anlagen- und Prozesstechnik sowie der erwarteten Verkehrsströme erstellt.
- Während der Bauarbeiten kann es vorübergehend zu Erschütterungen kommen. Diese werden beschrieben und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umgebung untersucht. Die Erschütterungen sollen zudem baubegleitend in Richtung der vier nächstgelegenen Immissionsorte gemessen werden.
- Die Anlage wird Energie in Form von Abwärme abgeben. Die Abwärme wird vor allem über Rückkühler, das Abwasser sowie die Ableitung an die Umgebung abgeben.

¹ GfBU, (2022): Scopingvorlage für das Vorhaben Fahrzeugfabrik „Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik“ für das Genehmigungsverfahren nach BImSchG

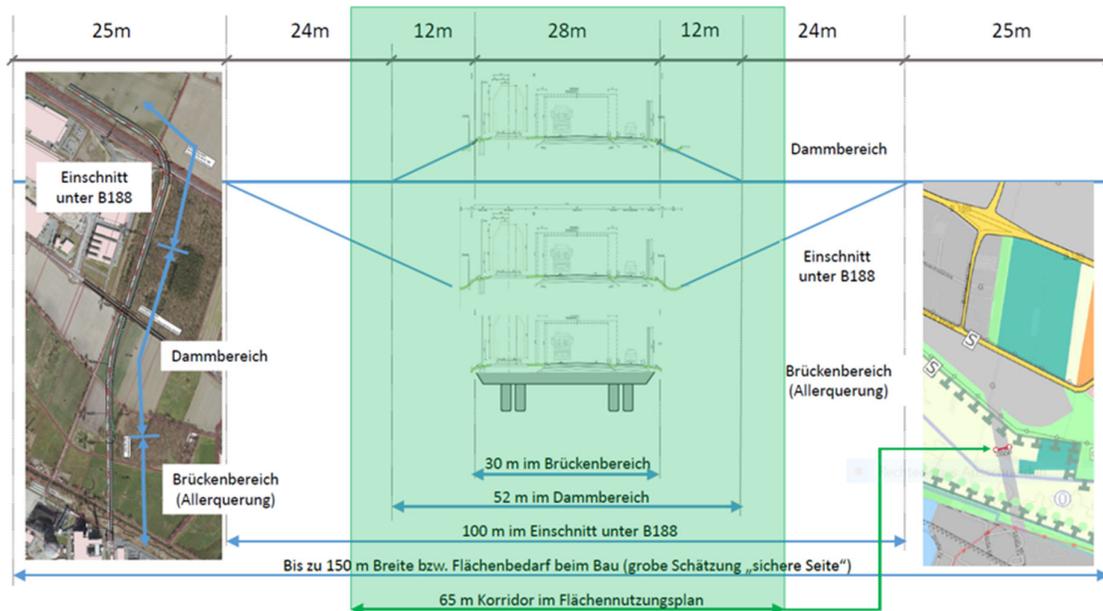


Abb. 5: Trinity-Verbindungsbauwerk

(Quelle: Volkswagen AG, Stand 01.04.2022)

Abfälle und Abwasser

Im Rahmen des Betriebs eines Automobilwerkes fallen verschiedene Abfälle an. Es handelt sich insbesondere um defekte Fahrzeugteile sowie Verpackungsabfälle. Für eine regelgerechte Entsorgung, ggf. unter Erfüllung der erforderlichen Nachweispflichten, wird gesorgt werden.

Durch den Betrieb der Anlage entstehen Abwässer aus verschiedenen Produktionsprozessen und Sanitärabwässer. Die gesamte Wasserwirtschaft (Trinkwasseranschluss, Abwasservorbehandlung und –ableitung in den Vorfluter) soll über das Bestandswerk erfolgen. Hierfür wird in einem separaten Verfahren die wasserrechtliche Erlaubnis des Stammwerkes angepasst und nach Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde (NLWKN) evtl. zusätzlich eine eigene wasserrechtliche Erlaubnis beantragt.

Versickerungsmöglichkeiten von unbelastetem Niederschlagswasser von Dach- und Verkehrsflächen werden vorgesehen.

Aufgrund der eingesetzten Stoffe wird das Werk aller Voraussicht nach als unterer Betriebsbereich gemäß 12. BImSchV einzustufen sein. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Abstandsgutachten gefertigt. Vor Inbetriebnahme wird ein Störfallkonzept gemäß § 8 der 12. BImSchV erstellt.

4.4 Realnutzung des Vorhabengebiets und seiner Umgebung

Das Vorhabengebiet befindet sich im Übergangsbereich zwischen den Naturräumen der Lüneburger Heide (geplante Vorhabenfläche) und der Allerniederung im östlichen Weser- Aller Flachland (Verbindungsbauwerk).

Das geplante Betriebsgelände selbst wird aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Kleine Teilflächen unterliegen einer forstlichen Nutzung. Das geplante Verbindungsbauwerk führt durch die Allerniederung mit Grünlandnutzung, eine Ackerfläche und einen Laubmischwald.

Die Umgebung westlich in der Gemeinde Tappenbeck sowie nördlich im Stadtteil Brackstedt ist landwirtschaftlich mit einzelnen Waldflächen geprägt. Östlich und südöstlich angrenzend in den Stadtteilen Kreuzheide und Kästorf sind Wohnbauflächen dominierend. Im Süden des Plangebietes befinden sich Flächen, die derzeit unterschiedlichen land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen. Nördlich und östlich des Stadtteils Warmenau besteht eine gewerbliche Nutzung durch Logistikbetriebe.

4.5 Planungsrechtliche Situation

4.5.1 Raumordnung

Landesplanung

Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP, Fassung vom 26.09.2017) trifft für das geplante Vorhabengebiet folgende Festlegungen:

- Optimierung der Standortvoraussetzungen für eine zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung in den Logistikregionen (4.1.1 (2) 1). Zu diesem Zweck legt das LROP ein „Vorranggebiet Güterverkehrszentrum“ für Wolfsburg fest, das im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) räumlich näher zu bestimmen ist (4.1.1 (3) 5 und 6).
- In der Allerniederung ist ein linienhaftes Vorranggebiet Biotopverbund festgelegt.
- Im nördlichen Teil der Vorhabenfläche ist ein „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“ festgelegt, dessen Schutzanforderungen laut Ziel 3.2.4 (9) 2 bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind.
- Der Erhalt von Wald ist ein Grundsatz des LROP (3.2.1 (2) 1). Waldflächen sollen nicht durch Verkehrs- und Versorgungstrassen zerschnitten werden. Waldränder sollen von störenden Nutzungen und von Bebauung freigehalten werden (3.2.1 (3) 1 und 2).
- Die südlich der Vorhabengebietes verlaufende B 188 ist als Hauptverkehrsstraße gekennzeichnet.

Die derzeit im Verfahren befindliche Neuaufstellung des LROP sieht derzeit im Vorhabensbereich eine Änderung der Zeichnerischen Darstellung des Trinkwassergewinnungsgebietes (teilweise Rücknahme) vor. Dies hat keinen Zusammenhang mit der Standortplanung. Wie die endgültige Abgrenzung ausfallen wird, bleibt abzuwarten.

Regionalplanung

Das Regionale Raumordnungsprogramm Großraum Braunschweig von 2008 (RROP) enthält folgende zeichnerische Darstellungen (siehe Abb. 6):

- Der zentrale Teil des Vorhabengebietes (ca. 80 ha) ist als „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ dargestellt, das einer weiteren, differenzierten planerischen Ausgestaltung in Anlehnung an die vorhandenen Strukturen bedarf (Ziel 1.2 (1) 1). Auch für die Trasse des geplanten Verbindungsbauwerks besteht diese Festlegung bis auf den nördlichen Abschnitt.
- Dieses Vorranggebiet wird im nördlichen Bereich von einem „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“ überlagert, in dem alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein müssen (Ziel 2.5.2 (6) 1 und 4).
- Der östliche Teil des Vorhabengebietes ist als Vorbehaltsgebiet Abwassererregung dargestellt.
- Der westliche Teil des Vorhabengebietes ist als „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ dargestellt.

- Im Nordosten ist ein „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ kleinflächig vom Vorhabengebiet betroffen.
- Im Nordwesten besteht im Gebiet randlich die Festlegung „Vorranggebiet Leitungs-trasse“.

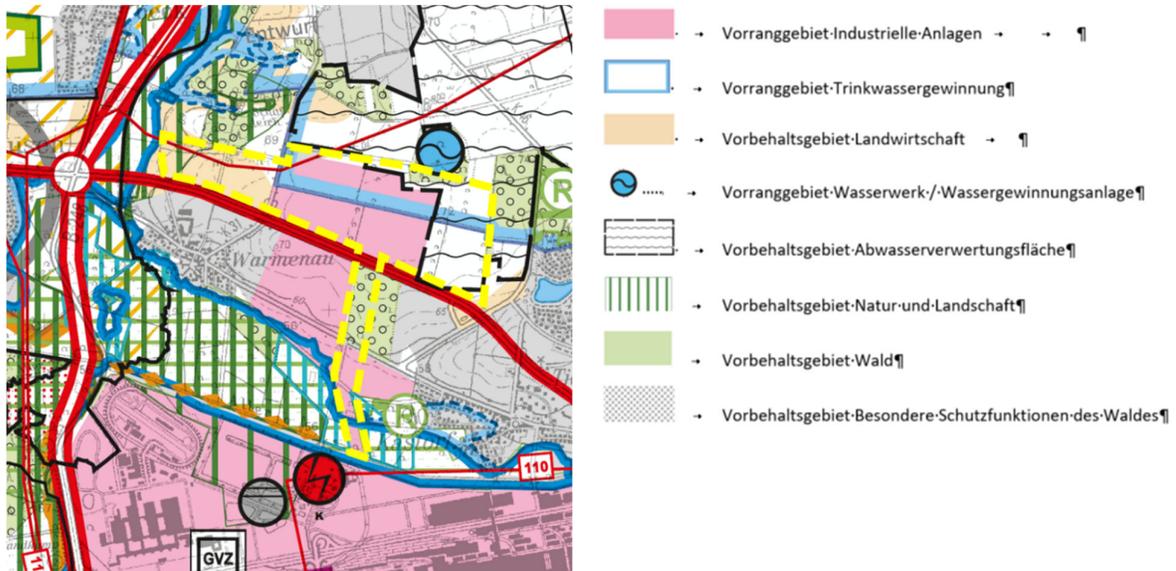


Abb. 6: Ausschnitt aus der Zeichnerischen Darstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms 2008 und betroffene Festlegungen

(<https://www.regionalverband-braunschweig.de/rrop/>)

Gelbe Markierung = Planungsgebiet Trinity-Fabrik inkl. Logistik-Park und Korridor des Verbindungsbauwerks zum Stammwerk; Planzeichen dargestellt soweit betroffen)¹

Angrenzend befinden sich nordwestlich und nordöstlich kleinflächig „Vorbehaltsgebiete Besondere Schutzfunktionen des Waldes“; nordwestlich angrenzende Flächen sind zudem als Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft festgelegt. In einiger Entfernung sind östlich der Fläche Waldgebiete als Vorranggebiet ruhige Erholung festgelegt.

An die als Vorranggebiet Industrielle Anlagen festgelegte Trasse zur Anbindung an das Stammwerk grenzen im Bereich der Allerniederung Festlegungen als „Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung“, „Vorbehaltsgebiet Erholung“ sowie Vorranggebiet Hochwasserschutz“ an. Das Vorranggebiet Hochwasserschutz ist auch überlagernd festgelegt. In westlicher Richtung im Abstand > 150 m befindet sich zudem eine lineare Festlegung „Vorranggebiet Natura 2000“.

Entlang der nördlichen Fortführung des geplanten Verbindungsbauwerks grenzen Waldflächen, die als „Vorbehaltsgebiet Wald mit Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ dargestellt ist, an. Aufgrund der derzeitigen Planung soll das Verbindungsbauwerk diesen Bereich randlich im westlichen Teil queren.

Die westlich und südlich angrenzenden Flächen sind als „Vorranggebiete Industrielle Anlagen“ dargestellt.

¹ Vorranggebiet Trinkwassergewinnung zugleich Wassergewinnungsgebiet

4.5.2 Bauleitplanung

Im geltenden **Flächennutzungsplan** (F-Plan) der Stadt Wolfsburg ist das Vorhabengebiet zu einem großen Anteil (ca. 78 ha) als Fläche für Gewerbe, genauer als Güterverkehrszentrum (GVZ) dargestellt (siehe Abb. 5). Die Festlegung beinhaltet die verkehrliche Anbindung an die B 188 sowie die Trasse für eine östliche Ortsumfahrung von Brackstedt.

Darüber hinaus werden für die Fläche des geplanten Werksgeländes Grünflächen, Flächen für Landwirtschaft und Flächen für Wald dargestellt.

Für das Verbindungsbauwerk zum Stammwerk ist ein ca. 70 m breiter Streifen über die Aller bis zur Hannoverschen Straße im F-Plan ebenfalls als „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt. Die aufgrund der aktuellen Planung beanspruchten Waldflächen sind auch im FNP als Wald enthalten. Angrenzend sind weitere „Gewerbliche Bauflächen“, „Flächen für Landwirtschaft“ und „Flächen für Wald“, eine „Sonstige Sonderbaufläche Fremdenverkehr“, ein „Überschwemmungsgebiet“ und „Flächen für einzelne Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft“ ausgewiesen.

Von den „Wohnbauflächen“ der umliegenden Stadtteile hat der Stadtteil Kreuzheide mit 200 m die geringste Entfernung vom Vorhabenstandort (laut Bebauungsplan handelt es sich um ein „Allgemeines Wohngebiet“; ein „Reines Wohngebiet“ (WR) befindet sich in 350 m Entfernung). Die Wohnbauflächen des Stadtteils Warmenau (laut B-Plan „Dorfgebiet“) befinden sich mit über 300 m und die des Stadtteils Brackstedt („Allgemeines Wohngebiet“) mit über 400 m etwas weiter entfernt. Der Stadtteil Kästorf („Allgemeines Wohngebiet“) liegt mindestens 500 m weit entfernt.



Abb. 7: Geltender Flächennutzungsplan 2020plus und Bebauungsplan Heidkoppel / Birnbaumstücke¹

Der **Bebauungsplan** (B-Plan) „Heidkoppel / Birnbaumstücke“ (siehe Abb. 5) sichert die im F-Plan dargestellten „Gewerblichen Bauflächen“ für den Vorhabenstandort als „Gewerbegebiet mit der Zweckbestimmung GVZ“, d.h. nur für Logistik und GVZ-affine Produktion mit hohem logistischem bzw. kombinierten Ladungsverkehr. Diese Fläche wurde ursprünglich bereits gezielt für eine Werkserweiterung bzw. werksnahe Nutzungen entwickelt und trotz Gewerbeflächenknappheit 20 Jahre strategisch freigehalten. Gleichwohl lassen die Festsetzungen im geltenden B-

¹ Flächennutzungsplan 2020plus und B-Plan Gewerbegebiet „Heidkoppel / Birnbaumstücken“ unter: <https://www.wolfsburg.de/geoportal>

Plan den Bau einer Automobilfabrik planungsrechtlich nicht zu. Für das Verbindungsbauwerk gibt es keine bauplanungsrechtliche Sicherung über einen B-Plan.

Die umgebenden „Grünflächen“ des F-Plans sind im B-Plan als „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ festgesetzt.

4.6 Aktuelle Planungen zur Vorbereitung des Vorhabens

Aufstellungsbeschlüsse der Stadt Wolfsburg sehen nun vor, die gesamte Vorhabenfläche zu überplanen, um den Bau und Betrieb einer Automobilfabrik zu ermöglichen. Zu diesem Zweck soll ein vorhabenbezogener B-Plan gemäß § 12 Baugesetzbuch aufgestellt werden. Das Bauleitverfahren wurde im Januar 2022 eingeleitet. Daneben wird auch der F-Plan geändert.

Parallel dazu wird bereits das immissionsschutzrechtliche Zulassungsverfahren vorbereitet. Die Antragskonferenz zur Festlegung des Untersuchungsrahmens hat am 30. 05. 2022 stattgefunden.

Sowohl die Aufstellung des vorhabenbezogenen B- Plans als auch die Änderung des F-Plans ist eine Umweltprüfung gem. § 2 bzw. Anlage 1 BauGB durchzuführen. Im immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahren wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 7 UVPG durchgeführt. Im Rahmen dieser Planungen erfolgt die Abarbeitung der Eingriffsregelung und Berücksichtigung der Vorgaben des Artenschutzrechts. Zudem werden folgende Sondergutachten erstellt (kursiv: nur für Immissionsschutz¹):

- Schallgutachten
- Emissions- und Immissionsprognose
- Geruchsimmissionsprognose
- *Schwingungen (Erschütterungsprognose)*
- Abstandsgutachten (Störfallbetrachtung inkl. Abfallbetrachtung)
- *Gefährdungsabschätzung*
- *Ausgangszustandsbericht*
- Erfassung u. Kartierung von Biotoptypen, Arten und Lebensgemeinschaften (incl. Faunistische Erfassungen)
- Baubedingte Auswirkungen des Verbindungsbauwerks auf den Wasserhaushalt (hydrogeologisches Gutachten)
- Beleuchtungskonzept insbes. für Verbindungsbauwerk
- Klimagutachten (Stadtklima) bezügl. Verbindungsbauwerk
- Vorprüfung nach § 34 BNatSchG
- Verkehrsprognose
- Mobilitätskonzept.

¹ Aus: Gutachtenübersicht für Blmsch - Antragskonferenz

5. Vorprüfung der Raumverträglichkeit

5.1 Siedlungsentwicklung und Standortfunktionen

Aktuelle Situation

Das Oberzentrum Wolfsburg bildet mit den Oberzentren in Braunschweig und Salzgitter einen oberzentralen Verbund (LROP 2.204). Der Oberzentrale Verbund hat eine internationale Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie. Er nimmt - neben den zentralörtlichen Versorgungsaufgaben für den Verflechtungsbereich - image- und standortprägende international bedeutsame Aufgaben wahr. Dafür sollen insbesondere eine entsprechende Ausstattung mit Infrastruktur, Forschung, Technologie und Kommunikationseinrichtungen gesichert und entwickelt sowie eine angemessene Wissenschafts-, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard gewährleistet werden (LROP 2.2 04 / RROP G 1.1.1 (05) um so u. a. auch den allgemeinen Grundsätzen der Einbindung in die norddeutsche und europäische Entwicklung nachzukommen (LROP Abschnitt 1.2, insbes. unter Grundsatz G 03, erstes Tirét (Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit).

Das RROP weist dem zentralen Teil des Vorhabenstandortes, dem zukünftigen Werksgelände, und dem südlichen Teil des geplanten Verbindungsbauwerks zum Stammwerk bereits die Funktion „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ zu (1.2 (1)), verbunden mit der Zielsetzung einer differenzierten planerischen Ausgestaltung in Anlehnung an vorhandene Strukturen.

Im F-Plan ist diese Fläche bereits als „Gewerbliche Baufläche“ festgelegt. Ein B-Plan regelt bereits das Baurecht für ein „Gewerbegebiet mit der Zweckbestimmung GVZ“. Die Stadt Wolfsburg hat aktuell ein Bauleitplan-Verfahren eingeleitet, um eine Automobilproduktion auf dem Vorhabenstandort auch räumlich über die bestehende Ausweisung hinaus planungsrechtlich vorzubereiten.

Auch der südlich der B 188 angrenzende Bereich ist bis einschließlich „In den Krojestücken“ mit Ausnahme einer Waldfläche im RROP als „Vorranggebiet für Industrielle Anlagen“ und im Flächennutzungsplan als „Gewerbliche Baufläche“ festgelegt. Hier befindet sich nördlich und -getrennt durch eine Grünfläche- östlich von Warmenau bereits eine Gewerbeansiedlung überwiegend von Logistik-Unternehmen der Automobilbranche.

Das Konzept regionalbedeutsamer Gewerbestandorte (KOREG, RV BRAUNSCHWEIG 2020) hat drei Standorte im Bereich des geplanten Projektes als Flächen mit gutem Entwicklungspotenzial aufgenommen: ID 69 Heidkoppel (durch B-Plan gesicherte Fläche) und ID 130 Heidkoppel West als mögliche Erweiterungsfläche sowie ID 70 In den Krojestücken, die bereits im F-Plan enthalten ist.

Der Stadtkern des Oberzentrums Wolfsburg befindet sich etwa 5 km südwestlich des betrachteten Standortes. Die folgenden Stadtteile mit ihren Siedlungsflächen haben Teil an der Funktion des Oberzentrums für die Wohnnutzung:

- Kreuzheide östlich des geplanten Werks und der Kreisstraße K 46 in > 200 m Entfernung.
- Warmenau südlich der B 188 in > 300 m Entfernung
- Kästorf im Südosten mit einer Entfernung von > 500 m¹.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Mit dem Neubau des Werkes Trinity im Oberzentrum Wolfsburg entspricht das Vorhaben dem allgemeinen Ziel des LROP 2.2-06 Satz 2, wonach die Ausweisung gewerblicher Bauflächen der

¹ der Ortsteil Brackstedt nimmt nicht an der oberzentralen Funktion teil

Funktion des Zentralen Ortes entsprechen muss. Das Vorhaben entspricht der gem. LROP und RROP bestehenden internationalen Bedeutung des Raumes Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie (LROP Grundsätze 1.2-03, erstes Tirét, 1.2-04 sowie 1.2-05, erstes und drittes Tirét).

In der Zeichnerischen Darstellung des RROP ist für einen großen Teil des geplanten Standortes bereits ein „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ dargestellt. Mit dieser Festlegung entspricht der Standort größtenteils auch dem für die gewerblich-industrielle Entwicklung des Oberzentrums Wolfsburg zeichnerisch festgelegten Ziel der Raumordnung in Verbindung mit dem Ziel 1.2-(1).

Auswirkungen des Vorhabens

Die Ansiedlung der geplanten Fahrzeugfabrik Trinity der Volkswagen AG im Bereich des „Vorranggebietes Industrielle Anlagen“ steht in Einklang mit den zuvor dargestellten Erfordernissen der Raumordnung zur Siedlungsentwicklung und den Standortfunktionen. Das Vorhaben dient vor dem Hintergrund der aktuellen technologischen Entwicklung in der KFZ-Industrie der Sicherung und Entwicklung der Bedeutung der Stadt Wolfsburg als Standort für die Automobilindustrie und der damit verbundenen Sicherung von Arbeitsplätzen.

Das geplante Vorhaben sichert insoweit den oberzentralen Verbund Wolfsburg - Braunschweig - Salzgitter in seiner internationalen Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrs-technik. Durch den Aufbau einer neuen PKW-Fertigung für ein Elektro-Fahrzeug wird die Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur in hohem Maße gesichert. Davon können auch die Mittelzentren Wolfenbüttel, Peine und Gifhorn sowie die Grundzentren und die Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen in der Umgebung (weiterhin) profitieren. Dies entspricht den LROP Grundsätzen des Abschnitts 1.2-03.

Die vorgesehene Verlagerung innerhalb der dann zwei Werksteile hat prognostisch folgende Konsequenzen für die Siedlungsentwicklung und Standortfunktionen:

- Keine zusätzlichen Arbeitsplätze, nur Verlagerung
- Keine zusätzlichen Verkehre in der Stadt, nur Verlagerungen innerhalb des Verkehrssystems, insbes. auf A 39 und B 188
- Keine weitergehenden Konsequenzen für überregionale Verkehrswege (Autobahn, B188 und Bahnlinien)
- Keine zusätzliche Wohnbevölkerung
- Keine zusätzliche übergeordnete technische Infrastruktur
- Keine zusätzliche soziale Infrastruktur.

Das festgelegte „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ ist für den Bereich nördlich der B 188 bereits über eine B-Plan planungsrechtlich für gewerbliche Nutzung gesichert.

Das Vorhabengebiet reicht zwar über das „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ hinaus, es umfasst insoweit jedoch überwiegend die Flächen Heidkoppel und Heidkoppel-West, die im Rahmen des Konzepts regionalbedeutsamer Gewerbestandorte (KOREG, RV Braunschweig, 2020) bereits positiv beurteilt worden sind, und deren Übernahme in den RROP- Entwurf bei der anstehenden Neuaufstellung des RROP vorgeschlagen wurde. Da sich der Standort an das Stammwerk von VW anlehnt, ist bereits eine gewerbliche bzw. südlich der Aller großindustrielle Prägung des Raumes vorhanden.

Auch die Überbrückung der Allerniederung ist planungsrechtlich durch eine entsprechende Darstellung im RROP sowie eine Darstellung im geltenden FNP bereits vorbereitet.

In Zusammenhang soll eine bislang bereits im Flächennutzungsplan als Gewerbefläche enthaltene Darstellung östlich der Verbindungsbrücke (vgl. Abb. 7 und Abb. 12 / Kap. 7.1) im B-Plan

nicht übernommen, sondern als Grünfläche dargestellt werden. Der F-Plan wird entsprechend geändert.

Andere lokalörtliche Funktionen werden durch das Vorhaben nicht beeinflusst.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Basierend auf detaillierten Prognosen zu den zu erwartenden Industrie- und Verkehrslärmimmissionen wird in den Verfahren der Bauleitplanung sowie der immissionsschutzrechtlichen Zulassung die Notwendigkeit geeigneter Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahmen geprüft.

Darüber hinaus ergeben sich ausschließlich positive Auswirkungen auf die betroffenen Funktionen (s. o.), so dass kein Bedarf für weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung oder Kompensation von Auswirkungen besteht.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur am Standort

Hinsichtlich der Ver- und Entsorgung (Material, Komponenten, Abfahrt fertiger Automobile, Trinkwasser, Brauchwasser, Strom, Fernwärme, Fernkühlung, Telekom/IT, Schmutz- und Regenwasser) erfolgt über das Verbindungsbauwerk ein Anschluss an das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz und entsprechende Anlagen und Logistikflächen des Stammwerks der Volkswagen AG.

Im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur erfolgen Angaben in Kap. 5.10.

5.2 Entwicklung des regionalen Freiraumverbundes und seiner Funktionen

Aktuelle Situation

Derzeit besteht noch keine Bebauung, aber mehr als 60 ha des geplanten Vorhabengebietes sind im RROP 2008 als Vorranggebiet Industrielle Anlagen und zugleich in der Bauleitplanung bereits als gewerbliche Baufläche dargestellt.

Randflächen am Vorhabenstandort im Nordosten sowie für das Verbindungsbauwerk sind –wie auch angrenzende Flächen– im RROP 2008 als Waldflächen mit Immissionsschutzwirkung festgelegt. Im Westen ist ein „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ betroffen. Angrenzende Flächen sind als Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft festgelegt (vgl. Abb. 4).

In der Allerniederung ist im Bereich des Verbindungskorridors, der im RROP als „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ festgelegt bzw. im FNP als „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt ist, im RROP überlagernd ein „Vorranggebiet Hochwasserschutz“ festgelegt. Angrenzende Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz und die Landschaftspflege sind als „Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und –entwicklung“ festgelegt.

Die Aller ist im LROP als Vorranggebiet Biotopverbund festgelegt.

Das unter europäischem Schutz stehende Flora-Fauna-Habitat (FFH) Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“, das im RROP 2008 als „Vorranggebiet Natura 2000 mit linienhafter Ausprägung“ festgelegt ist, befindet sich in der Allerniederung zwischen Stammwerk und Vorhabengebiet in einem Mindestabstand von ca. 300 m westlich zu dem Korridor des Verbindungsbauwerks.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Der Grundsatz G III 1.4(1) des RROP besagt, dass Natur und Landschaft in den besiedelten und unbesiedelten Bereichen des Großraums Braunschweig so geschützt, gepflegt und entwickelt

werden, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes nachhaltig gesichert ist. Die Nutzbarkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft sollen als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung dauerhaft gesichert werden. Dies gilt insbesondere in Bereichen mit verstärkten Verdichtungstendenzen im Umland der Ober- und Mittelzentren. Ein Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft ist auf Teilflächen nördlich der B 188 betroffen.

Die Aller ist ein für den Naturschutz wertvolles Gebiet von regionaler bis landesweiter, im Bereich des FFH-Gebietes "Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker" aber auch (inter)nationaler Bedeutung. Die Allerniederung ist im RROP als „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ festgelegt, soweit sie für den Naturschutz und für die großräumige ökologische Vernetzung von mindestens regionaler Bedeutung ist. Laut Ziel Z III1.3.(2)3 des RROP sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung haben können, nur unter den Voraussetzungen des § 34 (3) BNatSchG zulässig, das heißt sofern sie aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig sind und keine zumutbare Alternativen möglich wären.

Die Bedeutung der Aller und ihrer Niederung als eine überregionale Verbundachse des Biotopverbunds hebt auch das Freiraumkonzept des Regionalverbands Braunschweig (FREK, 2020) hervor.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Zweckbestimmung der "Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung" in der Allerniederung vereinbar sein (Z III1.4(7)). Das angrenzende Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft ist zu berücksichtigen.

Auswirkungen des Vorhabens

Einer Ansiedlung der geplanten Fahrzeugfabrik stehen im Bereich des „Vorranggebietes Industrielle Anlagen“ die Ziele und Grundsätze des regionalen Freiraumverbundes und seiner Funktionen nicht entgegen. Zudem entspricht der Standort im Ergebnis der Standortvorwahl dem Ziel Z 3.1.1-02 des LROP (Minimierung der Inanspruchnahme von Freiräumen).

Gleichzeitig steht das geplante Vorhaben aufgrund der Flächeninanspruchnahme und Überbauung von landwirtschaftlicher Nutzfläche und Wald außerhalb des Vorranggebietes Industrielle Anlagen dem Grundsatz des allgemeinen Schutzes von Natur und Landschaft zur nachhaltigen Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes für verschiedene Funktionen zunächst entgegen.

Hinsichtlich raumkonkreter Festlegungen ist nördlich der B 188 nur sehr kleinflächig eine Festlegung Vorbehaltsgebiet Wald mit besonderer Immissionsschutzfunktion betroffen.

Für die Allerniederung wird davon ausgegangen, dass die Flächeninanspruchnahme für das Verbindungsbauwerk auch in der Bauphase nicht über den in den Zeichnerischen Darstellungen des RROP dargestellten Korridor hinausgeht, so dass „Vorranggebiete Grünlandbewirtschaftung“ und „Natura 2000 linienhafter Ausprägung“ nicht in Anspruch genommen werden. Lärm und andere Störungen, die u.U. zu Beeinträchtigungen führen können, sind gleichwohl für die Bauphase des Verbindungsbauwerks und während des Betriebs mit Schienen- und Straßenfahrzeugen zu erwarten. Aufgrund des vorgesehenen Brückenbauwerks kann eine Zerschneidungswirkung für den fließgewässerbezogenen Biotopverbund ausgeschlossen werden.

Eine Beurteilung erfolgt im Rahmen des Umweltberichts zur Bauleitplanung bzw. der Umweltverträglichkeitsprüfung im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren auf Grundlage umfangreicher Kartierungen der Biotope sowie empfindlicher Tier- und Pflanzenarten.

Auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Natura 2000 Gebietes linienhafter Ausprägung wird in Kap. 7.2 eingegangen.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Die Flächeninanspruchnahme wird durch Mitnutzung von Infrastruktureinrichtungen des Stammwerks erheblich vermindert. Ursprünglich war die Größe des neuen Werkes mit ca. 400 ha kalkuliert worden. Durch die Mitnutzung der Infrastruktur von Werk, Stadt und des örtlich vorhandenen Automobilclusters kann die Flächeninanspruchnahme auf 110 ha zzgl. Flächen des Logistik Parks und des Verbindungsbauwerks reduziert werden.

Zerschneidungseffekte für die Allerniederung und ihre Funktion im Biotopverbund werden durch die Brückenbauweise im Niederungsbereich vermieden.

Zusätzlich ist für die Bauphase maßgeblich, dass Lagerflächen für Baumaterialien, -geräte und -maschinen innerhalb der für das Vorhaben vorgesehenen Flächen, mithin also außerhalb empfindlicher Bereiche, wie Waldflächen bzw. -ränder eingerichtet werden, um (zusätzliche) Beeinträchtigungen zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Waldquerung im Zuge des geplanten Brückenbauwerks.

Um eine Beeinträchtigung des stromab gelegenen Natura 2000 Gebiets auszuschließen, sind insbesondere während der Bauphase bei Bedarf Maßnahmen zur Verhinderung von Stoffeinträgen ins Gewässer vorzusehen.

Kompensationsmaßnahmen für nicht vermeidbare Wirkungen können voraussichtlich im näheren Umfeld verortet werden. In der Bauleitplanung wurden bzw. werden bereits geeignete Flächen für Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Geeignete Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der umweltfachlichen Beiträge zur Bauleitplanung näher festgelegt.

Zudem ist seitens der Stadt Wolfsburg vorgesehen, im Zuge der aktuellen Änderung des F-Plans die westlich des Verbindungsbauwerks gelegene, bislang für eine gewerbliche Nutzung dargestellte Teilfläche zurückzunehmen (vgl. Abb. 12).

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

Der Neubau der Fahrzeugfabrik an der Bundesstraße B 188, in kurzer Entfernung zum Autobahnschluss der A 39 (1-2 km) sorgt für eine gute Verkehrsanbindung. Zudem erfolgt ein Anschluss an das vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz und entsprechende Anlagen des Stammwerks der Volkswagen-AG. Weitergehende Maßnahmen sind nach derzeitigem Stand nicht erforderlich.

In Bezug auf den Freiraumverbund und seine Funktionen sind keine weitergehenden Auswirkungen zu erwarten.

5.3 Bodenschutz

Darstellung der aktuellen Situation

Derzeit besteht noch keine Bebauung, aber mehr als 60 ha des geplanten Vorhabengebietes sind im RROP 2008 als Vorranggebiet Industrielle Anlagen und zugleich in der Bauleitplanung bereits als gewerbliche Baufläche dargestellt. Weitere Flächen im Umfang von 50 ha werden überwiegend landwirtschaftlich, kleinflächig auch forstwirtschaftlich genutzt, sie sind im RROP in Teilen als „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“, sehr kleinflächig auch als „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ dargestellt.

Im Bereich des geplanten Verbindungsbauwerks besteht im RROP ebenfalls eine Darstellung als Vorranggebiet Industrielle Anlagen (zugleich gewerbliche Baufläche), für eine Teilfläche ist Vorbehaltsgebiet Wald festgelegt. Aktuell sind auch in diesem Bereich noch keine Bauflächen vorhanden.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Laut RROP Ziel Z III-1.7(1) ist der Boden als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, als Teil des Naturhaushalts und als prägendes Element von Natur und Landschaft zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Boden ist flächensparend in Anspruch zu nehmen (vgl. auch LROP Grundsatz 3.1.1-04, Satz 2).

Auswirkungen des Vorhabens

Das Vorhaben nimmt Boden auf den nicht als Vorranggebiet Industrielle Anlagen festgelegten Flächen im Umfang von ca. 50 ha plus Flächen für das geplante Verbindungsbauwerk in Anspruch. Diese Flächen werden weitgehend überbaut. Für die bislang nicht als Vorranggebiet für industrielle Anlagen festgelegten Flächen kommt es zu einem Konflikt mit dem RROP-Ziel III-1.7(1), weil die genannten Bodenfunktionen nicht mehr erfüllt werden können.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Die Flächeninanspruchnahme wird durch Mitnutzung von Infrastruktureinrichtungen des Stammwerks erheblich vermindert (s. o.).

Zusätzlich ist für die Bauphase maßgeblich, dass Lagerflächen für Baumaterialien, -geräte und -maschinen innerhalb der für das Vorhaben vorgesehenen Flächen eingerichtet werden, um (zusätzliche) Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Waldquerung im Zuge des geplanten Brückenbauwerks.

Kompensationsmaßnahmen für nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen können voraussichtlich im näheren Umfeld verortet werden. In der Bauleitplanung wurden bzw. werden bereits geeignete Flächen für Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Geeignete Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der umweltfachlichen Beiträge zur Bauleitplanung näher festgelegt. Insbesondere sollten Maßnahmen zur Entsiegelung von Boden und zur Aufwertung von Böden als Lebensraum für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen als Kompensation vorgesehen werden.

Zudem ist seitens der Stadt Wolfsburg vorgesehen, im Zuge der aktuellen Änderung des F-Plans die westlich des Verbindungsbauwerks gelegene, bislang für eine gewerbliche Nutzung dargestellte Teilfläche zurückzunehmen (vgl. Abb. 12).

Gleichwohl ist zu konstatieren, dass in Folge der vorgesehenen Planung für Teilflächen ein nicht aufzulösender Zielkonflikt mit den Zielen des Bodenschutzes verbleibt.

In einer Abwägung zwischen dem Ziel der landesweit bedeutsamen wirtschaftlichen Entwicklung des Oberzentrums Wolfsburg und den lokalen Zielen des Bodenschutzes werden die wirtschaftlichen Zielsetzungen aufgrund ihrer Verankerung bereits im LROP als eindeutig zu priorisieren bewertet.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

In Bezug auf den Bodenschutz sind keine weitergehenden Auswirkungen zu erwarten.

5.4 Klimaschutz

Darstellung der aktuellen Situation

Das Vorhaben Trinity nimmt land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch, von denen ca. 23 ha als „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ und ca. 9 ha „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ festgelegt sind.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Gemäß RROP Grundsatz G III-3 (1) sollen im Großraum Braunschweig - bezogen auf das Basisjahr 1990 - die CO₂-Emissionen im Zeitraum von 2008 bis 2012 um 30 % gemindert werden. Der Grundsatz ist nicht mehr aktuell und insoweit nicht betroffen. Diesbezüglich kann stattdessen auf die aktuell politisch vereinbarten Ziele der CO₂-Reduktion abgestellt werden. Gemäß des niedersächsischen Klimagesetzes soll der landesweite Energiebedarf soll bis zum Jahr 2040 komplett durch Erneuerbare Energien abgedeckt werden und Niedersachsen verpflichtet sich zur Klimaneutralität bis 2050 (Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels(Niedersächsisches Klimagesetz - NKlimaG) v. 10. Dezember 2020, Nds. GVBl. S. 464).

Laut RROP Grundsatz G III-1.2(3) sollen Freiräume mit klimaökologischer Funktion, wie Kaltluft produzierende Freiflächen und Kaltluftbahnen, zur Gewährleistung gesunder Lebensverhältnisse in belasteten Siedlungsbereichen gesichert und entwickelt werden. Aufgrund der fehlenden Nähe zu belasteten Siedlungsbereichen ist der Grundsatz nicht betroffen.

Das RROP legt im Grundsatz G III-3(3) fest, dass die landwirtschaftlichen Flächen und die Waldflächen durch fachlich begründete Festlegungen auch zum Schutz der Erdatmosphäre und des Klimas gesichert und entwickelt werden. Hierfür sind in der Zeichnerischen Darstellung insbesondere "Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft", "Vorbehaltsgebiete Besondere Schutzfunktionen des Waldes" festgelegt.

Auswirkungen des Vorhabens

Zusätzliche CO₂ – erzeugende Verkehre werden durch das Vorhaben nach derzeitigem Stand nicht erwartet, da durch das neue Werk keine zusätzliche Produktion am Standort aufgebaut werden, sondern eine Neuorientierung der Produktion ohne Erhöhung der Stückzahlen von KFZ erfolgen soll.

Darüber hinaus wird das neue Werk als eine in ihrem späteren Betrieb bilanziell CO₂ - neutrale Fabrik geplant Die Energieversorgung kann durch bestehende Anlagen des Stammwerks sichergestellt werden. Zudem sollen die Dachflächen in großem Umfang mit PV-Anlagen ausgestattet werden.

Die produzierten Elektrofahrzeuge werden dazu dienen, in großem Maßstab Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu ersetzen. Damit ist eine maßgebliche Reduktion der Emission des klimawirksamen CO₂ verbunden. Das Vorhaben dient mithin der Umsetzung der vereinbarten Klimaschutzziele im Großraum Braunschweig und –räumlich- darüber hinaus für Niedersachsen.

Die Baugebiete der angrenzenden Wolfsburger Stadtteile sind aufgrund der eher lockeren Bebauung weniger auf die klimaökologische Funktion der westlich liegenden Freiflächen angewiesen, so dass diesbezüglich kein erheblicher Konflikt durch die Flächeninanspruchnahme zu erwarten ist.

Durch das geplante Vorhaben gehen ca. 23 ha „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ und ca. 9 ha „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ für den Schutz der Erdatmosphäre und des Klimas verloren.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Der Funktionsverlust von Freiflächen wird durch Dach- und Fassadenbegrünung sowie Kompensationsmaßnahmen, die eine klimawirksame Aufwertung von Flächen beinhalten, im Rahmen der Anwendung der Eingriffsregelung im Bauleitplanverfahren ausgeglichen.

Es besteht daher kein Konflikt zu den betroffenen Erfordernissen der Raumordnung.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

In Bezug auf den Klimaschutz sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich.

5.5 Landwirtschaft

Darstellung der aktuellen Situation

Die Fläche wird insgesamt zum weit überwiegenden Teil ackerbaulich genutzt. Der Boden weist eine mittlere Ertragsfähigkeit auf und gehört damit zu den besseren Böden in diesem Bereich.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Das RROP stellt den westlichen Teil des Vorhabengebiets (westlich der K 31), den Lieferanten-Park, als „Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft“ dar und sieht vor, dass die landwirtschaftlichen Flächen wegen ihrer Bedeutung für die Nahrungsmittelproduktion, als natürliche Grundlage für den regionalen Wirtschaftsfaktor Landwirtschaft, für die nachhaltige Energiegewinnung, für Natur- und Klimaschutz, Erholung und Tourismus sowie als wesentliche Elemente der Kulturlandschaft gesichert und entwickelt werden sollen. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass die in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegten Vorbehaltsgebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden (Grundsätze G 2III-2.1 (1)).

Auswirkungen des Vorhabens

Durch das Vorhaben wird das „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ auf einer Fläche von ca. 23 ha in Anspruch genommen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen sind insgesamt in einem Umfang von > 100 ha betroffen, davon ca. 65 ha in dem noch nicht für industrielle Nutzung festgelegten Gebiet (bei Einbeziehung des Logistik-Parks). Für Kompensationsmaßnahmen auf Grund von naturschutzrechtlichen Anforderungen (Eingriffsregelung, spezieller Artenschutz) und ggf. wasserrechtlicher Anforderungen ergibt sich ein weiterer Flächenentzug oder zumindest eine Bewirtschaftungsbeeinträchtigung einer Größenordnung von insgesamt 50 - 100 ha.

Zudem ist nicht ausgeschlossen, dass sich für bestimmte Flächen die Erreichbarkeit für die Landnutzer verschlechtert.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Die Flächeninanspruchnahme wird durch Mitnutzung von Infrastruktureinrichtungen des Stammswerks erheblich vermindert.

Zusätzlich ist für die Bauphase maßgeblich, dass Lagerflächen für Baumaterialien, -geräte und -maschinen innerhalb der für das Vorhaben vorgesehenen Flächen eingerichtet werden, um (zusätzliche) Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Bodennutzung zu vermeiden.

Bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen soll auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen werden. Geeignete Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der umweltfachlichen Beiträge zur Bauleitplanung näher festgelegt. Es soll vorrangig geprüft werden, ob die Kompensation auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernet-

zung von Lebensräumen, Konzeption multifunktionaler oder produktionsintegrierter Maßnahmen, oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann.

Ggf. sind unterstützende agrarstrukturelle Maßnahmen in Erwägung zu ziehen (Flächentausche, Sicherung Wegenetz).

Zudem ist seitens der Stadt Wolfsburg vorgesehen, im Zuge der aktuellen Änderung des F-Plans die westlich des Verbindungsbauwerks gelegene, bislang für eine gewerbliche Nutzung dargestellte, landwirtschaftlich genutzte Teilfläche zurückzunehmen (vgl. Abb. 12).

Gleichwohl ist zu konstatieren, dass in Folge der vorgesehenen Planung für Teilflächen ein nicht aufzulösender Konflikt mit den Belangen der Landwirtschaft verbleibt.

In einer Abwägung zwischen dem Ziel der landesweit bedeutsamen wirtschaftlichen Entwicklung des Oberzentrums Wolfsburg und den lokal betroffenen Erfordernissen der Raumordnung werden die wirtschaftlichen Zielsetzungen aufgrund ihrer Verankerung bereits im LROP als eindeutig zu priorisieren bewertet.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur am Standort

In Bezug auf die Landwirtschaft sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich.

5.6 Wald und Forstwirtschaft

Darstellung der aktuellen Situation

Es sind zwei Waldflächen betroffen. Bei der nördlichen Waldfläche handelt es sich um einen Mischwald. Auf der südlichen Waldfläche, die durch das Verbindungsbauwerk zum VW-Stammwerk betroffen ist, stockt Laubwald. Östlich angrenzend befindet sich dort teils auch Nadelwald.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Die betroffenen Flächen sind im RROP als „Vorbehaltsgebiete Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ (hier mit der Funktion Immissionsschutz) festgelegt. Das RROP legt in G III-2.2.(1) und (3) fest, dass die Waldflächen im Großraum Braunschweig aufgrund ihrer ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktion gemäß der gesetzlichen Vorgaben erhalten, vermehrt und durch eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig gesichert werden sollen. Die Waldränder und ihre Übergangszonen sollen aufgrund ihrer ökologischen Funktionen und ihrer Erlebnisqualitäten grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Bebauung und andere konkurrierende Nutzungen sollen zu den Waldrändern einen Mindestabstand von 100 m einhalten.

Die als "Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes" in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegten Waldflächen sollen wegen ihrer besonderen Schutzfunktion erhalten werden. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden (RROP G III-2.2(9) Sätze 1 bis 3).

Auswirkungen des Vorhabens

Das Vorhaben nimmt im Bereich des geplanten Werksgeländes nördlich der B 188 auf ca. 2 ha Fläche „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ in Anspruch. Die Inanspruchnahme der nördlichen Waldfläche ist nicht zu vermeiden, da die für den Betriebsablauf erforderliche kompakte Konstellation von Karosseriebau, Montagehalle und Lackiererei auf dem geplanten Betriebsgelände Trinity auf die Inanspruchnahme der Waldfläche angewiesen ist.

Für das geplante Verbindungsbauwerk werden südlich der B 188 ca. 7 ha „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ in Anspruch genommen. Dort wird ein kleiner Teil des Bestands zudem von der übrigen Fläche getrennt. Auch hier ist die Inanspruchnahme von Wald nicht vermeidbar. Der für die Querung der Allerniederung im RROP als „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ festgelegte Korridor ist in dem nördlich anschließenden „Vorranggebiet Industrielle Anlagen“ bereits durch Unternehmen bzw. Einrichtungen bebaut. Daher kann das Bauwerk nur durch einen östlichen Schwenk unter Beanspruchung des „Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ weitergeführt werden.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Eine funktionale Veränderung des Standortlayouts zur Vermeidung der Waldinanspruchnahme wurde als Variante geprüft, scheidet jedoch im Hinblick auf künftige Erweiterungsabsichten aus.

Auch eine kleinflächige Verlegung des Verbindungsbauwerks mit Flächenschluss zu dem angrenzenden Gewerbegebiet scheidet aus technischen Gründen aus; die Anbindung zum Werksgelände im Bereich der B 188 wäre nicht umsetzbar.

Zusätzlich ist für die Bauphase maßgeblich, dass im Bereich des Waldes zur Vermeidung einer zusätzlichen baubedingten Flächeninanspruchnahme Lagerflächen für Baumaterialien, -geräte und -maschinen innerhalb der für das Vorhaben vorgesehenen Flächen eingerichtet werden.

Die Kompensation der in Anspruch genommenen Waldfläche erfolgt durch Ersatzaufforstung möglichst in Ergänzung der nahegelegenen Waldflächen im Verhältnis von mindestens 1:1. Dies wird in Abhängigkeit der Ergebnisse eines forstfachlichen Gutachtens im B-Plan Verfahren festgelegt.

Unter Berücksichtigung von Ersatzaufforstungen ist die Planung konform mit den Zielen und Grundsätzen für die Forstwirtschaft.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur am Standort

In Bezug auf die Forstwirtschaft sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich.

5.7 Wasserwirtschaft

Darstellung der aktuellen Situation

Von dem Vorhaben betroffen ist die Aller mit ihrem „Vorranggebiet Hochwasserschutz“. Außerdem ist im Vorhabengebiet ein im LROP bzw. im RROP festgelegtes „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“ betroffen. Es reicht in die nördliche Hälfte des geplanten Werksgeländes hinein und wird im Vorhabengebiet überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Betroffen sind ca. 40 ha des Vorranggebietes. Die Volkswagen AG besitzt dort ein Wasserrecht zur Deckung ihres Trinkwasser- und Brauchwasserbedarfs. Die wasserrechtliche Genehmigung gilt zunächst bis 2025.

Die Aller mit ihrer Niederung im Bereich des geplanten Verbindungsbauwerks gehört zu den in der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Union (WRRL) aufgenommenen Gewässern und besitzt dritte Priorität hinsichtlich der Maßnahmen zur Erreichung eines guten ökologischen Zustands bis spätestens 2027.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Laut RROP Grundsatz G III-2.5.1(1) Satz 2 sollen die vielfältigen Funktionen des Wassers, insbesondere als Lebensgrundlage für den Menschen, als Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie als klimatischen Ausgleichsfaktor und als prägender Landschaftsbestandteil nachhaltig ge-

sichert und entwickelt werden. Der Grundsatz G III-2.5.2(1) Sätze 1 und 2 besagt, dass die Wassergüte bzw. die Qualität des Grundwassers im Großraum Braunschweig gemäß der WRRL gesichert und verbessert werden soll. Grundsätzlich gilt ein Verschlechterungsverbot.

Für das „Vorranggebiet Hochwasserschutz“ an der Aller müssen laut RROP Ziel Z III-2.5.4(4) Satz 2 alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. Insbesondere ist die Inanspruchnahme von Freiraum zugunsten von Siedlungserweiterungen und -neuplanungen auszuschließen (Z III-2.5.4(5)1).

Das in der Zeichnerischen Darstellung des LROP sowie des RROP festgelegte "Vorranggebiet Trinkwassergewinnung" dient laut RROP Z III-2.5.(6)1 und 4 der Deckung des Bedarfs an Trink- und Brauchwasser. Hier müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. Hier handelt es sich um ein Trinkwassergewinnungsgebiet, nicht um ein Trinkwasserschutzgebiet.

Auswirkungen des Vorhabens

Die Aller und der als „Vorranggebiet Hochwasserschutz“ festgelegte Niederungsbereich werden vom geplanten Verbindungsbauwerk mit einer Brücke gequert. Die Gesamtlänge von Widerlager zu Widerlager beträgt 360,00 m bei einer Bauwerksbreite von ca. 27,00 m. Derzeit sind 11 Pfeiler im Abstand von je ca. 30,00 m geplant. Beim Bau erfolgt keine großräumige Wasserhaltung oder Grundwasserabsenkung, da der örtliche Spundwandkasten nahezu dicht hergestellt werden kann und die Beeinflussung des umliegenden Grundwassers sehr gering ist.

Aufgrund der Überbrückung besteht keine Unverträglichkeit mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung. Die Brückenpfeiler werden voraussichtlich nicht zu einer grundlegenden Veränderung des Abflussgeschehens bei Hochwasserereignissen führen.

Das „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“ ist im Randbereich von dem Vorhaben betroffen. Die Darstellung überlagert sich mit dem nördlichen Teil des Vorranggebiets Industrielle Anlagen sowie der in der Bauleitplanung als gewerbliche Baufläche dargestellten Fläche, für die bereits ein Bebauungsplan besteht. Eine industrielle Nutzung steht hier dem vorrangigen Ziel der Trinkwassergewinnung nicht entgegen, wenn sichergestellt werden kann, dass die zum Schutz des Grundwassers bestehenden Regelungen zur Flächennutzung und insbesondere zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten werden. Aufgrund der vergleichbaren randlichen Lage der Erweiterungsfläche zum Vorranggebiet Trinkwassergewinnung kann dies auch für die dort zu etablierenden Nutzungen angenommen werden. Im immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahren wird die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen sichergestellt.

Mit dem Trinity Werk wird keine Erhöhung der aktuell genehmigten Wasserentnahmemenge der Brunnen vor Ort verbunden sein. Dies soll u. a. durch ein ambitioniertes Wasserbewirtschaftungskonzept erreicht werden (vgl. Abb. 8) Das Trinity Werk strebt einen Wasserverbrauch von ca. 1 m³ pro Fahrzeug an, während aktuell ein Wasserverbrauch von ca. 3 m³ pro Fahrzeug anzusetzen ist. Der Wasserverbrauch am Standort wird für jedes produzierte Fahrzeug um ca. 2/3 reduziert. Unter Bezug auf das angestrebte Produktionsvolumen von 360.000 Fahrzeugen pro Jahr ermittelt sich eine Verringerung um ca. 720.000 m³/Jahr.

Die Grundwasserneubildung auf dem geplanten Betriebsgelände kann sich durch die Versiegelung von etwa 45 ha bislang unversiegelter und noch nicht als Vorranggebiet Industrielle Anlagen festgelegter Fläche vermindern, ebenso wie durch Versiegelung in dem bereits als Vorranggebiet Industrielle Nutzung festgelegten und bauplanungsrechtlich für gewerbliche Nutzung gesicherten Gebiet. Eine verminderte Grundwasserneubildung wäre für das Wassergewinnungsgebiet von untergeordneter Bedeutung, da die Wassergewinnung aus Linsen innerhalb von Ge-

schiebelehmsschichten gespeist wird. Die Versickerung des Regenwassers innerhalb des geplanten Vorhabengebietes ist eine Maßnahme zur Sicherstellung der Grundwasserneubildung trotz Flächenversiegelung. Das versickerte Regenwasser fließt über wasserführende Lockergesteine (Sand/Kies) in Richtung der Vorfluter (Aller und Kleine Aller) ab.

Soweit Bedarf an zusätzlicher Förderung von Trink- bzw. Brauchwasser für das geplante Vorhaben entsteht, soll dieser nicht durch die werkseigenen Brunnen im „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“, sondern mit Harzwasser gedeckt werden.

Im Zuge der Baumaßnahme des Verbindungsbauwerks wird es nach derzeitigem Planungsstand zu Eingriffen in den lokalen Grundwasserhaushalt kommen, weil Querungsbauwerke in Troglage entstehen bei Unterquerung der B 188, sowie bei Überquerung der hannoverschen Straße und eines Wirtschaftsweges.

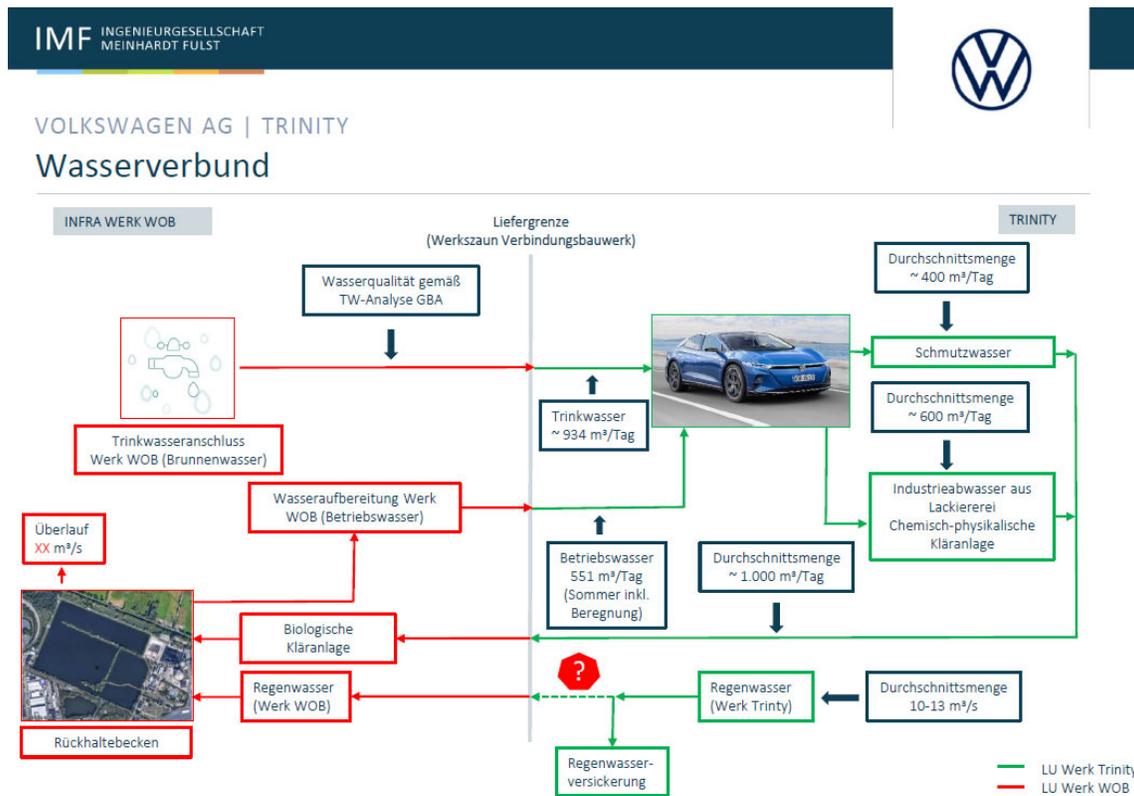


Abb. 8: Geplante Wasserbewirtschaftung für die Produktionsstätte Trinity

Quelle: IMF Ingenieurgesellschaft / VW AG

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Die Überbrückung der Allerniederung und des „Vorranggebietes Hochwasserschutz“ stellt eine Maßnahme zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf das Gewässer, die Verminderung des Retentionsraumes sowie den Wasserabfluss im Hochwasserschutzgebiet dar. Gleichwohl wird zu prüfen sein, ob ein Ausgleich für das bauwerksbedingt entfallende Einstauvolumen oder eine Optimierung von Abflussbedingungen erforderlich wird.

Der Trinkwasserbedarf wird durch Optimierung der Wasserkreisläufe und eine vermehrte Weiterverwendung von Brauchwasser minimiert (vgl. Abb. 8). So soll zur Minimierung des Trinkwasserbedarfs das Brauchwasser aus dem Stammwerk für das Sanitärwasser verwendet werden, in dem ein zweites Wassernetz im Werk aufgebaut wird.

Hinsichtlich des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen auf dem geplanten Betriebsgelände wird im Rahmen des BImSch-Verfahrens eine Gefährdung ausgeschlossen. Gefährdungen durch Störfälle werden ebenfalls im BImSch-Verfahren durch eine Störfallkonzeption auszuschließen sein. Die Lagerung und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen soll außerhalb des Trinkwassergewinnungsgebietes erfolgen.

Um die zu erwartenden bauzeitlichen Auswirkungen beim Bau des Verbindungsbauwerks mit den vorgesehenen Unterführungen auf den lokalen Grundwasserhaushalt zu prognostizieren und geeignete Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen für Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt ebenso wie etwaige dadurch bedingte Folgewirkungen zu konzipieren, ist ein hydrogeologisches Gutachten notwendig.

Unter Berücksichtigung der angegebenen Maßnahmen kann die Planung konform mit den Zielen und Grundsätzen für die Wasserwirtschaft umgesetzt werden.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

In Bezug auf die Wasserwirtschaft sind nach derzeitigem Stand keine weitergehenden technischen Maßnahmen zu erwarten.

5.8 Rohstoffwirtschaft

Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffgewinnung treten im Betrachtungsraum nicht auf.

5.9 Erholung, Freizeit und Tourismus

Darstellung der aktuellen Situation

Für das Vorhabengebiet sind im RROP keine Festlegungen für eine Erholungs- oder Freizeit- oder touristische Nutzung getroffen. Jedoch ist die Stadt Wolfsburg Standort mit den besonderen Entwicklungsaufgaben Erholung und Tourismus.

In der Allerniederung ist angrenzend an das Verbindungsbauwerk ein Vorbehaltsgebiet für die Erholung festgelegt. Östlich des Vorhabengebietes befindet sich in einer Entfernung von ca. 300 m angrenzend an den Stadtteil Kreuzheide ein Waldgebiet, das im RROP als „Vorranggebiet Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ festgelegt ist. Ein weiteres kleines Waldgebiet bei Kästorf östlich des Vorhabens in einer Mindestentfernung von etwa 200 m ist als „Vorranggebiet Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ festgelegt.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Laut RROP Grundsatz G III-2.4(1) und (2) sollen Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft im Großraum Braunschweig für die wohnungsnaher Erholung, die Naherholung im Umland der Ober- und Mittelzentren sowie zur Stärkung der landschaftsgebundenen Erholung sowie des Tourismus gesichert und entwickelt werden. Zum Erhalt und zur Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität sollen insbesondere die Erholungsbereiche im Umland der Ober- und Mittelzentren sowie in Bereichen mit hoher Siedlungstätigkeit gesichert werden.

Als „Vorranggebiete Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ sind Gebiete mit besonderer landschaftlicher Vielfalt, Eigenart und Schönheit, die aufgrund der natürlichen oder kulturhistorischen Landschaftsausstattung gute Voraussetzungen für die ruhige, landschaftsbezogene Erholungsnutzung bieten, in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Ziel ist ihre Sicherung und

Entwicklung. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Festlegung vereinbar sein (Z III-2.4(4)). Gebiete mit Bedeutung und Eignung für Erholung und Tourismus, die im RROP als „Vorbehaltsgebiete Erholung“ dargestellt sind, sollen gemäß Grundsatz G III-2.4(5) in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht durch raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen beeinträchtigt werden.

Die zu sichernden und zu entwickelnden Standortfunktionen der besonderen erholungs- oder tourismusrelevanten Ausstattung und entsprechender Angebote von Wolfsburg (RROP Z III-2.4(10), Sätze 1, 3) sind in der Zeichnerischen Darstellung durch die Festlegung als Standort mit den besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung bzw. Tourismus festgelegt. Die konkret relevanten Funktionen bzw. Flächen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Auswirkungen des Vorhabens

Das geplante Vorhaben nimmt keine Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für Erholung in Anspruch.

Die Querung der Allerniederung durch ein Brückenbauwerk bedingt zwar akustische und optische Auswirkungen im Umfeld des „Vorbehaltsgebietes Erholung“, da der Betrieb des Verbindungsbauwerks Straßen- und Schienenverkehrslärm verursacht und das 30 m breite und 5 m hohe technische Bauwerk eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in der Niederungslandschaft darstellt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Durchgängigkeit für Erholungssuchende im Bereich der Allerniederung erhalten bleibt. Zumal diese Anbindung bereits raumordnerisch gesichert ist, bewirkt die Planung keine erheblichen Konflikte mit dem bestehenden Grundsatz der Raumordnung.

Für die „Vorranggebiete Ruhige Erholung“ bei Kästorf und nordwestlich Kreuzheide sind zwar trotz Mindestentfernung von 200 m zusätzliche Lärmbelastungen nicht auszuschließen, der Wald bietet jedoch Sichtschutz. Eine erhebliche Einschränkung der Gebietsfunktion ist nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Die Durchgängigkeit der Wegeanbindung im Bereich der Allerniederung ist sicherzustellen. Sollten erhebliche Lärmimmissionen prognostiziert werden, so ist zu prüfen, ob zur Minimierung der akustischen Beeinträchtigungen für das Verbindungsbauwerk beidseitig Lärmschutzwände zweckmäßig sind (die ihrerseits jedoch wiederum eine verstärkte visuelle Wirkung mit sich bringen).

Unter Berücksichtigung der benannten Maßnahme(n) ist die Planung konform mit den Zielen und Grundsätzen für die Erholung.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

In Bezug auf die Erholung sind keine weitergehenden technischen Maßnahmen zu erwarten.

5.10 Verkehr und Logistik

Darstellung der aktuellen Situation

A – Großräumige Situation

Wolfsburg liegt geografisch sehr verkehrsgünstig und verfügt über eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur. Durch die Autobahn 39 besteht ein Anschluss Richtung Süddeutschland und an die Autobahn 2, als wichtigste Ost-West Achse Deutschlands. Die Schwächen des Verkehrs-

netzes bestehen historisch gesehen in Richtung Norden und Osten, welche aber durch den bereits seit lange geplanten und beschlossenen Ausbauten der Autobahn 39 nach Lüneburg und der B 188 im Bereich Warmenau entschärft werden.

Diese Ost-West Relation wird durch den Mittellandkanal und der Anbindung an die Hauptroute im Eisenbahnfernverkehr Berlin-Hannover- Ruhgebiet-Köln gestärkt. Ebenfalls liegt Wolfsburg an der Hauptroute Berlin-Frankfurt-Interlaken. Im regionalen Eisenbahnnetz bestehen direkte Verbindungen nach Braunschweig, Hildesheim, Hannover, Stendal und Magdeburg.

Die genannten Infrastrukturen werden intensiv auch für den umfangreichen Logistikbedarf des Volkswagen Stammwerkes und für weitere Unternehmen genutzt. In den letzten Jahrzehnten hat sich eine leistungsstarke Logistikinfrastruktur entwickelt. So verfügt der Standort über ein trimodales Güterverkehrszentrum mit zwei Container-Terminals. Eines davon befindet sich auf dem Werksgelände. Der Straßengüterverkehr, der über die Straße in oder aus dem Stammwerk kommt, wird dabei zum überwiegenden Teil über die Autobahn 39 mit der unmittelbar angrenzenden Anschlussstelle Sandkamp abgewickelt.

Für Wolfsburg als Automobilstandort hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Modalsplit eine traditionell hohe Bedeutung. So nutzen 60 % der Wolfsburger*innen das Auto für Ihre Wege (vgl. Abb. 9). Beim Wegezweck Arbeit sind es sogar 65 % MIV.

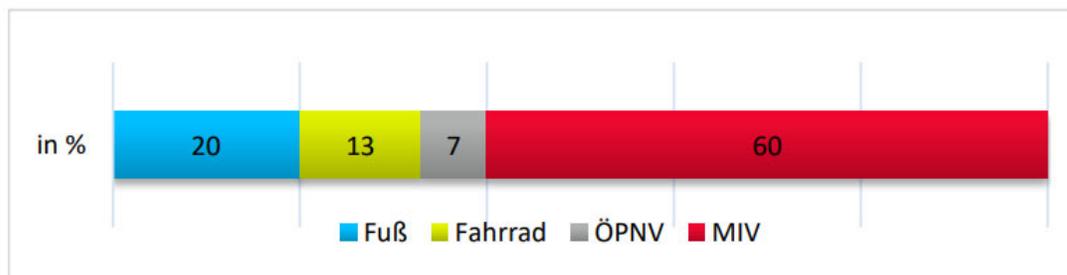


Abb. 9: Modal Split Stadt Wolfsburg

Quelle: Stadt Wolfsburg, Mobilitätstrategie, 2020

Als bedeutendes Wirtschaftszentrum kommen von den ca. 119.000 Beschäftigten am Arbeitsort Wolfsburg ca. 77.000 von außerhalb eingependelt. Der Großteil (ca. 57.000) kommt aus der unmittelbaren Region Braunschweig-Wolfsburg und fährt zu 91 % mit dem Auto zur Arbeit¹.

Ein Blick auf die Verkehrsmengen vor der Corona-Pandemie verdeutlicht, wie sich der PKW- und Straßengüterverkehr werktäglich über das Stadtgebiet verteilt und welches die Hauptverkehrsstrassen aus dem regionalen und überregionalen Netz sind. Das Verkehrsaufkommen ist vor allem auf den Zufahrtsstraßen zum Volkswagenwerk sehr hoch (vgl. Abb. 10). Auf der Heinrich-Nordhoff-Straße liegt das Verkehrsaufkommen abschnittsweise bei etwa 45.000 Kfz pro Tag. Die Braunschweiger Straße ist ebenfalls im Ortseingangsbereich mit etwa 45.000 Kfz pro Tag und die Berliner Brücke mit etwa 63.000 Kfz pro Tag belastet. Das Verkehrsaufkommen der relevanten Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet ist mit dem Verkehrsaufkommen auf der A 39 (36.000 bis 70.000 Kfz pro Tag) vergleichbar.

Vor der Pandemie traten aufgrund des hohen MIV-Anteils unter den Einpendler*innen an Werktagen in und um die Stadt Wolfsburg zu den Hauptverkehrszeiten Störungen an zahlreichen

¹ Stadt Wolfsburg, Mobilitätsstrategie 2020, Stadt Wolfsburg, Arbeitsmarktbericht, 2022. Aktuell werden durch eine Mobilitätsbefragung neue Werte erhoben.

Streckenabschnitten der Hauptverkehrsachsen und auf der A 39 auf. Diese Störungen sind seit 2020 massiv zurückgegangen. Auf den Hauptverkehrsstrassen in Wolfsburg bzw. rund um das Werk wie dem Berliner Ring oder der Oebisfelder Straße liegt das aktuelle Verkehrsaufkommen (in 2022) nach aktuellen Messungen der Stadt noch immer rund 29 % bzw. 22 % unter den dargestellten Werten vor der Pandemie.



Abb. 10: Streckenbelastungen im werktäglichen Verkehr von Wolfsburg 2016 (KFZ/24 Stunden)

Quelle: Mobilitätsstrategie der Stadt Wolfsburg, S. 40 (2018)

Aufgrund des Strukturwandels bei den Beschäftigten stieg der Anteil der akademischen „Büroarbeitsplätze“ in Wolfsburg an der Gesamtbeschäftigung stark an. Die Volkswagen AG als größter Arbeitgeber und Treiber dieser Entwicklung bietet seinen Beschäftigten gemäß Betriebsvereinbarung mobiles Arbeiten an bis zu 4 Tagen pro Woche an¹. Aufgrund dieser Entwicklungen geht die Verkehrsplanung der Stadt Wolfsburg nach aktuellem Stand davon aus, dass das alte Verkehrsaufkommen in absehbarer Zeit nicht wieder erreicht wird und das Gesamtverkehrsnetz so dauerhaft entlastet wird.

B Situation im Vorhabengebiet

Das Vorhabengebiet wird über die derzeit zweispurige Bundesstraße 188 erschlossen, die im RROP als „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße“ dargestellt ist. Bereits in Vorbereitung (laufendes Planfeststellungsverfahren) ist der vierspurige Ausbau der B 188 von der Anschlussstelle Weyhausen der Autobahn A 39 bis zur Landesstraße L 322. Die Anschlussstelle Weyhausen der A 39 befindet sich etwa 500 m westlich des geplanten Lieferanten-Parks.

Die K 46 verbindet die Ortsteile Brackstedt, Nordstadt-Kreuzheide, Kästorf und Warmenau in einer offenen Ringlinie. Innerhalb dieses Rings soll das neue Werk entstehen. Die K 46 (Hannoversche Straße) ist Teil des Regionalen Radverkehrsnetzes².

Die Entfernung vom Hauptbahnhof beträgt etwa 4 km. Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht vorhanden.

¹ Volkswagen AG, Medieninformation, NR. 186/2021

² Zweckverband Großraum Braunschweig: Regionales Radverkehrsnetz, Stand Februar 2005)

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Laut RROP Grundsatz G IV1.1(1) soll eine den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft entsprechende intermodale und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur umweltgerecht und unter Berücksichtigung langfristiger Struktureffekte gesichert und entwickelt werden. Bei allen Verkehrsplanungen sollen die Festlegungen des jeweils gültigen Nahverkehrsplans für den Großraum Braunschweig berücksichtigt werden.

Der ÖPNV soll der Bevölkerung bedarfsgerecht zur Verfügung stehen. Je nach örtlicher Situation sind Linienverkehre oder flexible Bedienungsformen vorzusehen. Schnelle, möglichst umsteigefreie, direkt geführte Linien mit wenig Halten sollen Aufkommensschwerpunkte und die Zentren im Großraum Braunschweig miteinander verbinden (RROP G IV-1.1.2 (1), Sätze 1-3). Nach Grundsatz G IV-1.1.(3) soll die intermodale Verkehrsbewältigung dem vorbeugenden Klimaschutz dienen. Hierzu zählt insbesondere eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung (RROP Grundsatz G IV-1.2 (1)).

Dabei gewinnt das Radfahren zunehmend an Bedeutung, so dass das Radverkehrssystem als fester Bestandteil neben ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr in die Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden soll (G IV-1.5(1)). Die Radwegeverbindung entlang der Hannoverschen Straße ist Teil des Radverkehrsnetzes des Regionalverband Großraum Braunschweig.

Auch das Vorranggebiet Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe, (RROP Ziel Z IV-1.3 (2)) ist betroffen.

Mit der absehbar ausgebauten B 188 und der Nähe zur Anschlussstelle Weyhausen der A 39 steht eine Anbindung an das überregionale Straßennetz zur Verfügung (RROP Ziel Z IV-1.4 (2)).

Für den Verkehrsträger Wasserstraße ist auf den südlich des Stammwerks verlaufenden Mittelkanal zu verweisen (Ziel Z IV-1.6 (2)). Es bestehen betriebseigene Hafenanlagen.

Festlegungen zum Luftverkehr sind nicht betroffen.

Auswirkungen des Vorhabens

Bei den verkehrlichen Auswirkungen ist zunächst zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Vorhaben um eine Sicherung des Produktionsstandortes Wolfsburg handelt und der Vorhabenträger keine zusätzlichen Fahrzeuge bauen möchte. In den letzten Jahren gab es einen deutlichen Rückgang der produzierten Fahrzeugmenge am Stammwerk Wolfsburg und damit eine Unterauslastung. Bei der Fahrzeugproduktion von E-Fahrzeugen der neuen Generation will die Volkswagen AG tendenziell mit mehr vorgefertigten bzw. größeren Teilen (z.B. Großguss) und weniger Varianten arbeiten, was tendenziell zu geringeren Logistikströmen führt. Darüber hinaus möchte der Vorhabenträger die Anzahl der Beschäftigten nicht ausbauen.

Daher wird das Trinity-Werk zu keinen zusätzlichen Pendler- oder Warenströmen führen. Vielmehr verlagern sich die Ströme nur innerhalb der Stadt Wolfsburg. Zu den Verkehrsverlagerungseffekten und erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wird aktuell ein Verkehrsgutachten und ein Mobilitätskonzept erstellt.

Der geplante Standort ist mit der Anbindung über die B 188 (Ausbau gem. Bundesverkehrswegeplan in Vorbereitung) an die A 39 sehr gut an das überregionale Straßennetz angeschlossen und entspricht insoweit den festgelegten Zielen und Grundsätzen.

Durch den Werksneubau werden sich die Verkehrsmengen auf den bestehenden, leistungsfähigen Trassen neu sortieren. Insbesondere die A 39 und die B 188 werden mehr Verkehr aufnehmen müssen, das sind aber auch die Trassen die ohnehin ausgebaut werden. Dabei ist zu beachten, dass ein Teil der Mitarbeiter ohnehin schon die B 188 befährt. Von der B 188 soll die Zufahrt zum Lieferanten-Park über die Kreisstraße K 31 erfolgen. Da ein Großteil der Logistik

über das Stammwerk abgewickelt wird, sind die Auswirkungen auf Güterverkehrsströme außerhalb des Werks auf die Anbindung des Lieferanten-Parks begrenzt.

Durch die Planung entsteht gleichwohl Handlungsbedarf zur Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung des Werksstandortes (vgl. Abb. 11):

- Für das Personal ist die An- und Abfahrt aus Richtung Osten über die K 46 vorgesehen. Dort werden auch die Parkplätze (Parkhaus) für die Beschäftigten vorgesehen.
- Die Erreichbarkeit des Logistik-Parks aus Richtung der A 39 und in Richtung Wolfsburg soll durch eine Abfahrt östlich der K 31 mit Zufahrt durch das südlich der B 188 gelegene Gewerbegebiet und die östlich Warmenau zu verlegende K 31 erfolgen. Die Verlegung der K 31 ermöglicht, die aktuell hohe Belastung durch Durchgangsverkehre und insbesondere LKW-Verkehr für Warmenau deutlich zu reduzieren. Im weiteren Verlauf ist eine Unterquerung der B 188 geplant. Nach derzeitiger Planung ist mit einem Verkehrsvolumen für die Anlieferung des Lieferanten-Parks im niedrigen zweistelligen Bereich zu rechnen.
- Um Verkehrsprobleme im übergeordneten Straßennetz, insbes. auf der B 188 in der Bau-phase zu vermeiden, werden frühzeitig Konzepte für die Baustellenzufahrt entwickelt.
- Die K 46 mit ihrer Bedeutung für die Erschließung des Stadtteils Warmenau sowie des vorhandenen Logistikstandortes im Gewerbegebiet Birnbaumstücke wird erhalten (Überführung des Verbindungsbauwerks).

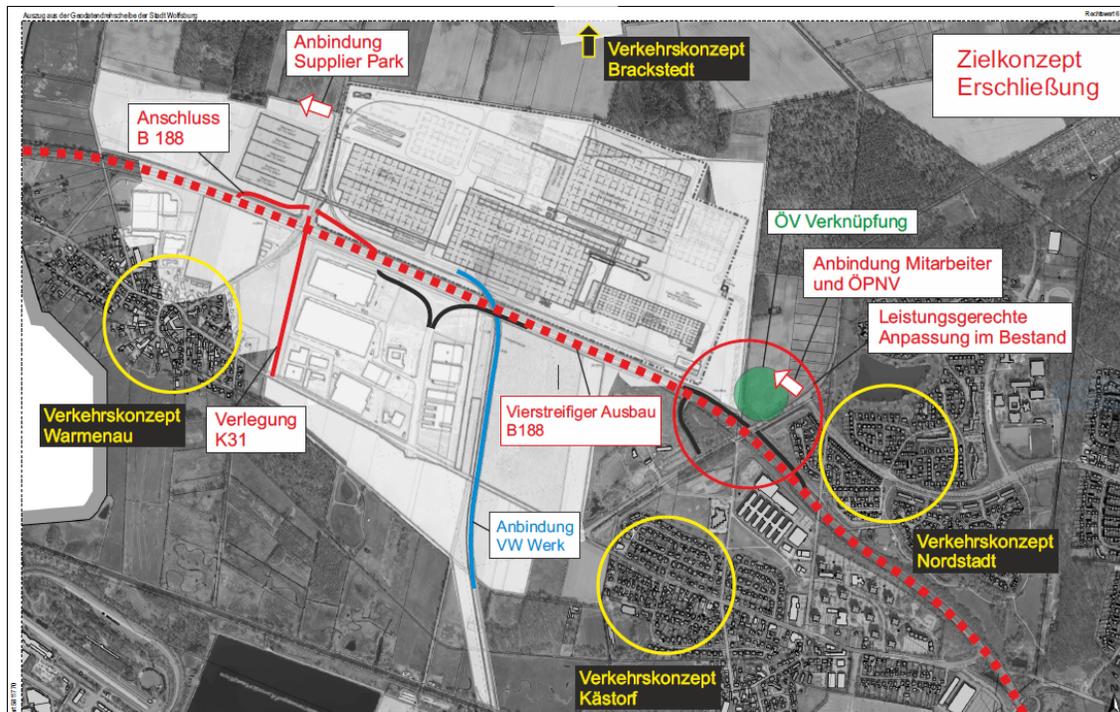


Abb. 11: Trinity –Verkehrskonzept Variante B (Stand: 26.04.2022)

Die Erschließung des neuen Werks bietet die Möglichkeit, den Verkehr in dem Bereich neu zu ordnen. Insbesondere sind Verkehrskonzepte für die betroffenen Ortsteile mit dem Ziel geplant, diese Ortschaften verkehrlich zu beruhigen. So ermöglicht die Verlegung der K 31 die Möglichkeit, die aktuell hohe Belastung durch den Schwerlastverkehr für Warmenau deutlich zu reduzieren. In Folge der Planung entfällt zudem die bislang im FNP der Stadt Wolfsburg enthaltene Ostumfahrung von Brackstedt.

Die geplanten Maßnahmen zur Entlastung der B 188 und der Kreisstraßen 31 und 46 werden zu einer besseren Bewältigung des Verkehrsaufkommens führen. Auch wenn es zur Feinerschließung sowie zur Abmilderung der Verlagerungseffekte entsprechender Konzepte und Maßnahmen auf der lokalen Ebene rund um das Werk bedarf, werden keine über die lokale Ebene hinausgehende Änderungen von Verkehrsströmen erwartet.

Jedoch entsteht Handlungsbedarf zur Anpassung der ÖPNV Anbindung. Ein Ausbau des ÖPNV (Busanbindung) ist in Vorbereitung. Der Rat der Stadt Wolfsburg hat im Jahr 2020 eine Mobilitätsstrategie beschlossen, welche unter Beteiligung des Regionalverbandes Braunschweig und der Volkswagen AG eine Stärkung des Umweltverbundes vorsieht (RROP Grundsatz G IV-1.2 (2)). Dementsprechend werden neben der klassischen ÖPNV-Anbindung auch weitere innovative Mobilitätsansätze geprüft und integriert. Unter anderem gibt es einen Grundsatzbeschluss des Rates, intermodale und multimodale Wegeketten durch sogenannte Mobilitätstationen zu fördern. Dieser Ansatz kann auf das neue Werk übertragen werden. Der ÖPNV kann mit dem bereits vorhandenen Werks-Shuttle-Verkehr, Radverkehr und Sharing Angeboten kombiniert werden. Aktuell erarbeitet die Stadt Wolfsburg im Rahmen einer Kooperation zusammen mit der WWG und dem Regionalverband Großraum Braunschweig unter Beteiligung der Volkswagen AG (Werksverkehre) ein neues Busliniennetz, was bereits die aktuellen Fabrikplanungen berücksichtigt. Beide Konzepte werden durch den gleichen Dienstleister erstellt, sodass die Erstellung eines stimmigen Gesamtkonzeptes sichergestellt ist. Bei 65 % MIV bei den Wolfsburger Beschäftigten und 91 % MIV bei den Pendlern der Region bietet die Verlagerung der Produktion mit einem zeitgemäßen und attraktiven Mobilitätskonzept ein erhebliches Potential, den motorisierten Verkehr zu reduzieren und damit auch auf regionaler Ebene einen entlastenden Beitrag zu leisten. Ziel der Konzepte ist neben den lokalen Aktivitäten, auch die regionalbedeutsamen Vorhaben zur Stärkung des Umweltverbundes wie den Ausbau Weddeler Schleife mit dem 30 min Takt nach Braunschweig im SPNV, den neuen Bahnhof Wolfsburg-Sandkamp, den gestärkten SPNV Takt nach Hannover in den Hauptverkehrszeiten oder die neu eingeführten Regiobuslinien optimal mit dem lokalen Verkehrsnetz und der neuen Fabrik zu verknüpfen.

Eine Anbindung an das regionale Radwegenetz besteht. Der Standort liegt in „Fahrradentfernung“ zum Zentrum der Stadt Wolfsburg und bietet insoweit ein gutes Potential für die Stärkung des Umweltverbundes. Der Erhalt der Verbindung entlang der K 46 (Hannoversche Straße) sichert zugleich die Bedeutung im Radverkehrsnetz des Regionalverband Großraum Braunschweig. Diese Radwegeverbindung stellt jedoch eine der wenigen Schwachstellen im Radverkehrsnetz der Stadt dar (kein Radweg). Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens wird die Grundlage für die Anlage eines Radwegs geschaffen. Außerdem werden durch das Vorhaben weitere Radverkehrsverbindungen überplant, sodass als Ersatz frühzeitig neue, adäquate Radverkehrsverbindungen zu konzipieren sind. Im Zuge eines Mobilitätskonzeptes soll darüber hinaus die Durchfahrbarkeit des Werks für radfahrende Werksangehörige geprüft werden.

Eine Schienenanbindung und die Anbindung an den Mittellandkanal (Hafen) wird über das geplante Verbindungsbauwerk zum Stammwerk hergestellt, so dass hier den festgelegten Zielen und Grundsätzen entsprochen wird.

Weitere Konkretisierungen werden sich im Rahmen des Verkehrsgutachtens und aus dem Mobilitätskonzeptes ergeben und in Teilen zur Antragskonferenz nachgeliefert.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Zur Vermeidung bzw. Minimierung von kleinräumigen Güterverkehrsverlagerungseffekten ist das geplante Verbindungsbauwerk zum Stammwerk von entscheidender Bedeutung.

Der Neubau der Fahrzeugfabrik an der Bundesstraße B 188, in kurzer Entfernung zum Autobahnschluss der A 39 (1-2 km) sorgt darüber hinaus für eine gute Verkehrsanbindung. Im Zuge des von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr geplanten vierstreifigen Ausbaus der B 188 werden die Belange des Straßenbaus mit denen der Vorhabenplanung der Fahrzeugfabrik Trinity abgestimmt. Ausbau der B 188 und Weiterbau der A 39 (im Verfahren) sind im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der Infrastruktur

Der Ausbau der B 188 erfolgt unabhängig von dem Vorhaben und stellt keine Ergänzungsmaßnahme dar.

Das aktuelle Verkehrskonzept sieht eine Verlegung der K 31 vor. Dadurch kann die Ortsdurchfahrt Warmenau, welche heute von erheblicher Personen- und Güterverkehr betroffen ist, beruhigt werden. Mit dem Neubau der Rampen von der K 31 an die – unabhängig vom Vorhaben - ausgebaut B188 entsteht eine leistungsfähige Anbindung an den Logistik-Park. Die östliche Anbindung der K 46 wird insbesondere für die Mitarbeiter*innen der Hauptzugang zum neuen Werk und auch Zielpunkt der ÖPNV-Anbindung sein. Darüber hinaus wird das Radverkehrsnetz rund um das neue Werk und zur Innenstadt ertüchtigt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten zusätzlichen Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz sowie des ÖPNV und der Anbindung im Radverkehrsnetz kann die Konformität der Planung mit den Zielen und Grundsätzen im Abschnitt Verkehr hergestellt werden.

5.11 Ver- und Entsorgung

Darstellung der aktuellen Situation

Regionalbedeutsame Ver- und Entsorgungsinfrastruktur befindet sich im Vorhabengebiet nicht.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Im RROP ist im östlichen Teil des Vorhabengebietes „Vorbehaltsgebiet Abwasserverwertungsfläche“ dargestellt.

Der Grundsatz G IV-4(4) besagt, dass die planerischen Voraussetzungen für neue Baurechte und sonstige mit einem hohen Abwasseranfall bzw. Oberflächenwasserabfluss verbundene raumbedeutsame Vorhaben nur zulässig sind, wenn eine ordnungsgemäße Abwasserbehandlung und schadlose Abwasserbeseitigung gewährleistet ist. Durch die zusätzlichen Abwassermengen darf das Leistungsvermögen der Gewässer nicht überfordert bzw. die Gewässergüte nicht wesentlich verschlechtert werden.

Bezüglich des Umgangs mit Regenwasser ist auf einen umweltverträglichen Umgang mit dem Regenwasser bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen hinzuwirken. In bestehenden und geplanten Siedlungsbereichen sollen verstärkt Maßnahmen zur Regenwassernutzung und -versickerung getroffen werden (Grundsatz G IV-4(6)).

Auswirkungen des Vorhabens

Ein Teil der Vorhabenfläche kann durch den Abwasserverband Wolfsburg zur Abwasserverregnung genutzt werden. Die dort vorhandenen Leitungen gehören dem Abwasserverband Wolfsburg. Nach Rücksprache mit dem Verbandsvorsteher kann die Abwasserverregnung auf Anforderung eingestellt werden. Die Rohrleitungen verbleiben im Boden und können durch VW im

Zuge der Baumaßnahme zurückgebaut werden¹. Entsprechend kann die Bezeichnung „Abwasserregnungsfläche“ im Regionalplan für das betroffene Areal entfallen.

Die ordnungsgemäße Abwasserbehandlung und die schadlose Beseitigung werden über das Stammwerk der Volkswagen AG gewährleistet, so dass diesbezüglich die Erfordernisse der Raumordnung beachtet werden. Hinsichtlich des Umgangs mit anfallendem Regenwasser wird durch die geplante Versickerung des im Vorhabengebiet anfallenden Regenwassers auf dem Gelände selbst den Erfordernissen der Raumordnung Rechnung getragen.

Die Abfallentsorgung erfolgt ebenfalls über das Stammwerk der Volkswagen AG.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Derartige Maßnahmen sind nicht erforderlich, da keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

Derartige Maßnahmen sind in Bezug auf die Ver- und Entsorgung nicht erforderlich.

5.12 Katastrophenschutz

Darstellung der aktuellen Situation

Für das vorgesehene Betriebsgelände bestehen in Bezug zum Katastrophenschutz keine raumordnerisch relevanten Nutzungen oder Festlegungen.

Betroffene Erfordernisse der Raumordnung

Das RROP legt im Grundsatz G IV-7.1(4) fest, dass Anlagen und Nutzungen, von denen Gefahren für die Gesundheit der Menschen und für das Gleichgewicht des Naturhaushalts ausgehen können, so lokalisiert und mit technischen Maßnahmen gesichert werden sollen, dass das Restrisiko auf den geringstmöglichen Stand abgesenkt wird. Entsprechende Katastrophenschutzmaßnahmen sollen getroffen werden. Ausreichende Abstandsflächen zu Siedlungsbereichen, insbesondere zu Wohngebieten und öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen, Krankenhäuser und Altenheime, sollen geschaffen und erhalten werden.

Auswirkungen des Vorhabens

Das geplante Vorhaben wird voraussichtlich in die untere Störfallstufe einzuordnen sein.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation der Auswirkungen

Im Zusammenhang mit dem bereits parallel in Vorbereitung befindlichen immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahren wird eine Betrachtung möglicher Störfallszenarien durchgeführt, um den angemessenen Sicherheitsabstand zu empfindlichen (Wohn)nutzungen zu berechnen. Des Weiteren wird ein Störfallkonzept zur Verhinderung von Störfällen gemäß 12. BImSchV für die Anlage erarbeitet. Das zu erarbeitende Störfallkonzept wird Regelungen für einen angemessenen Umgang mit Störfällen treffen, die ebenso wie Abstandsregelungen zu Siedlungsflächen eine Gefährdung von Menschen und Naturhaushalt vermeiden. Im Gefahrenfall kann auf die Werksfeuerwehr des Stammwerks ebenso wie auf die Berufsfeuerwehr der Stadt Wolfsburg zurückgegriffen werden.

Die Konformität des Vorhabens kann durch geeignete, im Zuge des immissionsschutzrechtlichen Verfahrens zu konkretisierende Maßnahmen, voraussichtlich erreicht werden.

¹ Abstimmung zwischen Wolfsburger Entwässerungsbetrieben, Herrn Riekhoff und Abwasserverband, Herrn Meinecke

Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener bzw. Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur

Weitere Maßnahmen sind zum jetzigen Planungsstand nicht erforderlich

5.13 Sonstige Festlegungen

Die übrigen Festlegungen des RROP werden nicht berührt.

6. Vorprüfung der Umweltverträglichkeit

Das UVPG macht nach der Anlage 1 (Nr. 3.14) eine Umweltverträglichkeitsprüfung u.a. für die Errichtung und Betrieb einer Anlage für den Bau und die Montage von Kraftfahrzeugen oder einer Anlage für den Bau von Kraftfahrzeugmotoren mit einer Kapazität von jeweils 100 000 Stück oder mehr pro Jahr erforderlich. Demzufolge besteht für das geplante Vorhaben eine UVP-Pflicht.

Die Antragstellerin plant im Genehmigungsverfahren nach BImSchG eine vollumfängliche Prüfung der Umweltverträglichkeit nach § 7 Absatz (3) UVPG.

Im Rahmen der bereits eingeleiteten Änderung des Flächennutzungsplans und Neuaufstellung von Bebauungsplänen werden jeweils ebenenspezifisch Umweltprüfungen gem. § 35 UVPG in Verbindung mit Nr. 1.8 der Anlage 5 UVPG durchgeführt (Strategische Umweltprüfung) und Umweltberichte als Grundlage der bauplanungsrechtlichen Umweltprüfung (§ 2a BauGB) erstellt.

Vor diesem Hintergrund erfolgt eine vorläufige Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen des geplanten Vorhabens am Standort Warmenau durch eine überschlägige Grobprüfung der Umweltverträglichkeit. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt unter Berücksichtigung des jeweils betroffenen Flächenanteils in folgenden Stufen:

- Positive Umweltauswirkung.
- Kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko erkennbar.
- Erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko – negative Umweltauswirkung wahrscheinlich, voraussichtlich Maßnahmen zur Kompensation notwendig.
- Besonderes Beeinträchtigungsrisiko – deutlich negative Umweltauswirkung zu erwarten, voraussichtlich in großem Umfang Maßnahmen zur Kompensation notwendig.
- Risiko einer Unzulässigkeit: Überschreitung rechtlich normierter Zulässigkeitsgrenzen oder Beeinträchtigungsintensitäten, die nach einschlägigen Rechtsnormen nicht, oder nur ausnahmsweise überwindbar sind.

6.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Relevante Umweltziele¹, anhand derer mögliche vorhabenbedingte Auswirkungen zu prüfen sind, sind der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung vor Luftverunreinigung, vor Lärm und die Erhaltung und Entwicklung geeigneter Freiräume für die Erholung sowohl im siedlungsnahen Umfeld als auch in ländlichen Räumen.

¹ § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG; §§ 1 u. 3 BImSchG, § 39. BImSchV, RL 2002/49/EG sowie für Erholungsräume: § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG; § 1 Abs. 1, 4 u. 6 BNatSchG

Ist-Zustand

Das Vorhabengebiet befindet sich westlich des Stadtteils Kreuzheide in mindestens 200 m Entfernung. Die Wohnbaufläche des Stadtteils Warmenau ist durch die B 188 vom Vorhabenstandort getrennt und mindestens etwa 300 m entfernt. Wolfsburg-Kästorf im Südosten und -Brackstedt im Norden liegen in einer Entfernung von mindestens 500 m zur geplanten Fahrzeugfabrik. Eine besondere Bedeutung des Vorhabengebietes für die Erholungsnutzung der umliegenden Ortschaften ist nicht erkennbar, da in erster Linie Ackerflächen betroffen sind und nahegelegene landschaftlich attraktivere Räume im Umfeld der Stadtteile, wie die Allerniederung und Waldgebiete, vorhanden sind. Die Waldgebiete und Allerniederung sind über ein Wegenetz an die angrenzenden Stadtteile Warmenau, Kästorf und Kreuzheide angeschlossen.

Vorbelastungen sind durch die B 188 gegeben, deren Verkehr Lärm und Abgase verursacht. Darüber hinaus ist nördlich und östlich der Wohnbebauung von Warmenau bereits eine Gewerbeansiedlung vorhanden, die neben der visuellen Vorbelastung Verkehrsbelastungen mit sich bringt. In der Allerniederung ist eine visuelle Vorbelastung durch das Stammwerk gegeben, das südlich an die Aller grenzt.

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Die prognostizierte Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung der Stadtteile Brackstedt, Kreuzheide und Kästorf ist mit maximal 30 bis 35 dB(A) nur gering, die Lärmemission für Warmenau wird durch den Lieferanten-Park im Westen des neuen Werksgeländes u. U. etwas stärker sein, allerdings ist hier eine Vorbelastung durch die B 188 vorhanden¹. Durch verstärkten Schwerverkehr auf der (verlegten) K 31 östlich von Warmenau ist jedoch voraussichtlich mit erheblichen Lärmbelastungen am östlichen Ortsrand zu rechnen. Eine detaillierte Lärmimmissionsprognose wird in Zusammenhang mit dem immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahren erstellt.

Luftschadstoff- und Geruchsemissionen, insbesondere durch den Betrieb der geplanten Lackiererei, werden soweit gefiltert, dass sie im bestimmungsmäßigen Betrieb nur in geringem Maße freigesetzt werden. Bei Störfällen werden entsprechende Vorgaben der Störfall-Verordnungen umgesetzt. Aufgrund der vorhandenen Stoffmengen gilt die geplante Anlage als Betriebsbereich der unteren Klasse gemäß 12. BImSchV².

Verlagerung von Individualverkehr sowie Lieferverkehr kann teilträumlich zu einer verstärkten Abgas- und Lärmbelastung führen. Durch Verkehrsverlagerungen kann es gleichzeitig zu Entlastungswirkungen kommen.

Der Entzug von Freiflächen für das neue Werksgelände –auch über das festgelegte Vorranggebiet für gewerblich–industrielle Nutzung hinaus– stellt aufgrund der überwiegend geringen Bedeutung für die Naherholung kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko dar. Das geplante Verbindungsbauwerk wird der Naherholung in geringem Maße Fläche entziehen, dabei insbesondere in der Allerniederung aber negative visuelle Auswirkungen nach sich ziehen. Eine im Rahmen erster Analysen prognostizierte Lärmbelastung von 45 bis 55 dB(A) im nahen Umfeld des Verbindungsbauwerks bewirkt kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko für das Naherholungsgebiet Allerniederung, da der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) nicht überschritten wird.

¹ Volkswagen AG: Allgemeine Projektbeschreibung - Fahrzeugfabrik „Projekt Trinity“ Szenario Warmenau, Wolfsburg vom 25.02.2022, Lärmkarte

² GfBU, (2022): Scopingvorlage für das Vorhaben Fahrzeugfabrik „Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik“ für das Genehmigungsverfahren nach BImSchG

Sofern im Vorhabenumfeld großflächig zusammenhängende Maßnahmen zur Eingriffskompensation umgesetzt werden, kann sich dies positiv auf die Erholungseignung im Nordwesten der Stadt Wolfsburg auswirken.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation von Umweltauswirkungen

Eine Unterbrechung der Wegebeziehungen zwischen Warmenau und Kästorf kann durch Wegeunterführung des Verbindungsbauwerks vermieden werden. Lärmbelastungen sind für die Siedlungsbereiche so zu begrenzen, dass insbesondere die anzusetzenden strengeren Nacht-Richtwerte eingehalten werden (für allgemeine Wohngebiete 40 dB(A)). Insbesondere für den östlichen Ortsrand von Warmenau kann sich in Zusammenhang mit der vorgesehenen Verlegung der K 31 das Erfordernis von Lärmschutzmaßnahmen ergeben.

Ein Entzug von bedeutenden Flächen für die Naherholung findet nicht statt, so dass diesbezüglich kein Kompensationsbedarf besteht.

6.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Folgende Umweltziele¹ stellen die Beurteilungsgrundlage dar, anhand derer die vorhabenbedingten Auswirkungen zu prüfen sind: Schutz der wild lebenden Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt; Schutz ihrer Biotope und ihrer sonstigen Lebensbedingungen.

Ist-Zustand

Die ackerbaulich genutzten Flächen für das geplante Werk haben nur eine geringe Bedeutung für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, während der betroffenen Waldfläche im Nordosten eine hohe Bedeutung beizumessen ist. Auch den für das geplante Verbindungsbauwerk in Anspruch genommenen Waldflächen wurde bereits im Landschaftsrahmenplan (LRP) (1998)² eine hohe Bedeutung gegeben, die im Laufe der letzten 20 Jahre eher gewachsen ist. Die durch Grünlandnutzung geprägte Allerniederung hat eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für Arten- und Lebensgemeinschaften, ebenso die Aller mit ihrem Uferbereich westlich des geplanten Verbindungsbauwerks, wo sie als Flora-Fauna-Habitat Gebiet eine internationale Bedeutung aufweist. Folgende Schutzgebiete befinden sich im Umfeld des Vorhabengebietes:

Natura 2000-Gebiete:

- FFH-Gebiet DE3021-331 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“, Entfernung ca. 1,4 km zum geplanten Betriebsgelände, ca. 0,3 km zum geplanten Verbindungsbauwerk
- Vogelschutzgebiet DE3530-401 „Barnbruch“, Entfernung ca. 1,4 km zum geplanten Betriebsgelände und ca. 2 km zum Verbindungsbauwerk

Naturschutzgebiete:

- „Barnbruch“, Entfernung 2,1 km zum geplanten Betriebsgelände, ca. 2,2 km zum Verbindungsbauwerk
- „Allertal zwischen Gifhorn und Wolfsburg“, Entfernung ca. 1,4 km zum geplanten Betriebsgelände, westlich angrenzend an Verbindungsbauwerk

Landschaftsschutzgebiete:

- „Allertal – Barnbruch und angrenzende Landschaftsteile“, Entfernung ca. 0,9 km zum geplanten Betriebsgelände

¹ Nach § 1 BNatSchG

² Stadt Wolfsburg (1998): Landschaftsrahmenplan, Karte 1 - Arten und Lebensgemeinschaften

- „Wolfsburger Moor, Butterberg und Lerchenberg“, Entfernung ca. 1,1 km zum geplanten Betriebsgelände.

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Bezogen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist hervorzuheben, dass erhebliche Teile des Standortes bereits durch einen Bebauungsplan für eine Bebauung vorgesehen sind und daher ungeachtet ihrer Realnutzung im Sinne der UVP bereits als bebaut gelten. Für die regionalplanerische Prüfung der Umweltauswirkungen sind für die übrigen Flächen insbes. folgende Auswirkungen bedeutsam:

- Flächeninanspruchnahme und Verlust von Biotoptypen des Freiraums im Bereich des geplanten Werksgeländes, auch in der Bauphase. Hervorzuheben sind die zu erwartenden Verluste von Waldstandorten.
- Zudem wird es zu erheblichen Beeinträchtigungen der empfindlichen Gewässerrandbereichen kommen, die insbesondere für mit Gehölzen bestandene Gewässerabschnitte und für ggf. weitere vorhandene geschützte Biotope auch dauerhaft sein werden.
- Aufgrund von Wechselwirkungen zwischen einer möglichen baubedingten Absenkung von Grundwasserständen und grundwasserabhängigen Waldbeständen sind im Zusammenhang mit dem Bau von Unterführungen des Verbindungsbauwerks erhebliche negative Umweltauswirkungen möglich. Insbesondere ist der Eichenwald südlich der B 188 empfindlich gegenüber einer Absenkung des Grundwasserstands während der Vegetationsperiode. Kommt es in dieser Zeit zu länger dauernden erheblichen Absenkungen, so muss mit Schädigungen bis hin zu einem teilweisen Absterben gerechnet werden.
- Barrierewirkung von Bauwerken: Das Verbindungsbauwerk bildet aufgrund der Ausführung als Brücke in der Allerniederung keine Barriere. Nördlich davon kommt es aber zur Zerschneidung eines Laubwaldbestandes, jedoch die aufgrund angrenzender Gewerbeflächen nur kleinräumig wirksam ist.
- Belastungen durch Lärm und Licht / Störung empfindlicher Tierarten insbes. im Bereich der Verbindungsbrücke.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen

Als Vermeidungsmaßnahmen im Gebiet werden folgende Maßnahmen in Betracht gezogen¹: Dach- und Fassadenbegrünung, naturnahe Gestaltung der Grünanlagen auf dem Anlagengelände mit heimischen Arten regionaler Herkunft, Installation von Nisthilfen für Gebäudebrüter und Insekten, Sichtschutzpflanzungen.

Zur Vermeidung von Schädigungen durch Grundwasserabsenkung können verschiedene Maßnahmen in Betracht gezogen werden, beispielsweise:

- Grundwasserabsenkung außerhalb der Hauptvegetationszeit,
- Anwendung von Bauverfahren, die eine Minimierung der Grundwasserabsenkung erlauben,
- Bewässerung der betroffenen Bestände.

Im Rahmen der Bauleitplanung werden nach § 1a BauGB Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft am Standort ermittelt (Eingriffsregelung). Es ist vorgesehen, diese Maßnahmen an den Randbereichen in Richtung der Siedlungsgebiete zu platzieren. Da der absehbare Bedarf an Ersatzmaßnahmen voraussichtlich nicht allein innerhalb des

¹ Scoping-Vorlage zum BImSch-Verfahren

Plangebietes abgedeckt werden kann, ist laut Aufstellungsbeschlüssen zu den einzelnen Planverfahren nach weiteren externen Ausgleichsflächen zu suchen. „Maßnahmen zur Biotopvernetzung mit hoher ökologischer Wertigkeit sollen hierbei priorisiert werden“ (Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan "Gewerbegebiet Warmenau Süd-Ost" in den Stadtteilen Warmenau, und Kästorf der Stadt Wolfsburg, Begründung, 2022). Geeignete Flächen werden bereits im F-Plan dargestellt (vgl. Abb. 12). Bei Bedarf wird auch auf Flächen außerhalb des Gebietes ausgewichen. Anzurechnen sind ggf. die für den bestehenden B-Plan bereits umgesetzten Maßnahmen.

Zudem ist seitens der Stadt Wolfsburg vorgesehen, im Zuge der aktuellen Änderung des F-Plans die westlich des Verbindungsbauwerks gelegene, bislang für eine gewerbliche Nutzung dargestellte, landwirtschaftlich genutzte Teilfläche zurückzunehmen (vgl. Abb. 12).

Außerhalb des Vorhabengebietes werden die Neupflanzung von Wald, die Entwicklung von bestehenden Wäldern zu Naturwald ohne forstliche Nutzung sowie Grünlandextensivierung und Entwicklung von Feuchtgrünland erwogen.

6.3 Boden / Fläche

Relevante Umweltziele, anhand derer mögliche Vorhabenbedingte Auswirkungen für den Boden geprüft werden, sind¹: Schutz von Böden und ihren Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere von Böden mit besonders ausgeprägten Funktionen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, mit hoher Ertragskraft, mit besonderen Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungsfunktionen und Funktionen als Archiv der Boden- und Kulturgeschichte, Begrenzung von Neuversiegelungen von Böden und Vermeidung von schädlichen Bodenveränderungen, insbesondere durch den Eintrag von Stoffen.

Für das Schutzgut Fläche spielt der Schutz des landschaftlichen Freiraums vor einer Inanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsfläche eine maßgebliche Rolle.

Ist-Zustand

Der geplante Werksstandort liegt in der Bodenregion Geest, der Bodentyp ist als Mittlere Pseudogley-Braunerde² anzusprechen. Der Boden ist lehmig, im zentralen Teil sind Flugsande vorhanden. Südlich der parallel zur B 188 verlaufenden Hannoverschen Straße sind Mittlere Gley-Podsole mit Talsanden anzutreffen. Die Allerniederung ist im Überschwemmungsgebiet als Tiefer Gley mit Erdniedermoorauflage zu charakterisieren. Die genannten Bodentypen gehören nicht zu den schutzwürdigen Böden in Niedersachsen, sie haben nur eine allgemeine Bedeutung. Die Ertragsfähigkeit der Böden im Vorhabengebiet ist mäßig bis sehr gering. Allerdings gibt das Niedersächsische Bodeninformationssystem³ Hinweise auf Wölbäcker im Bereich des südlichen Randes der von dem Verbindungsbauwerk betroffenen Waldfläche sowie der im Nordosten gelegenen Waldfläche, die im Bereich des geplanten Werkes liegt. Wölbäcker haben eine kulturgeschichtliche Bedeutung und gelten als schutzwürdig.

Eine Vorbelastung der Böden ist durch die ackerbauliche Nutzung sowie Emissionen aus der angrenzenden stark befahrenen B 188 vorhanden. Altlasten am Standort sind nicht bekannt.

¹ Nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, § 1 Bundesbodenschutzgesetz; § 1 Abs. 2 BNatSchG

² Alle Bodentypen unter Bodenkarten von Niedersachsen, Bodenkarte 1:50.000 (BK50) nach: <https://nibis.lbeg.de/cardomap3/#>

³ Suchräume für schutzwürdige Böden (BK 50) nach: <https://nibis.lbeg.de/cardomap3/#>

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Bezogen auf die Schutzgüter Boden und Fläche ist hervorzuheben, dass erhebliche Teile des Standortes bereits durch einen Bebauungsplan für eine Bebauung vorgesehen sind und daher ungeachtet ihrer Realnutzung im Sinne der UVP bereits als bebaut gelten. Die Flächeninanspruchnahme des bislang noch nicht für gewerblich – industrielle Nutzung vorgesehenen Flächenteils in der Größenordnung von 65 ha sowie die Versiegelung von Boden hat erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden / Fläche. Es ist kleinflächig ein möglicherweise erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko zu erwarten, da kulturgeschichtlich bedeutende Böden betroffen sein können.

Alle anfallenden, nicht vermeidbaren Abfälle werden getrennt gelagert und der Entsorgung zugeführt. Die Verwertung der Abfälle erfolgt ordnungsgemäß und schadlos im Einklang mit den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, so dass keine Emissionen zu erwarten sind. Die voraussichtlich geringen Emissionen von Luftschadstoffen führt zu keinem erheblichen Schadstoffeintrag.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen

Die Flächeninanspruchnahme und die Versiegelung sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. In diesem Zusammenhang wird u.a. im Rahmen der vorbereiteten Änderung des Flächennutzungsplans ein bislang für gewerbliche Nutzung vorgesehene Fläche östlich des Verbindungsbauwerk zurückgenommen.

Die die Wölbäcker betreffenden Hinweise sind zu prüfen, um zu klären, ob in diesen Bereichen tatsächlich kulturgeschichtlich bedeutende Böden vorliegen. Sollten sich die Hinweise verifizieren, sind diese Bereiche soweit möglich zu meiden. Ist dies nicht möglich, so wird die Erforderlichkeit einer vorlaufenden archäologischen Prospektion zu klären sein.

Für die Flächeninanspruchnahme und Versiegelung sind Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung festzusetzen, ausgenommen die für den bestehenden B-Plan bereits umgesetzten Maßnahmen.

6.4 Wasser

Folgende relevante Umweltziele¹ stellen die Beurteilungsgrundlage dar, anhand derer die vorhabenbedingten Auswirkungen geprüft werden: Sicherung des Raumes in Bezug auf die Funktionsfähigkeit des Wasserhaushalts, Erhalt möglichst natürlicher oder naturnaher Oberflächengewässer einschließlich deren Uferzonen und natürlicher Rückhalteflächen, Vermeidung der Beeinträchtigung der ökologischen Funktionen von Oberflächengewässern und der von ihnen abhängenden Landökosysteme, Schutz der Oberflächengewässer vor Gewässerverunreinigung, Schutz von Grundwasservorkommen vor Verunreinigung, Erhaltung eines guten mengenmäßigen Zustands des Grundwassers; Vorsorge für den vorbeugenden Hochwasserschutz; vor allem durch Sicherung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen.

Ist-Zustand

Das Vorhaben befindet sich im Einzugsgebiet der Aller. Die Aller begrenzt das Stammwerk im Norden, parallel verläuft der Allerkanal. Die Kleine Aller befindet sich westlich des Vorhabengebietes. Beide Gewässer sind erheblich verändert, ihr chemischer Zustand ist nicht gut. In der Allerniederung sind daneben zwei mäandrierende Altwässer sowie der Kästorf-Warmenauer-

¹ Nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, § 1 Abs. 3 BNatSchG; §§ 6 Abs. 1 u. 27 Abs. 1 WHG, § 47 Abs. 1 WHG

Graben vorhanden. Nordwestlich des Vorhabengebietes finden sich einige Stillgewässer, wovon der sog. Schafteich der größte ist. Für die Aller und die Kleine Aller sind Überschwemmungsgebiete festgesetzt.

Das Vorhabengebiet befindet sich im Trinkwassergewinnungsgebiet „Brackstedt / Weyhausen“. Das Wasserschutzgebiet „Eischott“ liegt nordöstlich in 1,6 km Entfernung. Ein oberes Grundwasserstockwerk ist im Bereich des Vorhabengebietes nicht vorhanden (NIBIS Kartenserver). In der Allerniederung steht die Grundwasseroberfläche hoch an, sie liegt im Mittel 0 bis 3 m unter Geländeoberfläche¹.

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Das geplante Verbindungsbauwerk quert die Aller, den Allerkanal, einen Altarm der Aller und den Kästorf-Warmenauer-Graben sowie das Überschwemmungsgebiet der Aller in Form einer Brücke. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Gewässer und ihre Uferbereiche nicht durch Gründungsarbeiten für Brückenpfeiler in Anspruch genommen werden. Im Rahmen der Bauarbeiten wird es jedoch vorübergehend zu Beeinträchtigungen der empfindlichen z.T. dicht mit Gehölzen bestandenen Gewässerrandbereiche kommen. Es besteht baubedingt ein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko für die Aller und den Allerkanal mit ihren Uferbereichen sowie den nördlich gelegenen Altarm.

Das Vorhabengebiet reicht in das Trinkwassergewinnungsgebiet „Brackstedt / Weyhausen“ hinein. Es ist jedoch kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko erkennbar, da die entstehenden Abwässer (Prozess- und Sanitärabwässer) aus der Fabrik je nach Herkunftsbereich und Notwendigkeit vorbehandelt und in die bestehende Kläranlage des Bestandswerkes eingeleitet werden. Da wassergefährdende Stoffe gemäß entsprechender Vorschriften (AwSV) gehandhabt werden, wird nicht von relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser über den Wirkpfad Boden/Wasser ausgegangen. Darüber hinaus ist kein erheblicher Schadstoffeintrag durch die Deposition von Luftschadstoffen in das Grundwasser über den Wirkpfad Boden/Grundwasser und in die umliegenden Oberflächengewässer durch das geplante Vorhaben zu erwarten. Eine Erhöhung der Trinkwasserentnahme aus dem VW-eigenen Brunnen ist nicht geplant.

Es ist hervorzuheben, dass erhebliche Teile des Standortes bereits durch einen Bebauungsplan für eine Bebauung gesichert sind und daher ungeachtet ihrer Realnutzung im Sinne der UVP bereits als bebaut gelten.

Die Nutzungs- bzw. Versickerungsmöglichkeiten von unbelastetem Niederschlagswasser von Dach- und Verkehrsflächen werden im Zuge der Vorbereitung des Bebauungsplans konkretisiert.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen

Es wird davon ausgegangen, dass die Gewässer, das Altwasser und deren Uferbereiche nicht von Brückenpfeilern in Anspruch genommen werden. Ein schonender Umgang beim Bau der Brücke für das Verbindungsbauwerk mit den Gewässerrandbereichen ist zu gewährleisten, um mögliche Beeinträchtigungen zu vermeiden. Die beeinträchtigten Bereiche sind wiederherzustellen und - in Abhängigkeit vom Schädigungsgrad – sind ggf. zusätzliche Kompensationsmaßnahmen an den Gewässern zu ergreifen.

Es wird von einem verantwortungsvollen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen gemäß dem Stand der Technik ausgegangen. Da eine Versickerung des Regenwassers vor Ort vorgesehen

¹ Niedersächsisches Bodeninformationssystem NIBIS: unter Hydrogeologie, Grundwasservorkommen, Lage der Grundwasseroberfläche 1:50.000 nach: <https://nibis.lbeg.de/cardomap3/#>

werden soll, werden keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser prognostiziert und demnach diesbezüglich keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

6.5 Klima / Luft

Folgende relevante Umweltziele¹ bilden die Beurteilungsgrundlage, anhand derer die vorhabenbedingten Auswirkungen geprüft werden: Erhaltung von Gebieten mit günstigen klimatischen Wirkungen, insbesondere Wald sowie Luftaustauschbahnen, Sicherung und Entwicklung der räumlichen Erfordernisse zur Reinhaltung der Luft, Unterstützung der Nutzung erneuerbarer Energien.

Ist-Zustand

Die durch das Vorhaben betroffenen Wald- und Grünlandflächen haben positive klimatische Wirkungen, indem sie Kohlenstoff speichern. Die betroffenen Offenlandflächen weisen eine hohe Kaltluftproduktion auf. Aufgrund der eher lockeren Bebauung der umgebenden Siedlungsflächen haben die Freiflächen nur eine geringe kleinklimatische Wirkung, denn es bestehen keine ausgeprägten Frischluftleitbahnen für Wohngebiete².

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Erhebliche Teile des Standortes sind bereits durch einen Bebauungsplan für eine Bebauung gesichert und gelten daher ungeachtet ihrer Realnutzung im Sinne der UVP bereits als bebaut. Für das Lokalklima führt der zu erwartende hohe Versiegelungsgrad im Vorhabengebiet zu einer Überwärmung in windschwachen Wetterlagen mit hoher Sonneneinstrahlung. Darüber hinaus gehende erhebliche Auswirkungen werden nicht erwartet.

Emissionen entstehen hauptsächlich in der Lackiererei in Form von Gesamt-Kohlenstoff-Emissionen. Darüber hinaus wird die Anlage Energie verbrauchen und in geringem Maße auch Energie in Form von Abwärme abgeben. Die zu erwartenden Mengen an klimaschädlichen Kohlenstoffemissionen bedingen eine lokal erhöhte Beeinträchtigung. Zusätzliche Verkehre werden nicht erwartet. Durch Verlagerung von Verkehrsströmen können sich die lokalen Schwerpunkte verkehrsbedingter Emissionen in geringem Umfang verändern.

Die Rodung von ca. 9 ha Waldflächen setzt im Boden gespeicherten Kohlenstoff frei. Die Fertigung von Elektro-Fahrzeugen wird jedoch zugleich in sehr großem Umfang zu einer Einsparung von klimaschädlichem Kohlenstoff beitragen, was wiederum positive Umweltauswirkungen nach sich zieht.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen

Die geplante Ausstattung der neuen Werksgebäude mit Photovoltaik-Anlagen bedingt eine Reduzierung des Energieverbrauchs und trägt damit zur Vermeidung von klimaschädlichen Auswirkungen der geplanten Produktionsstätte bei. Durch Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung soll die lokale Veränderung klimatischer Bedingungen vermindert werden.

¹ Nach § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG; § 1 BNatSchG, § 1 Abs. 1 BImSchG; LROP Ziffer 4.2.0.1

² Regionalverband Großraum Braunschweig 2019: Regionale Klimaanalyse für den Großraum Braunschweig (REKLIBS) Klimaanalysekarte

6.6 Landschaft

Folgende relevante Umweltziele¹ stellen die Bemessungsgrundlage dar, anhand derer die vorhabenbedingten Auswirkungen zu prüfen sind: Vermeidung neuer Flächeninanspruchnahme im Freiraum, dauerhafte Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft, Erhaltung von Kulturlandschaften.

Ist-Zustand

Das geplante Betriebsgelände nördlich der B 188 liegt im Naturraum Lüneburger Heide und ist durch eine strukturarme Ackerlandschaft geprägt, in deren Umfeld jedoch kleine Waldflächen für eine gewisse Vielfalt sorgen.

Die Waldfläche südlich der B 188, die im Bereich des geplanten Verbindungsbauwerks liegt, weist als älterer Laubwald aufgrund seiner Vielfalt, Eigenart und Naturnähe eine sehr hohe Bedeutung für das Landschaftsbild auf. Die südlich angrenzenden Acker- und Grünlandflächen im Übergang zur Allerniederung weisen eine mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild auf, während die Allerniederung mit Grünland, kleinen Laubwaldflächen, Gehölzstrukturen, gehölzbestandenen Gewässern eine sehr hohe Bedeutung hat.

Die Gewerbeflächen nördlich und östlich von Warmenau sowie das VW-Stammwerk südlich der Allerniederung bilden eine Vorbelastung des Landschaftsbildes. Auch die B 188 stellt eine Vorbelastung dar.

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Erhebliche Teile des Standortes sind bereits durch einen Bebauungsplan für eine Bebauung gesichert und gelten daher ungeachtet ihrer Realnutzung im Sinne der UVP bereits als bebaut. Das geplante Vorhaben bewirkt in den Bereichen mit einer mäßigen Bedeutung des Landschaftsbildes nördlich der B 188 kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko. Das geplante Verbindungsbauwerk jedoch führt für die das Landschaftsbild prägende Waldfläche südlich der B 188 und die Allerniederung zu einem erhöhten Beeinträchtigungsrisiko, da die Eigenart und Naturnähe in diesem Bereich beeinträchtigt wird.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen

Eine Eingrünung des Vorhabengebietes und des als Damm geführten Teil des Verbindungsbauwerks wird die Auswirkungen auf das Landschaftsbild vermindern. Eine an das Landschaftsbild angepasste Konstruktion der Brückenpfeiler für den als Brücke konzipierten Teil des Verbindungsbauwerks in der Allerniederung kann ebenfalls die Auswirkungen auf das Landschaftsbild vermindern. Erforderlich sind darüber hinaus Ersatzmaßnahmen, die zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes im Umfeld des betroffenen Raumes führen. Es ist vorgesehen, entsprechende Maßnahmen im B-Plan festzusetzen.

6.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Folgende relevante Umweltziele² sind Beurteilungsgrundlage der vorhabenbedingten Auswirkungen: Erhaltung von Kulturlandschaften, Erhaltung historisch geprägter und gewachsener Kulturlandschaften in ihren prägenden Merkmalen, Erhalt von Baudenkmalern, Bodendenkmalern

¹ Nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG; § 1 BNatSchG

² Nach § 2 Abs. 2 Nr. 5 ROG; § 1 Abs. 4 BNatSchG; § 1 Denkmalschutzgesetz

und Denkmalbereichen sowie erhaltenswerten Stadtteilen; angemessene Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege bei öffentlichen Planungen.

Ist-Zustand

Im Vorhabengebiet und seiner näheren Umgebung sind keine Kultur- und sonstigen Sachgüter bekannt. Lediglich im Ortskern von Warmenau sind einige Baudenkmäler vorhanden.

Vorhabenbedingte Auswirkungen

Es ist kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko zu erwarten, da die Baudenkmäler in Ortskern von Warmenau sich nicht im Sichtfeld der geplanten Fahrzeugfabrik befinden. Sie sind durch großformatige Logistikgebäude vom Vorhabengebiet abgeschirmt.

Es ist nicht auszuschließen, dass es zu Bodenfinden kommt.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen

Aufgrund nicht auszuschließender Bodenfunde erfolgt eine archäologische Prospektion¹. Da derzeit keine negativen Auswirkungen und demnach kein erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko erkennbar sind, sind weitergehende Maßnahmen nicht veranlasst.

6.8 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die Wechselwirkungen des Naturhaushaltes spiegeln sich in den Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander. Die Flächeninanspruchnahme, Überbauung und teilweise Versiegelung von Böden beeinträchtigt nicht nur die Bodenfunktionen (Schutzgut Boden) sondern auch Wuchsorte von Pflanzen (Schutzgut Pflanzen) und Lebensräume von Tieren (Schutzgut Tiere), vermindert die Grundwasserneubildung (Schutzgut Wasser), verändert das Mikroklima (Schutzgut Klima) und verändert das Landschaftsbild (Schutzgut Landschaft). Auch für die Emissionen gibt es Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter, die über das Schutzgut Luft über dem des Bodens mit dem des Wassers miteinander verbunden sind. Die Wechselwirkungen werden in der Bewertung der Umweltverträglichkeit bei jedem einzelnen Schutzgut berücksichtigt. Aus den Wechselwirkungen ergibt sich darüber hinaus kein weiteres erhöhtes Beeinträchtigungsrisiko.

7. Naturschutzrechtliche Regelungen

7.1 Kompensationsmaßnahmen

Im Rahmen der Bauleitplanung werden nach § 1a BauGB Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft am Standort ermittelt (Eingriffsregelung). Im Zuge der Änderung des Flächennutzungsplans sollen geeignete Flächen im Umfeld des Plangebiets bereits als Suchräume dargestellt werden. Es ist vorgesehen, diese Maßnahmen insbesondere an den Randbereichen in Richtung der angrenzenden Siedlungsgebiete zu platzieren (vgl. die einbezogenen landwirtschaftlichen Flächen in Abb. 12). Da der absehbare Bedarf an Kompensationsmaßnahmen voraussichtlich nicht innerhalb des Plangebietes abgedeckt werden kann, ist laut Aufstellungsbeschlüssen zu den einzelnen Planverfahren nach weiteren externen Ausgleichsflächen zu suchen. „Maßnahmen zur Biotopvernetzung mit hoher ökologischer Wertigkeit

¹ GfBU 2022: Scopingvorlage für das Vorhaben „Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik, S. 35

sollen hierbei priorisiert werden“ (Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan "Gewerbegebiet Warmenau Süd-Ost" in den Stadtteilen Warmenau, und Kästorf der Stadt Wolfsburg, Begründung, 2022).

Abbildung 12 zeigt den aktuellen Stand des Vorentwurfs für den Vorhabenbezogener Bebauungsplan Gewerbegebiet Warmenau Nord-Ost und Süd-Ost. Die hellgrüne Signatur bezeichnet Grünflächen, Maßnahmenflächen, Flächen für die Landwirtschaft und Regenrückhaltebecken. Hier werden Flächen ausgewiesen, die –neben anderen Zwecken- für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in Frage kommen.

Außerhalb des Vorhabengebietes werden die Neupflanzung von Wald, die Entwicklung von bestehenden Wäldern zu Naturwald ohne forstliche Nutzung sowie Grünlandextensivierung und Entwicklung von Feuchtgrünland erwogen.

Anzurechnen sind ggf. die für den bestehenden B-Plan bereits umgesetzten Maßnahmen.

In diesem Zusammenhang ist zudem von Bedeutung, dass im B-Plan eine im geltenden Flächennutzungsplan als Gewerbefläche enthaltene Darstellung östlich der Verbindungsbrücke (vgl. Abb. 7) nicht übernommen, sondern als Grünfläche dargestellt werden wird. Der F-Plan wird entsprechend geändert.

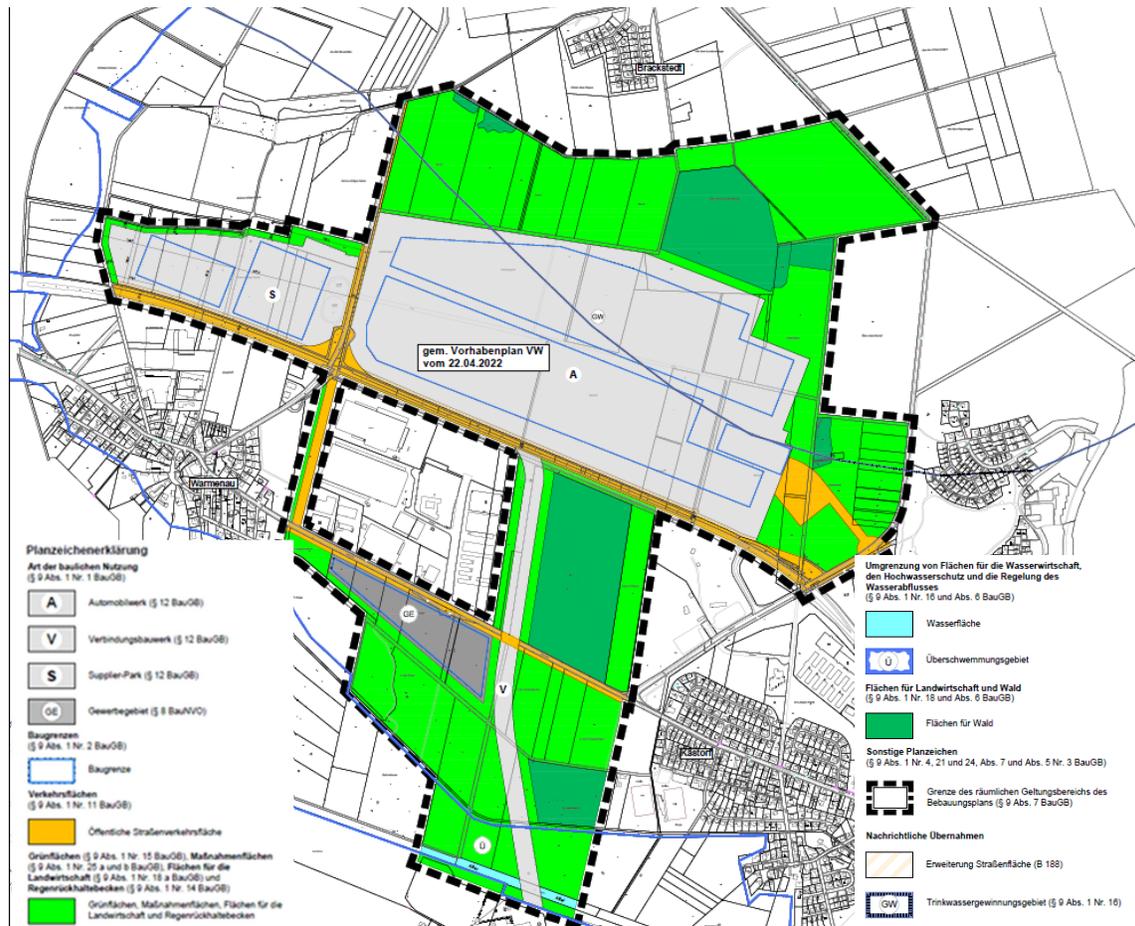


Abb. 12: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Gewerbegebiet Warmenau Nord-Ost und Süd-Ost - Vorentwurf

Quelle: Stadt Wolfsburg Stand: 31.5.2022, Wiedergabe ohne Maßstab (Ursprungsmaßstab: 1:10.000)

7.2 FFH-Verträglichkeitsvorprüfungen

7.2.1 FFH-Gebiet EU 3021-331

Das FFH-Gebiet (EU 3021-331) „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“¹ reicht östlich der A 39 als etwa 50 m breiter Gewässerrandstreifen der Aller bis in die Nähe des geplanten Verbindungsbauwerks. Die Mindestentfernung beträgt ca. 300 m. Das FFH-Gebiet hat eine Gesamtgröße von etwa 18.030 ha.

Laut Kurzcharakteristik handelt es sich um Niederungen relativ naturnaher Tieflandflüsse mit vielfältigem Biotopmosaik. Oft bedingen Flutmulden und Dünen ein bewegtes Gelände. Es gibt zahlreiche Altwässer, Auengrünland, Sandmagerrasen, gehölzfreie Sumpflvegetation, Auwälder u. a. Das Gebiet ist schutzwürdig, weil es sich um den bedeutendsten Flussniederungskomplex im Weser-Aller-Flachland handelt. Wichtig ist das Gebiet u. a. für die Repräsentanz von feuchten Hochstaudenfluren, eutrophen Seen, Hartholz-Auenwäldern, mageren Flachland-Mähwiesen, und als Lebensraum für Otter, Biber, Mausohr, Grüner Keiljungfer.

Maßgebliche Gefährdungsfaktoren sind Wasserverunreinigung, Gewässerausbau (Staustufen, Uferbefestigungen), Eindeichungen, intensive Grünlandnutzung, Nutzungsaufgabe von Extensivgrünland, Angelsport, Zerschneidung durch Verkehrswege.

Das FFH-Gebiet ist mindestens 300 m von dem Korridor des Verbindungsbauwerks und 1,3 km vom geplanten Werksstandort entfernt. Auswirkungen durch den Bau des in der Allerniederung geplanten Teils des Verbindungsbauwerks sind nicht auszuschließen. Während die Inanspruchnahme der geschützten Lebensraumtypen, wie Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe oder Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) ausgeschlossen werden kann, sind störungsanfällige Arten, wie der Biber oder Fischarten, soweit sie im Gebiet vorkommen, möglicherweise von baubedingten Auswirkungen betroffen. Da die Aller ein für den Biotopverbund wichtiges Fließgewässer darstellt, ist zudem nicht grundsätzlich auszuschließen, dass Vernetzungsbeziehungen zwischen unterschiedlichen Gebieten des Schutzgebietsnetzes Natura 2000, konkret in Richtung Drömling / Ohre (Sachsen – Anhalt) anlagebedingt erheblich beeinträchtigt werden könnten. Erhebliche betriebsbedingt auftretende Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar.

Ein erhebliches Beeinträchtigungsrisiko ist daher nicht von vornherein auszuschließen.

Mit folgenden Maßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen voraussichtlich ausgeschlossen werden können:

- Die vorgesehene Konstruktion des Verbindungsbauwerks in der Allerniederung vermeidet die Beeinträchtigung von Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Natura 2000 Gebieten.
- Mögliche baubedingt eintretende Beeinträchtigungen können durch geeignete technische Maßnahmen vermieden werden, wie die Vorreinigung von belastetem Sumpfungswasser.

¹ https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Download_OE/Naturschutz/FFH/FFH-090-Gebietsdaten-SDB.htm oder NLWKN: Standarddatenbogen / Vollständige Gebietsdaten des FFH-Gebietes 090 (Stand Oktober 2021, korrigiert Februar 2022)

7.2.2 Vogelschutzgebiet DE3530-401

Das EU –Vogelschutzgebiet DE3530-401 „Barnbruch“¹ ist ein in der Allerniederung gelegener Feuchtgebietskomplex mit Au- und Bruchwäldern, Grünland, großflächigen Röhrichten und ehemaligen Klärteichen. Es besitzt eine herausragende Bedeutung als Vogellebensraum für Brutvögel der Schilfröhrichte, Seggenrieder und Flachwasserbereiche sowie für Arten der Bruch- und Auwälder und des Feuchtgrünlandes. Es hat eine Größe von ca. 2.110 ha und ist Teil des FFH-Gebietes „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“. Folgende Vogelarten kommen (u. a.) im Gebiet vor: Drosselrohrsänger, Schilfrohrsänger, Spießente, Löffelente, Krickente.

Gefährdungsfaktoren sind: Entwässerung, Gewässerausbau, Intensivierung der Grünlandnutzung, Einbringen standortfremder Gehölze, Störungen, Verkehr

Das Vogelschutzgebiet ist 1,5 km von der geplanten Lieferantenfläche und 2 km vom Verbindungsbauwerk entfernt. Als mögliche Gefährdungsfaktoren durch das geplante Vorhaben kommen aufgrund der Entfernung nur indirekte Störungen in Frage. Da zwischen dem geplanten Vorhaben und dem VSG mit der A 39 und der B 188 erheblich belastende Verkehrswege vorhanden sind, werden die Verkehre durch das geplante Vorhaben nicht zu zusätzlichen Belastungen führen. Bezüglich der am Standort entstehenden Wirkfaktoren liegt das Schutzgebiet außerhalb der relevanten Wirkdistanzen. Beeinträchtigungen von Schutz- und Erhaltungszielen sind nicht zu erwarten.

7.3 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Die spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung erfolgt im Zulassungsverfahren. Zum derzeitigen Planungsstand liegen noch keine Erfassungsergebnisse zu speziellen Artengruppen, die unter den Artenschutz fallen, vor. Kartierungen laufen seit Februar 2022

Aufgrund der naturräumlichen Ausstattung und der zu erwartenden Betroffenheit von Biotopstrukturen (Wald, Niederungsflächen) im Korridor für das geplante Verbindungsbauwerk ist mit einer Betroffenheit relevanter Tierarten mindestens der Artengruppe Vögel und Fledermäuse zu rechnen.

¹ https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Download_OE/Naturschutz/VSG/VSG-V47-Gebietsdaten-SDB.htm oder NLWKN: Standarddatenbogen / Vollständige Gebietsdaten des EU-Vogelschutzgebietes 047 (Stand September 2021)