

1.
Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg

Der Verbandsdirektor

Ansprechpartner: André Menzel
Telefon: 05 31 / 2 42 62 - 26 | Fax: 05 31 2 42 62 - 42
Andre.menzel@regionalverband-braunschweig.de
Mein Zeichen: 2.5.18
Ihr Zeichen:
Ihr Schreiben vom:
Datum: 14.11.2022

Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik –

Geplantes Produktionswerk der Volkswagen AG für Elektrofahrzeuge „Trinity“;
Raumordnungsverfahren gem. § 15 (1) ROG i.V.m. § 1 RoV i.V.m. § 9 (1) NROG;
hier: Prüfung des Erfordernisses

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Unternehmen Volkswagen AG hat den Regionalverband Großraum Braunschweig am 16.02.2022 als untere Landesplanungsbehörde um raumordnerische Prüfung des Vorhabens „Errichtung und Betrieb einer Fahrzeugfabrik – Geplantes Produktionswerk der Volkswagen AG für Elektrofahrzeuge „Trinity““ ersucht.

Zielsetzung der Vorhabenplanung ist die Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Fahrzeugproduktion am Standort Wolfsburg. In der geplanten Fahrzeugfabrik ist dabei eine Produktionskapazität von ca. 360.000 Fahrzeugen im Jahr vorgesehen.

Neben der eigentlichen Produktionsstätte umfasst die Vorhabenplanung weitere Bausteine, wie die Lieferantensiedlung (Supplier-Park) oder Logistikflächen (Zwischenlagerung und Zulieferung von Komponenten) bzw. ein Verbindungsbauwerk zum Stammwerk. Die Vorhabenplanung umfasst insgesamt knapp 140 ha.

Gemäß § 15 (1) ROG i.V.m. § 1 RoV i.V.m. § 9 (1) NROG habe ich das Vorhaben der Volkswagen AG auf Raumverträglichkeit zu prüfen.

In Anwendung des § 9 (2) NROG i.V.m. § 16 (2) ROG kann unter bestimmten Voraussetzungen von einem Raumordnungsverfahren zur Prüfung der Raumverträglichkeit abgesehen werden.

Somit ist festzustellen, ob das Vorhaben nach aktuellem Planungsstand mit den Erfordernissen der Raumordnung und mit den Umwelt- und FFH-Belangen vereinbar ist und keine erheblichen Bedenken erkennbar sind. Diese Beurteilung erlaubt die Entscheidung, ob im Sinne des vorangehend angeführten Raumordnungsrechts auf die Durchführung eines ROV verzichtet werden kann.

Die Umwelt- und FFH-Prüfung erfolgt umfassend und abschließend im Rahmen der nachfolgenden Bauleitplanung bzw. dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

A) Ergebnis

Nach Prüfung der zur Antragskonferenz vorgelegten Unterlagen, einer am 30.06.2022 durchgeführten Antragskonferenz, der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und schließlich der umfassenden Würdigung der komplexen Sachlage einschließlich der Abwägung aller Belange habe ich für das geplante, o. g. Vorhaben wie folgt entschieden:

- I. Nach erfolgter Prüfung wird kein Erfordernis eines Raumordnungsverfahrens erkannt. Von einem förmlichen Raumordnungsverfahren für das oben benannte Vorhaben wird abgesehen.
- II. Es wird empfohlen, die Hinweise und Anregungen dieser landesplanerischen Beurteilung bei der weiteren Vorhabenplanung zu berücksichtigen.
Des Weiteren werde ich in meiner Funktion als untere Landesplanungsbehörde in nachfolgenden Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren diese Hinweise und Anregungen sowie ggf. weitere Ergänzungen im Rahmen meiner landesplanerischen Stellungnahme einbringen; dort sind sie als sonstige Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen.
- III. Die Beurteilung ergeht auf Basis der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung, bei der keine erheblichen Beeinträchtigungen zu den FFH-Gebieten Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker (EU-Kennzahl 3021-331) und Drömling (EU-Kennzahl 3431-331) naturschutzfachlich ermittelt wurden.

Die Landesplanerische Beurteilung bezieht sich ausschließlich auf das durch die Unterlagen zur Antragskonferenz beschriebene Vorhaben sowie auf dessen Optimierung durch die räumliche Verlagerung des Supplier-Parks auf die sich nördlich an das Vorhabengebiet anschließende sowie östlich der K 31 angrenzende Fläche. Bei einer wesentlichen Änderung ist das Vorhaben einer erneuten raumordnerischen Prüfung zu unterziehen.

Raumordnerische Erfordernisse, Hinweise und Anregungen

Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren sowie im Genehmigungsverfahren sind Ziele der Raumordnung zwingend zu beachten. Hinweise und Anregungen sowie Grundsätze der Raumordnung als sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind zu berücksichtigen (§§ 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG gemäß 4 Abs. 1 Nr. 3 ROG).

Zur Orientierung werden im Folgenden den jeweils angeführten und betroffenen raumordnerischen Erfordernissen die Kürzel „G“ für Grundsatz der Raumordnung und „Z“ für Ziel der Raumordnung beigelegt.

Die nachstehenden Ausführungen können Ihnen dabei helfen, die Antragsunterlagen für das Zulassungsverfahren von vornherein so auszuarbeiten, dass eine Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung eindeutig festgestellt werden und die Berücksichtigung der weiteren Erfordernisse der Raumordnung geprüft werden kann.

Landwirtschaft

Raumordnerische Erfordernisse

- Um zu verbleibende Nutzungseinschränkungen und Eingriffe in Ackerböden und landwirtschaftliche Infrastrukturen zu vermeiden sollen in der Bauleitplanung eine weitere maßstabsangepasste Minimierung der Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen geprüft, mit den Fachstellen der Landwirtschaft abgestimmt und entsprechende Modifizierungen vorgenommen werden (vgl. RROP 2008, III 2.1 (1) G).
- Die zu erwartende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für naturschutzfachliche oder waldrechtliche Kompensationserfordernisse soll frühzeitig dargelegt werden. Die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist zu begrenzen. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sollen soweit wie möglich nicht auf Vorbehaltsgebieten „Landwirtschaft“ realisiert werden (vgl. RROP 2008, III 2.1 (1) G).
- Eine frühzeitige fachliche Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Bezirksstelle Braunschweig sowie dem Landvolk Niedersachsen, Kreisverband Gifhorn e.V. wird empfohlen (vgl. RROP 2008, III 2.1 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Es wird angeregt, dass bei Pflanzungen, Umzäunungen, sowie angelegten Straßen und Querungen auf die landwirtschaftliche Nutzbarkeit, z.B. für landwirtschaftliche Fahrzeuge, Rücksicht genommen wird.
- Ebenfalls wird die Erarbeitung einer umfassenden landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse angeregt. Berücksichtigung finden sollten u.a. Drainagen, Restflächen, Qualitäten etc.) sowie insbesondere der Bezug zu den landwirtschaftlichen Betrieben sowie zu den sich durch die Vorhabenplanung ergebenden Kompensationserfordernissen.

Forstwirtschaft / Wald

Raumordnerische Erfordernisse

- Bei Plankonkretisierung zur Bauleitplanung und zum Plangenehmigungsverfahren sollen die Erfordernisse zum Wald /zur Forstwirtschaft berücksichtigt werden. Erforderliche Schutzabstände von 100 m zum Wald sollen weit möglichst gewahrt werden, um die ökologischen Funktionen und ihrer Erlebnisqualitäten der Waldränder und ihre Übergangszonen zu erhalten. Hierzu soll eine frühzeitige Abstimmung mit den forstfachlichen Behörden erfolgen (RROP 2008, III 2.2 (3) G).
- Kompensationserfordernisse sollen forstgutachterlich erfasst werden. Zur anschließenden Ausplanung der Kompensation sollen im Rahmen der Bauleitplanung bzw. auch des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens frühzeitig Abstimmungen mit den entsprechenden Fachbehörden / Stellen durchgeführt werden (RROP 2008, III 2.2 (3) G).

Hinweise und Anregungen

- Es wird der Hinweis gegeben, dass die Hubertusstraße unmittelbar an eine nördliche Waldfläche angrenzt. Für die konkretisierende Bauleitplanung wird die frühzeitige forstfachliche Abstimmung angeregt, um Konflikte zwischen den Belangen des Verkehrs, des Waldes / der Forstwirtschaft sowie jener der Vorhabenträgerin im Vorfeld zu lösen.

Wasserwirtschaft

Raumordnerische Erfordernisse

- Es ist sicherzustellen, dass die zum Schutz des Grundwassers, insbesondere des Trinkwassergewinnungsgebiets Brackstedt/Weyhausen, bestehenden Regelungen zur Flächennutzung und insbesondere zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten werden. Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren ist die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen sicherzustellen. (RROP 2008 III 2.5.2 (6) Z)
- Eine verminderte Grundwasserneubildung ist zu verhindern, die Eingriffe in den lokalen Grundwasserhaushalt sind so gering wie möglich zu halten. Dies bezieht auch vorhabenbedingte Veränderungen der oberflächennahen Grundwasserströme außerhalb des Vorhabengebietes ein. Ggf. erfordert dies hydrologische Berechnung im zu erstellenden Wassergutachten (RROP 2008, III 2.5.2 (5) G).
- Eingriffe in den Grundwasserhaushalt während der Errichtung der Fabrik sind zu prüfen und zu bewerten. Dabei sind die Möglichkeiten bzgl. einer optimierten Wasserhaltung sowie die nachhaltige Verwendung des gehobenen Grundwassers (u.a. Wiedereinleitung in das Grundwasser) zu prüfen und zu bewerten (RROP 2008, III 2.5.2 (5) G).
- Eine Veränderung bzw. Verminderung des Hochwasserabflusses bzw. des Hochwasserschutzes ist nicht zulässig. Der erforderliche Ausgleich im Überschwemmungsgebiet sowie eine Nachweisführung ist mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen. Insgesamt ist die Inanspruchnahme des Vorranggebietes Hochwasserschutz so gering als möglich zu halten. Es wird angeregt, Auswirkungen des Klimawandels auf Hochwasserereignisse zu berücksichtigen (RROP 2008, III 2.5.4 (4+5) G).
- Der Allerkanal hat eine hohe Bedeutung für den Barnbruch. Verminderte Wassermengen im Allerkanal sind auszuschließen (RROP 2008, III 2.5.1 (3) (Z) und 2.5.2 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Auf den zu berücksichtigenden Gewässerentwicklungsplan „Aktionsplan Kleine Aller“ wird hingewiesen.
- Die frühzeitige und enge Abstimmung mit dem Aller-Ohre-Verband wird empfohlen, um das Vorhaben in das Wasserregime im weiträumigen Bereich um das Vorhabengebiet einzubinden und die Anforderungen aufeinander abzustellen.

Natur und Landschaft

Raumordnerische Erfordernisse

- Die Eingriffsminimierung in den Naturhaushalt soll maximal angestrebt werden. Dabei sollen unter Hinzuziehung der einschlägigen Fachbehörden alle naturschutzfachlichen Optimierungsmöglichkeiten ermittelt und in der Vorhabenplanung sowie Bauleitplanung umgesetzt werden. (RROP 2008,

III. 1.4 (1) G)

- Kompensationserfordernisse sollen räumlich im Vorhabengebiet oder möglichst im direkten Umfeld erfolgen. (RROP 2008, III. 1.4 (1) G)
- Ansonsten sollen Kompensationsmaßnahmen vorrangig in Flächenpools und in den für den Biotopverbund festgelegten Gebieten inklusive der Habitatkorridore umgesetzt werden (LROP 2022 3.1.2 (05) G) Landwirtschaftliche Nutzflächen sollen dabei möglichst nicht in Anspruch genommen werden. RROP 2008 III 2.1 (1) G).
- Im Vorhabengebiet sollen bei sämtlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Artenvielfalt und zur Kompensation die Anforderungen von Hoch- und Niedrigwässer berücksichtigt werden (RROP 2008, III. 1.4 (1) G).

Verkehr

Raumordnerische Erfordernisse

- Nach ihrer Fertigstellung sollen das Verkehrsgutachten sowie das Mobilitätskonzept zu den Verkehrsverlagerungseffekten und erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in der Bauleitplanung sowie den Ausbauplanungen der B 188 berücksichtigt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Grundsätzlich sollen sowohl in der direkten Werksanbindung, als auch in der weiteren kommunal-interkommunalen Verkehrserschließung die Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit gleichzeitig berücksichtigt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Verkehrsverlagerungen, die zu erheblichen Mehrbelastungen an anderer Stelle führen, sollen ausgeschlossen werden, ebenso wie erhebliche Belastungen durch mengenmäßig steigende Ortsdurchfahrten oder Schleichverkehre (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Als Vorranggebiet festgelegte „Autobahnen“, „Hauptverkehrsstraßen“ und „Anschlussstellen“ sind bei der Vorhabenplanung zu beachten. Diese sind zu sichern und in ihrer Funktion als regional und überregional bedeutsames Straßennetz zu erhalten. Dementsprechend sind auch großräumige Verkehrswirkungen im Verkehrsgutachten zu erfassen und auf ihre Zielkongruenz zu prüfen. Die Vorrangfestlegungen entziehen sich einer weiteren Abwägung evtl. entgegenstehender Belange (LROP 2022 4.1.3 01 + 02 Z, RROP 2008, IV 1.4 (2) Z).
- Bei vorzunehmenden Verkehrsuntersuchungen sollen insbesondere die umliegenden Ortschaften im Landkreis Gifhorn mit einbezogen werden. Auch soll geprüft werden, inwieweit diese durch verkehrliche Verkehrsverlagerungen und verkehrliche Maßnahmen in der Bauphase verstärkt betroffen sind. Bei Bedarf sollen Gegenmaßnahmen entwickelt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Für die im Zuge des Neubaus der A 39, 7. Abschnitt, umgeplante Anschlussstelle Weyhausen (A39/B188/B248/K107) ist für die derzeit im Verfahren befindlichen Bauleitplanungen zum „Trinity-Vorhaben“ eine Aktualisierung der Leistungsfähigkeitsberechnung mit den aktuellen Verkehrsbelastungen des Gewerbegebietes Warmenau durch die Stadt Wolfsburg durchzuführen (RROP 2008, IV 1.4 (2) Z).
- Es wird eine frühzeitige und dauerhafte Einbindung der Fachbehörden sowie der Polizei in den weiteren Planungsprozess empfohlen (RROP 2008, IV 1.1 (1) G).
- Bei Änderungen von K 31 und B 188 sollen weitere neue Gewässerkreuzungen vermieden werden. Werden diese nicht vermieden, soll der zuständige Unterhaltungsverband Oberaller mit der detaillierten Ausgestaltung zur Förderung der Aufgabe des Gewässers im Hochwasserschutz und zur Sicherstellung der Niedrigwasserführung frühzeitig beteiligt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Es wird eine frühzeitige, gemeinsam abgestimmte Kompensationsplanung (für das „Trinity-Vorhaben“ sowie den vier-streifigen Ausbau der B 188) angeraten.
- Verkehrliche Auswirkungen des Vorhabens auf bereits eingeleitete verkehrliche Baumaßnahmen im Landkreis Gifhorn sollten frühzeitig abgeprüft werden.

Ver- und Entsorgung (Leitungen)

Hinweise und Anregungen

- Sollte nachfolgend für die als Vorranggebiet „Leitungstrasse (110 kV)“ festgelegte Leitung eine Um-

verlegung der Leitung erforderlich werden, so ist diese Maßnahme einer eigenständigen raumordnerischen Prüfung zu unterziehen.

- Die in den Hinweisen benannten Leitungen (s. eingebrachte Stellungnahmen) sind in den weiteren Verfahren zu beachten und zu berücksichtigen. Eine frühzeitige Abstimmung mit den jeweiligen Betreibern wird empfohlen.

FFH

- Die FFH (Flora-Fauna-Habitat)-Verträglichkeit ist abschließend zu prüfen. Die Vereinbarkeit der Vorhabenplanung mit den Vorranggebieten „Natura 2000“ (Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker (EU-Kennzahl 3021-331) und Drömling (EU-Kennzahl 3431-331)) ist darzulegen (vgl. RROP 2008, III 1.3 (1) Z).

B) Vorhabenbeschreibung¹

Der Anlass

Das Vorhaben „Errichtung und den Betrieb einer Produktionsstätte für Elektro-Fahrzeuge (Trinity)“ soll der Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Fahrzeugproduktion am Standort Wolfsburg dienen und damit einhergehend den Strukturwandel in der KFZ-Industrie am Standort Wolfsburg voranbringen.

Das Vorhaben

Die neue Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge wird in Wolfsburg in unmittelbarer Nähe zum Stammwerk (ca. 1,5 km Luftlinie) geplant. Konkret befindet sich der Standort nördlich der B 188 in der Ortschaft Warmenau. Er ist räumlich zwischen den Ortsteilen Brackstedt im Norden und den Ortsteilen Kästorf und Kreuzheide im Osten verortet. Die neue Fahrzeugfabrik soll durch eine Brücke über die südlich gelegene Allerniederung an das südlich gelegene Stammwerk angebunden werden.

Das vorgesehene Betriebsgelände wird aktuell überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Kleinere Teilflächen unterliegen einer forstlichen Nutzung. Das geplante Verbindungsbauwerk verläuft über die als Grünland genutzte Allerniederung, eine Ackerfläche und einen Laubmischwald.

Die Erschließung der Fabrik soll für MitarbeiterInnen über eine Zufahrt von Osten über die Kreisstraße K 46 und zwei Kreisverkehre erfolgen. Die Stellplätze für die Beschäftigten sind im Osten des Grundstückes vorgesehen. Eine Zufahrt für Logistikverkehre zum Lieferanten-Park soll von der A 39 über die B 188 und die K 31 mit einer geplanten Überquerung der B 188 erfolgen.

Über das geplante Brückenbauwerk soll der überwiegende Teil der Logistikströme gelenkt werden. Hierfür soll das Verbindungsbauwerk ein Gleis, zwei Lkw- und eine Fertigfahrzeugspur erhalten. Fußverkehr ist nicht vorgesehen. Gleichzeitig sollen unterhalb des Bauwerks die wesentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen vom Stammwerk an das Grundstück herangeführt werden (Trinkwasser, Brauchwasser, Strom, Fernwärme, Fernkühlung, Telekom/IT, Schmutz- und Regenwasser).

Das Vorhaben „Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge - Trinity“ setzt sich aus nachfolgenden Hauptbestandteilen zusammen, die im Zusammenwirken die Vorhabenplanung darstellen:

- Werksstandort
- Lieferantenansiedlung (Supplier-Park)
- Verbindungsbauwerk zum Stammwerk
- Flächen bzw. Einrichtungen des Stammwerks
- Verkehrliche Anbindung.

Der Projektumfang wird hinsichtlich dieser Hauptvorhabenbestandteile im Einzelnen weiter konkretisiert:

Werksstandort

1. Produktionsstätten:

¹ gemäß Antragsunterlagen, eingereicht: 31.05.2022

- Karosseriebau
 - Lackiererei
 - Hochregallager (Lagerung fertig lackierter Karossen, je nach Bedarf des Montagebereichs)
 - Montage mit Finish (Endmontage)
 - Fahr-Erprobungsstrecke
2. Künftige Ergänzungen (ab 2028)
 - Gießerei
 - Presswerk für Metallteile
 - Flächen für Kapazitätsreserven
 3. Nebenanlagen
 - Zentrales Verwaltungsbauwerk mit Qualitätssicherung und integriertem Technical Center
 - Logistikflächen
 - Mitarbeiterparkplätze
 - Energieversorgung

Lieferantenansiedlung (Supplier-Park)

- Logistikflächen (Zwischenlagerung und Zulieferung von Komponenten)

Verbindungsbauwerk zum Stammwerk

- Werksbahn
- Fahrbahn LKW (2-spurig)
- Fahrbahn Fertig-PKW
- Ver- und Entsorgungsleitungen

Flächen bzw. Einrichtungen des Stammwerks

- Logistikflächen für Anlieferung von Komponenten
- Logistikflächen für Bereitstellung der fertiggestellten
- Fahrzeuge
- Gas- und Dampfanlage
- Elektrizitäts-, Brauch- und Trinkwasserversorgung
- Entsorgung des Abwassers

Verkehrliche Anbindung

- Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz.

Darüber hinaus umfasst die Vorhabenplanung folgende, die Hauptbestandteile ergänzenden Anlagen:

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.

Im Rahmen der Vorhabenbeschreibung erfolgen Aussagen zu nachfolgenden Aspekten:

1. Anbindung an das Straßennetz,
2. Gesamtdauer des Betriebes und zukünftiger Planungen,
3. Lage und Umfang der beanspruchten Fläche,

4. Flächenbedarf und Verortung für bauliche Anlagen,
5. das Verbindungsbauwerk,
6. Emissionsquellen,
7. Abfällen und Abwasser.

Zu 1. 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 MitarbeiterInnen ist über eine Zufahrt von Osten über die Kreisstraße K 46 und zwei Kreisverkehre geplant. Stellplätze für MitarbeiterInnen sind im Osten des Grundstückes in ausreichendem Maße vorgesehen.

Zu 2. Gesamtdauer des Betriebes und zukünftiger Planungen

Die geplante Produktionskapazität soll bei ca. 360.000 Fahrzeugen im Jahr liegen – die Betriebszeit soll 270 Tage/Jahr betragen. Das Vorhaben ist für einen dauerhaften Betrieb vorgesehen. Derzeit wird von folgenden MitarbeiterInnen ausgegangen:

1. MitarbeiterInnen-Zahl im neuen Trinity-Werk: ca. 4.600 MA

- direkte MitarbeiterInnen in der stärksten Schicht: ca. 1.376 MitarbeiterInnen.
- indirekte MitarbeiterInnen in der stärksten Schicht: ca. 1.213 MitarbeiterInnen.

2. MitarbeiterInnen-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 Lackiererei auf dem vorgesehenen Betriebsgelände. Diese Erweiterungen sind für den Zeitraum bis 2030 denkbar.

Zu 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. Nördlich des Werksgeländes und östlich der K 31 grenzt der geplante Lieferanten-Park an. Im Süden wird das Gebiet durch die Bundesstraße B 188 begrenzt, einzig das Verbindungsbauwerk geht hierüber hinaus. 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.

Zu 4. 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.

Kernflächen der Vorhabenplanung bilden die Karosseriebauhalle (im Norden), die Lackiererei mit Hochregallager (im Osten), die Montagehalle (mittig) und der Lieferanten-Park nördlich angrenzend.

Options- bzw. Erweiterungsvorhaben sind als mögliche Varianten in das Fabriklayout der Vorhabenplanung integriert.

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.

(Abbildung Vorhabenplanung, s. Anlagen)

Zu 5. Das Verbindungsbauwerk

Das Verbindungsbauwerk ist ein Brückenbauwerk über den Niederungsbereich der Aller. Es überquert nach aktualisierter Planung ebenfalls die B 188. Mit dem Verbindungsbauwerk soll der überwiegende Teil der Logistikströme gelenkt werden. Hierfür soll das Verbindungsbauwerk ein Gleis, zwei LKW- und eine Fertigfahrzeugspur erhalten. Eine Nutzung durch Fußgänger ist nicht vorgesehen.

Unterhalb des Bauwerks sollen die wesentlichen Ver- und Entsorgungsmedien über das Stammwerk an das Anlagengrundstück herangeführt werden. Wesentliche Medien sind hierbei Brauchwasser, Trinkwasser, Fernwärme, Strom (nur Verbindungsbauwerkeigenbedarf wie Beleuchtung etc.).

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.

Ursprünglich sollte die B 188 zum Erreichen des geplanten Fahrzeugwerks „Trinity“ untertunnelt werden. Zwischenzeitlich wurde das Verbindungsbauwerk neu überplant; die aktualisierte Planung sieht nunmehr vor, dass die B 188 mit einem verlängerten Brückenbauwerk überquert wird. (Abbildung Verbindungsbauwerk, s. Anlagen)

Zu 6. 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 abgegeben.

Zu 7. Abfällen 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 Abstandgutachten gefertigt. Vor Inbetriebnahme wird ein Störfallkonzept gemäß § 8 der 12. BImSchV erstellt.

Zusammenfassend hat die Vorhabenträgerin dem Regionalverband Großraum Braunschweig für diese Vorhabenplanung umfangreiche Antragsunterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung vorgelegt. Diese zur raumordnerischen Prüfung vorgelegten Unterlagen beruhen auf im Vorfeld durch die Vorhabenträgerin ermittelter umweltfachlicher, rechtlicher und technischer Kriterien (im Detail, s. Antragsunterlagen). Die von der Vorhabenträgerin betrachteten Standortalternativen sowie der Untersuchungsraum insgesamt ergeben sich aus in den Unterlagen dargestellten Erforderlichkeiten und erfolgten Standortvoruntersuchungen.

Nicht Teil des Vorhabens und damit der raumordnerischen Prüfung sind die in den Antragsunterlagen dargestellten und nach nachvollziehbar dargelegter Prüfung ausgeschlossenen möglichen Standortalternativen (s. Ausführungen in Antragsunterlage, s. Kapitel 3 (S. 4-10) und dieses Dokument, „D) Raumordnungsrechtliche Prüfung“, S. 11).

C) Raumordnungsrechtlicher Sachverhalt / Begründung zum fehlenden Erfordernis eines Raumordnungsverfahrens

Raumbedeutsame und überörtlich bedeutsame Vorhaben sollen in einem Raumordnungsverfahren (ROV) gemäß § 15 (1) ROG i.V.m. § 1 RoV i.V.m. § 9 (1) NROG auf ihre Raumverträglichkeit geprüft werden. Es ist festzustellen, ob ein Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und wenn ja: wie es unter den Gesichtspunkten der Raumordnung abgestimmt oder durchgeführt werden kann (Raumverträglichkeitsprüfung).

Integraler Bestandteil des ROV ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit.²

Das raumbedeutsame Vorhaben „Trinity“ umfasst die Errichtung einer Anlage im Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs, die der Genehmigung in einem Verfahren unter Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bedarf. Damit unterliegt das Vorhaben der Nr. 1 der Raumordnungsverordnung des Bundes (RoV), so dass § 15 (1) S. 1 ROG Anwendung findet.

Erhebliche Teile des Vorhabengebietes sind bereits bauleitplanerisch gesichert, hier greift die Raumordnungsverordnung des Bundes nicht.

Ergänzend zu § 15 (1) S. 1 ROG eröffnet § 9 (1) NROG für andere als die gemäß § 15 (1) S. 1 ROG bestimmten raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen von überörtlicher Bedeutung die Durchführung eines ROVs.

Nach Bundesrecht mit Bezug auf § 15 ROG kann gemäß § 16 (2) ROG bei solchen Planungen und Maßnahmen von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen werden, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird.

Weiterhin ist nach NROG ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich, wenn insbesondere die Planung oder Maßnahme entsprechend § 9 Abs. 2 Nr. 1 NROG aller Voraussicht nach räumlich und sachlich hinreichend konkreten Zielen der Raumordnung entspricht oder wenn die Vereinbarkeit des Vorhabens mit Zielen der Raumordnung sowie die Raumverträglichkeit im Übrigen auch ohne Raumordnungsverfahren festgestellt werden können.

Der Verzicht auf ein förmliches ROV trägt zu einer Verkürzung der Verfahrenszeiten für ein zügiges Erreichen der Vorhabenplanung bei.

Von dieser Ermächtigung zum Absehen von einem ROV hat der Regionalverband Großraum Braunschweig als untere Landesplanungsbehörde Gebrauch gemacht und von einem Raumordnungsverfahren für das geplante Vorhaben „Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge - Trinity“ abgesehen.

Um beurteilen zu können, ob ein Raumordnungsverfahren erforderlich ist, ist das Vorhaben „Errichtung und Betrieb einer Produktionsstätte für Elektro-Fahrzeuge (Trinity)“ dahingehend geprüft worden, ob und inwieweit dem Vorhaben raumordnerische Erfordernisse im Einzelfall voraussichtlich entgegenstehen und inwieweit es mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen verträglich erscheint.

Erfordernisse der Raumordnung sind Ziele, Grundsätze sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Grundlagen sind die Raumordnungsgesetze von Bund und Land (ROG / NROG) sowie die Raumordnungspläne LROP 2022 und RROP 2008 mit 1. Änderung für den Großraum Braunschweig.³

Die in ROG und NROG enthaltenen Grundsätze sind bei der raumordnerischen Beurteilung des Vorhabens der „Errichtung und den Betrieb einer Produktionsstätte für Elektro-Fahrzeuge (Trinity)“ ebenfalls zu berücksichtigen. Das RROP 2008 baut auf den Festlegungen des Landesraumordnungsprogramms (LROP) auf und konkretisiert diese bzw. ergänzt sie inhaltlich sowie räumlich um regionale Erfordernisse.

² s. § 10 Abs. 3 S.1-2 NROG

³ Erfordernisse der Raumordnung gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 ROG; sonstige Erfordernisse der Raumordnung gem. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG

Nachfolgende Übersicht umfasst die Festlegungen des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) 2008, die für die Prüfung des Vorhabens von Bedeutung sind:

Festlegungen RROP 2008

- Vorranggebiet Industrielle Anlagen
- Vorranggebiet Trinkwassergewinnung
- Vorranggebiet Leitungstrasse
- Vorranggebiet Wasserwerk / Wassergewinnungsanlage
- Vorranggebiet Hochwasserschutz
- Vorranggebiet Natura 2000
- Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft
- Vorbehaltsgebiet Abwasserverwertungsfläche
- Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
- Vorbehaltsgebiet Wald
- Vorbehaltsgebiet Besondere Schutzfunktionen des Waldes
- Vorranggebiet Autobahn
- Vorranggebiet Anschlussstelle
- Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße

Festlegungen LROP 2022

- Vorranggebiet Trinkwassergewinnung
- Vorranggebiet Biotopverbund (linienhaft)
- Vorranggebiet Biotopverbund (Fläche)
- Vorranggebiet Natura2000
- Vorranggebiet Autobahn
- Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße

Der entsprechende Ausschnitt der Zeichnerischen Darstellungen des RROP 2008 mit 1. Änderung⁴ für den Großraum Braunschweig sind dieser Landesplanerischen Beurteilung beigelegt (s. Anlage).

In Vorbereitung der Entscheidung über die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens wurde gem. § 10 Abs. 1 NROG am 30.06.2022 in Wolfsburg eine Antragskonferenz durchgeführt.

Die Beteiligung erfolgte mit Schreiben vom 31.05.2022 an die vom Vorhaben berührten öffentlichen Stellen sowie die gesetzlich anerkannten Umweltvereinigungen. Da um Beteiligung weiterer öffentlicher Stellen und um Fristverlängerung gebeten wurde, wurde die Frist bis zum 29.07.2022 verlängert.

Um entsprechend § 9 Abs. 2 Nr. 1 NROG festzustellen, ob die Planung oder Maßnahme räumlich und sachlich hinreichend konkreten Zielen der Raumordnung entspricht oder widerspricht wurden die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen sowie die Hinweise und Anforderungen aus dem Beteiligungsverfahren herangezogen, ausgewertet und in die raumordnerische Abwägung eingestellt.

Die Erfordernisse der Raumordnung und die Raumverträglichkeit des Vorhabens sind auf Grundlage der Festlegungen im RROP 2008, der vorgelegten Unterlagen, der Antragskonferenz und der hierzu eingebrachten Stellungnahmen begutachtet worden. Die Durchsetzung der Erfordernisse der Raumordnung und die Raumverträglichkeit werden durch Hinweise und Informationen für die nachfolgenden Plan- und Genehmigungsverfahren gewährleistet, die in den nachfolgenden Verfahren zu berücksichtigen sind. Ergänzend werden weitere Informationen aus den Stellungnahmen zusammengefasst. Die Stellungnahmen liegen als Zusammenfassung im Anhang zu diesem Schreiben bei.

⁴ Im Folgenden wird das Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig 2008 und dessen 1. Änderung durch die Abkürzung RROP 2008 zitiert.

D) Raumordnungsrechtliche Prüfung

Die Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung werden in § 1 (2) ROG definiert. Gemäß § 1 (1) ROG ist eine nachhaltige Raumentwicklung u.a. wesentlich durch die Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahme zu erreichen. Diese Abstimmung erfolgt bei raumbedeutsamen Vorhaben über die Prüfung der Raumverträglichkeit (s.o.).

Der Gesetzgeber fordert hierzu, dass die unterschiedlichen Anforderungen an den Raum aufeinander abgestimmt und die auftretenden Konflikte ausgeglichen werden. Ergänzend führt er aus, dass Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen sind.⁵

Die Vorhabenplanung setzt zunächst betriebswirtschaftliche Ziele der Vorhabenträgerin um. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass das Vorhaben der Bestandssicherung und Weiterentwicklung der Fahrzeugproduktion am Standort Wolfsburg dienen soll und ergänzt, dass damit gleichbedeutend der Strukturwandel in der KFZ-Industrie am Standort Wolfsburg vorangebracht wird.

Zur raumordnerischen Einordnung ist festzustellen, dass über die betriebswirtschaftliche Zielsetzung der Vorhabenträgerin hinaus auch volkswirtschaftliche / regionalwirtschaftliche sowie weitere regionalplanerische Wirkungen vom Vorhaben ausgehen. Diese sind in die Beurteilung der Raumverträglichkeit sowie über die Feststellung des Erfordernisses eines förmlichen ROVs einzubeziehen.

Das Raumordnungsgesetz (ROG) unterstreicht die Bedeutung der Ausgeglichenheit der unterschiedlichen Verhältnisse im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen. Explizit werden in § 2 Absatz 2 Nr. 1 ROG u.a. die sozialen, infrastrukturellen und wirtschaftlichen Verhältnisse genannt. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation sind zu unterstützen. Außerdem soll dem Klimawandel entgegengewirkt werden (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG).

Entsprechend haben die Sicherung, der Erhalt sowie der Ausbau zukunftsfähiger, innovativer Wirtschafts- und Industrieunternehmen, verbunden mit Beiträgen zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz im Großraum Braunschweig insbesondere unter Aspekten von Nachhaltigkeit (sozial, wirtschaftlich, ökologisch) und Klimabezug eine hohe Bedeutung.

Insofern fordert das RROP 2008 eine an die örtlichen Gegebenheiten angepasste gewerbliche und industrielle Entwicklung (vgl. RROP 2008, II 1.2 (1) S. 3)). Darüber hinaus wird dort für den oberzentralen Verbund und für das Oberzentrum Wolfsburg die internationale Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie hervorgehoben und die image- und standortprägende international bedeutsame Aufgabewahrnehmung thematisiert. Entsprechend sollen Infrastruktur, Forschung, Technologie und Kommunikationseinrichtungen gesichert und entwickelt sowie eine Wissenschafts-, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard gewährleistet werden (vgl. RROP 2008, II 1.1.1 (5)). Maßnahmen zur Energieeinsparung und rationellen Energieverwendung haben Vorrang vor dem Ausbau der Erzeugungskapazitäten. In allen Bereichen sind Maßnahmen zur Energieeinsparung zu treffen (vgl. RROP 2008, IV, 3.1 (4)).

Die Vorhabenplanung „Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge - Trinity“ fügt sich in die raumordnerischen bzw. regionalplanerischen Vorgaben ein und setzt die Ziele zu Erhalt und Stärkung des Automobilclusters im Oberzentrum Wolfsburg um. Die raumordnerischen Erfordernisse zur Standortsicherung sowie zur Sicherung und zum Erhalt von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen finden Berücksichtigung. Zudem unterstützt die Vorhabenplanung der Volkswagen AG mit ihrer Ausrichtung auf die E-Mobilität wirkungsvoll die raumordnerischen Ziele zum Klimaschutz.

Hierfür ist die Inanspruchnahme von Flächen erforderlich. Vorausschauend wurden diese bereits im RROP 2008 planerisch durch Zielfestlegung für eine Werkserweiterung gesichert. Das Vorranggebiet „Industrielle Anlagen“ deckt mit einer nördlich der Bundesstraße B 188 gelegenen 63,63 ha großen Teilfläche zu großen Teilen das Vorhabengebiet ab. Ergänzend werden weitere Flächen in Anspruch genommen, die bisher einer anderen Nutzung unterliegen und für die im RROP 2008 entsprechende Festlegungen getroffen sind. Der aktuell benannte Raumbedarf für den Neubau des VW-Werks „Trinity“ war zu der Erstellung des RROP 2008 noch nicht bekannt. Wäre er bekannt gewesen, so wären die Gebiete schon im RROP 2008 in die Abwägung eingestellt worden.

⁵ Vgl. § 1 (1) Nr. 1 und 2 ROG

Die Abstimmung der Erfordernisse an den Raum sowie die Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raum ergeben aus § 1 (1) ROG. Entsprechend sind alle wesentlichen Vorhabenwirkungen und Belastungen zu ermitteln und in Abwägung mit den positiven Vorhabenwirkungen gegenüber zu stellen. Hierbei sollen örtliche wie regionale Umweltbelastungen auf unabdingbar notwendige Eingriffe beschränkt werden (RROP 2008, III 3.3. (1)).

Die Vorhabenträgerin hat eine umfangreiche Voruntersuchung durchgeführt. Auf Grundlage von nachvollziehbaren Kriterien wurde durch ein Planungsbüro eine Alternativenprüfung für weitere mögliche Werkstandorte durchgeführt. Im Ergebnis dieser Alternativenprüfung wurde die finale Standortwahl am VW-Stammwerk begründet dargelegt. Die Vorhabenplanung wurde für diesen neuen, werksnahen Standort herausgearbeitet und zur raumordnerischen Prüfung vorgelegt (s. Antragsunterlagen).

Belange der Raumordnung

Landwirtschaft

In die raumordnerische Abwägung sind die Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die landwirtschaftliche Nutzung sowie die landwirtschaftlichen Infrastrukturen einzustellen und zu beurteilen. Durch den Bau und Betrieb der geplanten Produktionsstätte werden landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen, die im RROP 2008 als Vorbehaltsgebiet "Landwirtschaft - aufgrund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials" festgelegt sind (RROP 2008, III 2.1. (6) G).

Das Vorbehaltsgebiet „Landwirtschaft“ steht gemäß § 4 ROG als Grundsatz der Raumordnung einer planerischen Abwägung offen. Gleichwohl ist in die Abwägung einzustellen, dass dem stetigen Flächenverbrauch landwirtschaftlicher Nutzflächen raumordnerisch entgegenzuwirken ist (RROP 2008, III 2.1. (2) G). Ebenso sind der Schutz einer nachhaltigen Landbewirtschaftung und die Sicherung landwirtschaftlicher Funktionen zu berücksichtigen. Daher sollen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden (RROP 2008, III 2.1. (1,2 +6) G).

Entsprechend sind zur Beurteilung des Eingriffs in die landwirtschaftliche Nutzung und dessen Einbeziehung in die Abwägung der Grad der räumlichen Inanspruchnahme und die allgemeine Betroffenheit der Landwirtschaft durch das Vorhaben aufzuzeigen.

Durch die aktualisierte Planung des Supplier-Parks wird ein Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft überlagert betroffen.

Auf Grund von Hinweisen und Anregungen im Rahmen der Antragskonferenz v.a. aus der Landwirtschaft wurde der Supplier-Park durch die Vorhabenträgerin im Nachgang planerisch optimiert und auf Flächen östlich der K 31 räumlich neu verortet. Damit entfällt die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen westlich der Kreisstraße K 31. Aus Sicht der Landwirtschaft wird dieser neue Standort als geeigneter eingestuft.

Mit der Verlagerung des Supplier-Parks reduziert sich die Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft von 30 ha auf knapp 7 ha. In Bezug auf die Gesamtfläche des betroffenen Vorbehaltsgebietes hat der durch das Vorhaben erforderliche Flächenentzug mit ca. 12 % eine untergeordnete Bedeutung. Durch die relativ geringe Flächeninanspruchnahme dieses Vorbehaltsgebietes ist es auch nicht erheblich, dass die betroffenen Böden auf Grund ihrer Ertragsfähigkeit im teilregionalen Bezug zu den besseren Böden zählen.

Die weitere Betroffenheit des Belangs Landwirtschaft ergibt sich regelmäßig durch den weiteren Verlust landwirtschaftlicher Flächen und Funktionen, basierend auf dem Erfordernis von naturschutz- und forstfachlichen Kompensationsmaßnahmen. Diese sind auf Grund des Maßstabs der Raumordnung sowie der Frühzeitigkeit der raumordnerischen Prüfung noch nicht konkretisiert.

Die Vorhabenträgerin entwickelt zur Reduzierung des Entzugs landwirtschaftlicher Nutzflächen Möglichkeiten für die geringstmögliche Inanspruchnahme. Ergänzt wird dieses durch eine bauleitplanerische Rücknahme einer Festsetzung für gewerbliche Nutzungen im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Wolfsburg. Westlich des Verbindungsbauwerks wird zu Gunsten des Erhalts landwirtschaftlicher genutzter Flächen eine Gewerbefestlegung nicht weiterverfolgt. (vgl. Antragsunterlagen, S. 27/28).

Zur weiteren Vermeidung von vorhabenbedingten Eingriffen wurde im Rahmen der Stellungnahmen zur Antragskonferenz empfohlen, dass das Vorhabengebiet so abgegrenzt wird, dass angrenzende landwirtschaftliche Nutzungen nicht weiter beeinträchtigt werden.

Ebenfalls angeregt wurde, dass bei Pflanzungen, Umzäunungen sowie angelegten Straßen und Querungen auf die landwirtschaftliche Nutzbarkeit, z.B. für landwirtschaftliche Fahrzeuge, Rücksicht genommen werden soll.

Auf der AK wurde die Erarbeitung einer umfassenden landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse (Drainage, Restflächen, Qualitäten etc.) eingefordert, die einen Bezug zu den landwirtschaftlichen Betrieben sowie zur Kompensationsanalyse herstellen soll.

Raumordnerische Abwägung

Durch die im Verhältnis zur Gesamtfläche der Festlegungen Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft im RROP 2008 relativ geringe Flächeninanspruchnahme wird in der raumplanerischen Abwägung die Inanspruchnahme dieses Vorbehaltsgebietes als nicht erheblich gesehen. Diese Abwägung beruht auf der Feststellung, dass

- durch die bisher vorgelegte Vorhabenplanung sowie
- durch weiter im Rahmen der nachfolgenden Planungskonkretisierung angekündigte Minimierungsmaßnahmen zur Reduzierung des Eingriffs in landwirtschaftliche Belange in Verbindung mit
- der weiteren Berücksichtigung der in dieser Prüfung gegebenen Hinweise (s.u.)

die landwirtschaftliche Nutzung durch das Vorhaben geringstmöglich verhindert und beeinträchtigt wird.

Entsprechend kommt die raumordnerische Abwägung zum Schluss, dass aufgrund vorgenannter regional- und energiewirtschaftlicher Erfordernisse an dieser Stelle dem Vorhaben Vorrang gegenüber dem Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen und der vollständigen Sicherung der landwirtschaftlichen Funktionen eingeräumt werden kann.

Zur Berücksichtigung der Erfordernisse der Landwirtschaft werden nachfolgende Hinweise und Anregungen für die Bauleitplanung und das nachfolgende Plangenehmigungsverfahren gegeben.

Raumordnerische Erfordernisse

- Um zu verbleibende Nutzungseinschränkungen und Eingriffe in Ackerböden und landwirtschaftliche Infrastrukturen zu vermeiden wird in die Landesplanerische Beurteilung der Hinweis aufgenommen, dass in der Bauleitplanung und im Plangenehmigungsverfahren eine weitere maßstabsangepasste Minimierung der Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen geprüft, mit den Fachstellen der Landwirtschaft abgestimmt und entsprechende Modifizierungen vorgenommen werden (vgl. RROP 2008, III 2.1 (1) G).
- Die zu erwartende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für naturschutzfachliche oder waldrechtliche Kompensationserfordernisse ist darzulegen. Die Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist zu begrenzen. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sollen soweit wie möglich nicht auf Vorbehaltsgebieten „Landwirtschaft“ realisiert werden (vgl. RROP 2008, III 2.1 (1) G).
- Eine frühzeitige fachliche Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Bezirksstelle Braunschweig sowie dem Landvolk Niedersachsen, Kreisverband Gifhorn e.V. wird empfohlen (vgl. RROP 2008, III 2.1 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Es wird angeregt, dass bei Pflanzungen, Umzäunungen, sowie angelegten Straßen und Querungen auf die landwirtschaftliche Nutzbarkeit, z.B. für landwirtschaftliche Fahrzeuge, Rücksicht genommen wird.
- Ebenfalls wird die Erarbeitung einer umfassenden landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse angeregt. Berücksichtigung finden sollten u.a. Drainagen, Restflächen, Qualitäten etc.) sowie insbesondere der Bezug zu den landwirtschaftlichen Betrieben sowie zu den sich durch die Vorhabenplanung ergebenden Kompensationserfordernissen.

Forstwirtschaft / Wald

Durch das geplante Vorhaben der geplanten Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge – Trinity werden Waldflächen in Anspruch genommen. In die raumordnerische Abwägung sind die durch das Vorhaben entfallenden oder beeinträchtigten Funktionen der im RROP 2008 festgelegten Waldgebiete einzustellen.

Hinsichtlich der Vorhabenplanung sind hier die im RROP 2008 als Vorbehaltsgebiet „Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ betroffenen Waldflächen von Bedeutung. Mit diesem Grundsatz der Raumordnung sollen Waldgebiete mit besonderen Funktionen gesichert werden. Die besonderen Funktionen als Klimaschutzwald oder für den Lärm- oder Immissionsschutz sollen erhalten und diese Gebiete möglichst als Dauerwald bewirtschaftet werden. Dabei sollen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. (Vgl. RROP 2008, III 2.2 09 G).

Darüber hinaus legt das RROP 2008 fest, dass die Waldflächen im Großraum Braunschweig aufgrund ihrer ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktion zu erhalten, vermehrt und durch eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig gesichert werden sollen (vgl. RROP 2008, III 2.2 (1) G). Hierbei sollen Waldränder und ihre Übergangszonen aufgrund ihrer ökologischen Funktionen und ihrer Erlebnisqualitäten grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Zu den Waldrändern soll ein Mindestabstand von 100 m eingehalten werden (vgl. RROP 2008, III 2.2 (3) G).

Durch das geplante Vorhaben werden zwei Waldflächen in Anspruch genommen und der erforderliche Mindestabstand zu Wald mehrfach nicht eingehalten, wodurch sich eine raumordnerische Betroffenheit ergibt:

Die Inanspruchnahme von knapp 4 ha des im Nord-Osten des Vorhabengebietes gelegenen Vorbehaltsgebietes „Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ ist gemäß der Vorhabenplanung zum Erreichen eines wirtschaftlichen Betriebsablaufs mit erforderlicher kompakter Konstellation von Karosseriebau, Montagehalle und Lackiererei erforderlich. Die Vorhabenträgerin gibt an, dass eine funktionale Veränderung des Standortlayouts zur Vermeidung der Waldinanspruchnahme als Variante geprüft wurde, jedoch auch im Hinblick auf künftige Erweiterungsabsichten ausscheidet.

Für das geplante Verbindungsbauwerk zum Stammwerk wird auf ca. 2,3 ha Wald in Anspruch genommen. Um dies zu mindern, wurde eine Verschiebung des Bauwerks geprüft. Ergebnis ist, dass eine Verschiebung des Bauwerks nicht realisierbar sei, da sich in dem nördlich anschließenden Vorranggebiet „Industrielle Anlagen“ bereits Unternehmen bzw. Einrichtungen befinden. Das Bauwerk kann daher nur durch einen östlichen Schwenk weitergeführt werden, sodass die Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes „Besondere Schutzfunktionen des Waldes“ nicht vermeidbar ist.

Durch die Waldinanspruchnahmen werden die im RROP 2008 geforderten Schutzabstände zum verbleibenden Wald von 100 m nicht eingehalten.

Des Weiteren werden während der Bauphase temporär baubedingt zusätzliche Flächeninanspruchnahmen zur Lagerung von Baumaterialien, -geräten und -maschinen auf Waldflächen im Vorhabengebiet eingerichtet.

Die Vorhabenträgerin führt zu diesen Eingriffen in den Antragsunterlagen aus, dass als Kompensation Ersatzaufforstungen möglichst in Ergänzung der nahegelegenen Waldflächen im Verhältnis von mindestens 1:1 erfolgen sollen. Dies werde in Abhängigkeit der Ergebnisse eines forstfachlichen Gutachtens im B-Plan Verfahren festgelegt.

Forstfachlich wird auf der Antragskonferenz die vollständige Erfassung der Waldflächen sowie die darauf aufbauende walddrechtliche Ersatzplanung auf Ebene der Bauleitplanung eingefordert. Ebenso wird an das Minimierungsgebot, das sich aus dem Walderhaltungsgebot in § 1 NWaldLG ergibt, erinnert und gefordert, dies der Planung zu Grunde zu legen. Gleiches gelte auch für den Mindestabstand von 100 m zum Wald.

Raumordnerische Abwägung

Aufgrund der relativ geringen Waldinanspruchnahme wird unter Beachtung der nachfolgenden Hinweise und Anregungen in der raumordnerischen Abwägung den regionalwirtschaftlichen Erfordernissen und der Umsetzung des Vorhabens Vorrang gegenüber dem Belang Forstwirtschaft / Wald und der vollständigen Sicherung der Waldfunktionen eingeräumt.

Raumordnerische Erfordernisse

- Bei Plankonkretisierung zur Bauleitplanung und zum Plangenehmigungsverfahren sollen die Erfordernisse zum Wald /zur Forstwirtschaft berücksichtigt werden. Erforderliche Schutzabstände von 100 m

zum Wald sollen weit möglichst gewahrt werden, um die ökologischen Funktionen und ihre Erlebnisqualitäten der Waldränder und ihre Übergangszonen zu erhalten. Hierzu soll eine frühzeitige Abstimmung mit den forstfachlichen Behörden erfolgen (RROP 2008, III 2.2 (3) G).

- Kompensationserfordernisse sollen forstgutachterlich erfasst werden. Zur anschließenden Ausplanung der Kompensation sollen im Rahmen der Bauleitplanung bzw. auch des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens frühzeitig Abstimmungen mit den entsprechenden Fachbehörden / Stellen durchgeführt werden (RROP 2008, III 2.2 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Es wird der Hinweis gegeben, dass die Hubertusstraße unmittelbar an eine nördliche Waldfläche angrenzt. Für die konkretisierende Bauleitplanung wird die frühzeitige forstfachliche Abstimmung ange-regt, um Konflikte zwischen den Belangen des Verkehrs, des Waldes / der Forstwirtschaft sowie jener der Vorhabenträgerin im Vorfeld zu lösen.

Wasserwirtschaft

In die raumordnerische Abwägung sind die durch die Vorhabenplanung entstehenden Wirkungen auf den Belang Wasserwirtschaft einzustellen.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Wassergüte bzw. die Qualität des Grundwassers im Großraum Braunschweig gemäß der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) grundsätzlich gesichert und verbessert werden soll (vgl. RROP 2008, III 2.5.2 (1) G).

Überdies soll der gegenwärtige und zukünftige Bedarf an Trink- und Brauchwasser im gesamten Großraum Braunschweig sichergestellt werden. Dabei soll der Wasserbedarf so weit wie möglich aus regionalen Wasservorkommen erfolgen. Für die Wasserversorgung geeignete Wasservorkommen im Großraum Braunschweig sollen dauerhaft und bei Bedarf großflächig geschützt werden. Letzteres gilt insbesondere für die erschlossenen Grundwasservorkommen (vgl. RROP 2008, III 2.5.2 (5) G). Im Bezug zum Vorhaben ist dies hier der Grundwasserkörper „Ise-Lockergestein-links“.

Auch das LROP 2022 legt fest, dass die Deckung der öffentlichen Trinkwasserversorgung sicherzustellen ist und erschlossene Grund- und Oberflächenwasservorkommen für die öffentliche Trinkwasserversorgung zu sichern sind (vgl. LROP 2022, 3.2.4 06 Z).

Weiterhin sind die Schutzanforderungen an festgelegte Vorranggebiete Trinkwassergewinnung zu beachten (vgl. LROP 2022, 3.2.4 09 Z). Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die geeignet sind, Qualität und Quantität des zugehörigen Grundwasservorkommens erheblich zu beeinträchtigen, sind hier unzulässig (vgl. LROP 2022, 3.2.4 09 Satz 2 Z).

Zum Wohl der Allgemeinheit sind die bekannten gegenwärtigen und zu erwartenden, zukünftigen Bedarfe an Grundwasser sicher zu stellen. Eine Voraussetzung hierfür ist ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung. Darüber hinaus sollte der Wasserbedarf der öffentlichen Wasserversorgung vorrangig aus ortsnahen Wasservorkommen gedeckt und kurze Entfernungen zwischen Grundwasserentnahme- und Verbrauchsstelle angestrebt werden.

Durch das geplante Vorhaben werden Flächen in Anspruch genommen, die spezielle wasserwirtschaftliche Funktionen wahrnehmen und daher im RROP 2008 entsprechend gesichert sind.

Vom Vorhaben ist ein im RROP 2008 zur Deckung des Bedarfs an Trink- und Brauchwasser festgelegtes Vorranggebiet „Trinkwassergewinnung“ betroffen. Dem Vorranggebiet Trinkwassergewinnung liegt das Trinkwassergewinnungsgebiet Brackstedt/Weyhausen zugrunde. Alle raumbedeutsamen Planungen Maßnahmen müssen in diesen Gebieten mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (vgl. RROP 2008, III 2.5.2 (6) Z). Dieses Vorranggebiet ist ebenfalls im LROP 2022 als Vorranggebiet „Trinkwassergewinnung“ festgelegt.

Generelles Ziel dieser Vorrang-Festlegung in LROP 2022 und RROP 2008 ist es, regionale Freiräume mit Trinkwasserfunktionen vor konkurrierenden und gefährdenden Nutzungen freizuhalten.

Ergänzend erfordert eine nachhaltige und zukunftsfähige Wasserversorgung, dass Wasser jederzeit in einwandfreier Qualität (Gesundheitsvorsorge) und ausreichender Quantität (Versorgungssicherheit) zur Verfügung steht (vgl. 2008 III 2.5.3 (1) Z).

Im RROP 2008 werden dazu Wassergewinnungs- und Wasseraufbereitungsanlagen für die Trinkwasser- und Brauchwasserversorgung als Ziele der Raumordnung gesichert. Die Anlagen sind in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet „Wasserwerk / Wassergewinnungsanlage“ festgelegt. Das Vorhaben grenzt an die im RROP 2008 als Vorranggebiet „Wasserwerk / Wassergewinnungsanlage“ gesicherte Wassergewinnungsanlage der Volkswagen AG bei Brackstedt (03103000102 WGA Brackstedt).

Weiterhin beansprucht das Vorhaben Flächen, die im RROP 2008 als Vorranggebiete „Hochwasserschutz“ festgelegt sind. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. In den als Vorranggebiet „Hochwasserschutz“ festgelegten Überschwemmungsbereichen ist die weitere Inanspruchnahme von Freiraum zugunsten von Siedlungserweiterungen und -neuplanungen auszuschließen. Ausnahmen hiervon sind nur unter Beachtung wasserrechtlicher Vorgaben zulässig. (vgl. RROP 2008, III 2.5.4 (4+5) Z).

Schließlich überlagert das Vorhaben im RROP 2008 festgelegte Vorbehaltsgebiete „Abwasserverwertungsfläche“. Diese Vorbehaltsgebiete dienen dazu, teilgereinigte und geruchsfreie Abwässer der Stadt Wolfsburg auf geeigneten land- und forstwirtschaftlichen Flächen zu verrieseln oder zu verregnen. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden (vgl. RROP 2008, IV 4 (3) G).

Das Vorhaben überlagert knapp 90 ha der südlichen Randbereiche des Vorranggebietes „Trinkwassergewinnung“ nördlich von Warmenau (s. Anlagen: RROP 2008).

Diese Inanspruchnahme erfolgt dabei auf einer Fläche, die überwiegend auch als Vorranggebiet „Industrielle Anlagen“ im RROP 2008 festgelegt sowie bereits in der kommunalen Bauleitplanung als gewerbliche Baufläche festgesetzt ist.

Diese Festlegungen kennzeichnen den planerischen Willen, hier unter Beachtung der Belange und Erfordernisse für die Trinkwassergewinnung eine gewerblich-industrielle Nutzung zu sichern. In der nachfolgenden Bauleitplanung sowie im immissionsschutzrechtlichen Zulassungsverfahren ist die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen für die Trinkwassergewinnung sicherzustellen.

Das Vorranggebiet „Trinkwassergewinnung“ begründet sich durch den Grundwasserkörper „Ise-Lockergestein-links“, das in Verbindung mit dem Grundsatz des RROP 2008, III 2.5.2 (5) dem dauerhaften und großflächigen Schutz und der Sicherung der teilregionalen Wasserversorgung im Großraum Braunschweig dient. Die Verbindung der Ziele für die Sicherung regionaler Freiräume mit der Sicherung des Trinkwassers vor konkurrierenden und gefährdenden Nutzungen umfasst auch den Verbrauch und die Entnahme von Wasser. Voraussetzung für den Erhalt der wasserwirtschaftlichen Funktionen des Grundwasserkörpers ist das Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu in ihren Antragsunterlagen aus, dass mit dem Trinity Werk keine Erhöhung der aktuell genehmigten Wasserentnahmemenge verbunden ist. Gewährleistet werde dies u.a. durch ein in Erstellung befindliches Wasserbewirtschaftungskonzept.

Für das Trinity-Werk wird einen Wasserverbrauch von ca. 1 m³ pro Fahrzeug angestrebt, während aktuell im Rahmen der herkömmlichen Kfz-Produktion ein Wasserverbrauch von ca. 3 m³ pro Fahrzeug anzusetzen ist. Der Wasserverbrauch am Standort soll damit für jedes produzierte Fahrzeug um ca. 2/3 reduziert werden, was bei einer Produktion von 360.000 Fahrzeugen einer Verringerung um ca. 720.000 m³/Jahr entspräche (vgl. Antragsunterlagen).

Gemäß Aussagen der Vorhabenträgerin vom 29.07.2022 wird mit Verweis auf das Wasserkonzept⁶ von einem reduzierten Frischwasserbedarf von ca. 341.000 m³/Jahr ausgegangen. Dies erfolgt durch eine effiziente Wassernutzung, durch die Nutzung von Betriebswasser aus dem Stammwerk sowie der Nutzung anfallenden Regenwassers.

Hinsichtlich der genehmigten und tatsächlichen Wasserentnahmemengen sind die zu Grunde gelegten Kfz-Produktionszahlen in Bezug zum Wasserverbrauch pro Kfz wesentlich. Hier ist es erforderlich, dass die prognostizierten Produktionszahlen verlässlich fixiert werden. Dies gilt sowohl für das neue Trinity-, als auch das Stammwerk. Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass in der Summe nicht mehr Wasser verbraucht wird als bisher genehmigt ist. Dies gelte auch für die Übergangsphase, wenn sowohl E-Fahrzeuge

⁶ Wasserkonzept für das Trinity-Werk, Stand: 13.06.2022

im Trinity Werk als auch Verbrennermodelle im Stammwerk produziert werden (schriftliche Aussage auf Nachfrage der Vorhabenträgerin vom 29.07.2022).

Die Vorhabenträgerin plant gemeinsam mit der WEB⁷ das Brauchwasser soweit aufzubereiten, dass es auch für den Lackierprozess zu verwenden ist. Dies würde den Frischwasserverbrauch weiter reduzieren. Nach Aussage der Vorhabenträgerin würde das Trinity-Werk damit erheblich weniger Wasser als das aktuelle Stammwerk verbrauchen. In der Summe wird damit der Wasserverbrauch (Trinity-Werk plus Stammwerk) ebenfalls reduziert werden (schriftliche Aussage der Vorhabenträgerin vom 29.07.2022).

Für die Wasserversorgung mit Frischwasser für das Stammwerk bestehen Verträge, die auch für das neue Werk genutzt werden können. Somit wird insgesamt nicht mehr Wasser verbraucht, als bisher vorgesehen. Sollte ein weiterer Bedarf an zusätzlicher Förderung von Trink- bzw. Brauchwasser für das geplante Vorhaben entstehen, so soll dieser nicht aus den werkseigenen Brunnen im „Vorranggebiet Trinkwassergewinnung“, sondern durch Harzwasser gedeckt werden. (vgl. Antragsunterlagen, S. 31).

Auf Anfrage teilt das Umweltamt der Stadt Wolfsburg mit E-Mail-Schreiben vom 15.08.2022 wasserfachlich mit, dass eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Trinkwassergewinnungsgebiet Brackstedt/Weyhausen gegeben ist. Dies gelte auch für die Fläche des geplanten Supplier-Parks. Das Trinkwassergewinnungsgebiet wird wie ein Trinkwasserschutzgebiet behandelt und die Anforderungen an den Trinkwasserschutz werden entsprechend gewürdigt.

Das Kapitel Wasserwirtschaft der Antragsunterlagen führt hinsichtlich einer Betroffenheit der Grundwasserneubildung aus, dass eine verminderte Grundwasserneubildung für das Wassergewinnungsgebiet von untergeordneter Bedeutung ist, da die Wassergewinnung aus Linsen innerhalb von Geschiebelehmsschichten gespeist wird.

Gleichwohl wird in den Antragsunterlagen die Versickerung des Regenwassers innerhalb des geplanten Vorhabengebietes als eine Maßnahme zur Sicherstellung der Grundwasserneubildung trotz Flächenversiegelung angeführt: Das versickerte Regenwasser fließt über wasserführende Lockergesteine (Sand/Kies) in Richtung der Vorfluter (Aller und Kleine Aller) ab.

Dies entspricht der Forderung des Umweltamtes der Stadt Wolfsburg sowie den oben angeführten Zielfestlegungen im RROP 2008 und LROP 2022, dass eine verminderte Grundwasserneubildung zu verhindern ist und die Eingriffe in den lokalen Grundwasserhaushalt so gering wie möglich zu halten bzw. erhebliche Beeinträchtigungen nicht zulässig sind.

Die durch das Vorhaben überlagerte Fläche des Vorbehaltsgebietes „Abwasserwertung“ umfasst gut 61 ha. Mit dieser Überlagerung gehen die gesicherten Funktionen verloren, eine weitere Abwasserwertung kann auf diesen Flächen nicht mehr erfolgen. Der für die Abwasserbeseitigung zuständige Abwasserverband Wolfsburg nimmt mit Schreiben vom 01.09.2022⁸ dazu wie folgt Stellung: „Die Verregnung kann auf Anforderung eingestellt werden. Die Rohrleitungen verbleiben im Boden und können durch VW im Zuge der Baumaßnahme zurückgebaut werden. Demnach kann die Bezeichnung „Abwasserwertungsfläche“ im Regionalplan für das betroffene Areal entfallen.“

Mit dieser Stellungnahme wird die Festlegung des Vorbehaltsgebietes „Abwasserwertung“ fachgerecht abgewogen; sie erfordert keine weitere Berücksichtigung.

Die Vorhabenplanung sieht mit dem Verbindungsbauwerk bauliche Maßnahmen innerhalb des Vorranggebietes „Hochwasserschutz“ vor. Gemäß Antragsunterlagen werden die Aller und damit der als Vorranggebiet „Hochwasserschutz“ festgelegte Niederungsbereich vom geplanten Verbindungsbauwerk mit einer Brücke gequert. Der Brückenteil des Verbindungsbauwerks über die Allerniederung beträgt ca. 320 m bei einer Bauwerksbreite von ca. 27,00 m. Derzeit sind 10 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. Die Brückenpfeiler werden voraussichtlich nicht zu einer grundlegenden Veränderung des Abflussgeschehens bei Hochwasserereignissen führen (vgl. Antragsunterlagen, S. 30).

⁷ Wolfsburger Entwässerungsbetriebe (WEB)

⁸ Datum dieses Schreibens ist das Eingangsdatum bei der Stadt Wolfsburg

Auf Nachfrage erteilt das Umweltamt der Stadt Wolfsburg wasserfachlich folgende Aussage per E-Mail⁹: Das Brückenbauwerk ist nach Aussage des Umweltamtes der Stadt Wolfsburg voraussichtlich nach aktuellem Planungsstand mit dem ÜSG vereinbar. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass die Vereinbarkeit im weiteren Verfahren (Bauleitplanung) nachzuweisen ist. Bei nachgewiesener Vereinbarkeit wird die untere Wasserbehörde eine Zulassung gem. § 78a (2) WHG erteilen. Eine Zulassung kann nur erteilt werden, wenn:

1. Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen,
 2. der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
 3. eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind.
- Hierzu sind Nachweise zu bringen.

Raumordnerische Abwägung

Aufgrund der erfolgten Ausführungen ist zum Vorranggebiet Trinkwassergewinnung raumordnungsrechtlich nach aktuellem Planungsstand kein Zielkonflikt zu erkennen. Ebenfalls entfalten die vorgebrachten raumordnerisch relevanten Belange zum Thema Trinkwasser keine Erheblichkeit, die zwingend eine vertiefte raumordnerische Prüfung erforderlich machen. Entsprechendes kann auch für das Vorranggebiet Hochwasserschutz festgestellt werden, da sich hinsichtlich der Querung des Vorranggebietes „Hochwasserschutz“ durch das Verbindungsbauwerk nach wasserfachlicher Aussage kein Zielkonflikt entwickelt. Der durch den Pfeiler des Brückenbauwerks genommene Überschwemmungsbereich ist an anderer Stelle ausgleichbar, so dass keine Beeinträchtigung des Abflussgeschehens zu erwarten ist.

Unter Beachtung der nachfolgenden Hinweise und Anregungen wird in der raumordnerischen Abwägung den regionalwirtschaftlichen Erfordernissen und der Umsetzung des Vorhabens Vorrang gegenüber dem Belang Wasserwirtschaft und der vollständigen Sicherung der wasserwirtschaftlichen Funktionen eingeräumt. Dies erfolgt auf Basis der aktuellen raumordnerischen Beurteilung, dass keine Zielkonflikte zu den von der Vorhabenplanung betroffenen Zielfestlegungen bestehen und somit unter Wahrung der Zielkongruenz die Abwägungsfähigkeit zu diesem Belang gegeben ist.

Raumordnerische Erfordernisse

- Es ist sicherzustellen, dass die zum Schutz des Grundwassers, insbesondere des Trinkwassergewinnungsgebiets Brackstedt/Weyhausen, bestehenden Regelungen zur Flächennutzung und insbesondere zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten werden. Im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren ist die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen sicherzustellen. (RROP 2008 III 2.5.2 (6) Z)
- Eine verminderte Grundwasserneubildung ist zu verhindern, die Eingriffe in den lokalen Grundwasserhaushalt sind so gering wie möglich zu halten. Dies bezieht auch vorhabenbedingte Veränderungen der oberflächennahen Grundwasserströme außerhalb des Vorhabengebietes ein. Ggf. erfordert dies hydrologische Berechnung im zu erstellenden Wassergutachten (RROP 2008, III 2.5.2 (5) G).
- Eingriffe in den Grundwasserhaushalt während der Errichtung der Fabrik sind zu prüfen und zu bewerten. Dabei sind die Möglichkeiten bzgl. einer optimierten Wasserhaltung sowie die nachhaltige Verwendung des gehobenen Grundwassers (u.a. Wiedereinleitung in das Grundwasser) zu prüfen und zu bewerten (RROP 2008, III 2.5.2 (5) G).
- Eine Veränderung bzw. Verminderung des Hochwasserabflusses bzw. des Hochwasserschutzes ist nicht zulässig. Der erforderliche Ausgleich im Überschwemmungsgebiet sowie eine Nachweisführung ist mit der unteren Wasserbehörde abzustimmen. Insgesamt ist die Inanspruchnahme des Vorranggebietes Hochwasserschutz so gering als möglich zu halten. Es wird angeregt, Auswirkungen des Klimawandels auf Hochwasserereignisse zu berücksichtigen (RROP 2008, III 2.5.4 (4+5) G).
- Der Allerkanal hat eine hohe Bedeutung für den Barnbruch. Verminderte Wassermengen im Allerkanal sind auszuschließen (RROP 2008, III 2.5.1 (3) (Z) und 2.5.2 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Auf den zu berücksichtigenden Gewässerentwicklungsplan „Aktionsplan Kleine Aller“ wird hingewiesen.
- Die frühzeitige und enge Abstimmung mit dem Aller-Ohre-Verband wird empfohlen, um das Vorhaben in das Wasserregime im weiträumigen Bereich um das Vorhabengebiet einzubinden und die Anforderungen aufeinander abzustellen.

⁹ Umweltamt der Stadt Wolfsburg, E-Mail-Schreiben vom 15.08.2022

Wohnen, Industrie, Gewerbe, Sondernutzungen

In die raumordnerische Abwägung sind Vorhabenwirkungen auf die Siedlungsentwicklung einzustellen und zu beurteilen.

Im Bereich „Wohnen“ fokussiert sich die Prüfung v.a. auf die Schutzzwecke und Ziele beim Schutzgut Mensch. Bei diesem Belang ist die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse als ein wichtiger raumordnerischer Grundsatz zu prüfen. Hier sind v.a. negative Wirkungen und Gefahren auf den Menschen, die sich durch das Vorhaben und geringe Abstände ergeben können, zu prüfen.

Im Rahmen dieser raumordnerischen Prüfung erfolgt eine erste Einschätzung, indem wesentliche Konflikte ausgeschlossen und frühzeitiger Regelungsbedarf ermittelt wird. Entsprechend sollen die konkreten, raumordnungsrechtlichen Vorgaben und Erfordernisse in der nachfolgenden kommunalen Bauleitplanung bzw. im immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren umgesetzt, beachtet und berücksichtigt werden. Bereits auf der Ebene der Raumordnung zum Vorhaben eingestellte Hinweise und fachrechtliche (An-) Forderungen werden als Hinweise an die nachfolgenden Verfahrensebenen weitergegeben.

Im Bereich „Industrie / Gewerbe“ berücksichtigt die raumordnerische Prüfung die Stärkung der regionalen / teilregionalen Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit oder die Sicherung und Entwicklung von hochtechnisierten Standorten wie etwa der Stahl- und Automobilproduktion.

Im RROP 2008 wurden gerade mit Augenmerk auf die letztgenannten Branchen und Technikcluster Vorranggebiete „Industrielle Anlagen“ gesichert, die hier diesen speziellen Nutzungen langfristig Raum und Entwicklungsmöglichkeiten gewähren (vgl. RROP 2008, II 1.2 (1) Z).

Die Gebietsfestlegung „Industrielle Anlagen“ ist in den regional-wirtschaftlichen Kontext eingebunden: So soll allgemein eine an die örtlichen Gegebenheiten angepasste gewerbliche und industrielle Entwicklung gefördert werden (vgl. RROP 2008, II 1.2 (1) S. 3) Z). Darüber hinaus wird wieder spezifisch im RROP 2008 für den oberzentralen Verbund und konkret für das Oberzentrum Wolfsburg die internationale Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie hervorgehoben und die image- und standortprägende international bedeutsame Aufgabenwahrnehmung thematisiert. Ergänzend soll eine entsprechende Ausstattung mit Infrastruktur, Forschung, Technologie und Kommunikationseinrichtungen gesichert und entwickelt sowie eine angemessene Wissenschafts-, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard gewährleistet werden (vgl. RROP 2008, II 1.1.1 (5) G).

Mit seiner direkten Anbindung zum Stammwerk verfolgt die Vorhabenplanung sowohl betriebswirtschaftlich als auch raumstrukturell nachvollziehbare Erwägungen. Mit der Verortung im Vorranggebiet „Industrielle Anlagen“ werden der Sicherung von Arbeitsplätzen und der Entwicklung moderner Technik verfolgt. Im Bereich des bestehenden regionalen Automobil-Clusters werden mit dem Vorhaben auch regionalwirtschaftliche Entwicklungsziele umgesetzt. Der Standort wurde gutachterlich als regional bedeutsamer Gewerbestandort definiert (vgl. KOREG, 27.02. 2020, Veröffentlichung RGB: Gebiets-Nr. 69, z.T. 70).

Hinsichtlich des Bereichs „Wohnen“ ist auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen festzustellen, dass die Lage im Raum mit hinreichenden Abständen von 200-500 m zur Wohnbebauung in den Ortsteilen Warmenau, Kästorf, Kreuzheide und Brackstedt als verträglich einzustufen ist. Erhebliche Immissionen mit regelmäßigen erheblichen Belastungen der Wohnbevölkerung sind auf Ebene der Raumordnung nicht zu erkennen. Fachrechtlich sind nachfolgend in Bauleitplanung und Genehmigungsverfahren entsprechende Nachweise zu erbringen.

Raumordnerische Abwägung

Die Vorhabenplanung ist mit den raumordnerischen Entwicklungszielen zur Siedlungs- und Versorgungsstruktur sowie zur gewerblichen und industriellen Entwicklung der Region vereinbar. Wesentliche Belastungen, die in einem raumordnungsrechtlichen Verfahren zu klären wären, sind nicht festgestellt worden.

Siedlungsbezogene Freiraumstruktur

In die raumordnerische Abwägung sind Vorhabenwirkungen auf die siedlungsbezogene Freiraumstruktur einzustellen und zu beurteilen.

Zu Sicherung, Erhalt und Entwicklung dieses Belangs formuliert das RROP 2008 verschiedene Grundsätze. Im Zusammenhang mit der Vorhabenplanung ist hier die grundsätzliche Festlegung wesentlich, nach der die eigenständige Wahrnehmbarkeit von Orts- und Gemeindeteilen durch gliedernde regionale Freiräume gesichert und weiterentwickelt werden soll. Anwendung finden soll dieser Grundsatz insbesondere zwischen

den Siedlungsbereichen an den regional bedeutsamen Siedlungsachsen sowie in Bereichen mit verstärkten Verdichtungstendenzen im Umland der Oberzentren (vgl. RROP 2008 III 1.2 (2) G).

Raumordnerische Abwägung

Mit der regionalbedeutsamen Vorhabengröße und der baulich kompakten Entwicklung, aber auch mit der Verlagerung des Supplier-Parks ist entsprechend dieser regionalplanerischen Vorgabe Sorge getragen worden, sodass ergänzend über vorhabenbezogenen Maßnahmen wie Dach- oder Fassadenbegrünung, naturnahe Einfriedung und Flächenmodellierung etc. der erforderliche Eingriff auf das geringstmögliche Ausmaß reduziert und möglichst harmonisch in die Umgebung eingefügt werden kann.

Bei Berücksichtigung dieser Umsetzungserfordernisse ist dem Belang Siedlungsbezogene Freiraumstruktur hinreichend Rechnung getragen. Mögliche verbleibende Defizite sind nach Abwägung hinzunehmen, den regionalwirtschaftlichen Erfordernissen und der Umsetzung des Vorhabens Vorrang gegenüber dem Belang Siedlungsbezogene Freiraumstruktur eingeräumt wird.

Natur und Landschaft

In die raumordnerische Abwägung sind Vorhabenwirkungen auf Natur und Landschaft, auf Pflanzen, Tiere und Lebensräume einzustellen und zu beurteilen.

Wesentliche Beurteilungsgrundlage in der raumordnerischen Prüfung sind die Grundsätze und Ziele der Raumordnung.

Allgemeine Vorgaben bezüglich des Umgangs mit Natur und Landschaft werden grundlegend unter § 2 (2) Nr. 5+6) ROG formuliert und rahmenbildend vorgegeben. Dort heißt es u.a., dass

- Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten sind,
- der Raum in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen ist und
- bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen sowie
- die biologische Vielfalt zu schützen ist.

Im Landesraumordnungsprogramm werden die vorgenannten Grundsätze ergänzt und konkretisiert. So ist im LROP 2022 festgelegt, dass für Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild wertvolle Gebiete, Landschaftsbestandteile und Lebensräume zu erhalten und zu entwickeln sind (LROP 2022 3.1.2 (01) Z). Des Weiteren sollen zur Unterstützung der Umsetzung des Biotopverbundes durch die nachgeordneten Planungsebenen und zur Schonung wertvoller land- und forstwirtschaftlicher Flächen Kompensationsmaßnahmen vorrangig in Flächenpools und in den für den Biotopverbund festgelegten Gebieten inklusive der Habitatkorridore umgesetzt werden (vgl. (LROP 2022 3.1.2 (05) G).

Im RROP 2008 werden die Vorgaben zu Natur und Landschaft aus dem ROG ebenfalls aufgenommen und weiter ausgeführt: Natur und Landschaft sollen 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 (vgl. RROP 2008, III. 1.4 (1) G).

Darüber hinaus werden im Regionalplan sowie Landesraumordnungsprogramm gebietsbezogene Ziele und Grundsätze festgelegt, die konkrete Räume in ihren Funktionen und Nutzungen für Natur und Landschaft sichern.

Mit Bezug auf die Vorhabenplanung (s.w.u.) sind hier die nachfolgenden Festlegungen zu nennen:

- Vorranggebiete „Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung“ (vgl. RROP 2008, III 1.4 (7) Z) (angrenzend).
- Vorranggebiet „Biotopverbund (linienhaft)“ (vgl. LROP 2022, 3.1.2 (02) Z)

Entsprechend § 4 ROG müssen in den Vorranggebieten raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den vorrangigen Zweckbestimmungen vereinbar sein und in den Vorbehaltsgebieten sind die festgelegten

Erfordernisse zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Vorhabenplanung werden Flächen für Natur und Landschaft in Anspruch genommen oder können geringfügig randlich betroffen sein:

Das Verbindungsbauwerks zum Stammwerk überquert ein die Allerniederung schützendes Vorranggebiet „Biotopverbund (linienhaft)“. Durch die Aufständigung des Brückenbauwerks in diesem Bereich wird eine Durchgängigkeit des Biotopverbunds gewährleistet, so dass die Überlagerung keinen Zielkonflikt provoziert.

Weiterhin kann im Bereich des Verbindungsbauwerks zum Stammwerk eine Überlagerung des westlich und östlich angrenzenden Vorranggebietes „Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung“ randlich gegeben sein. Die sich ggf. konkret entwickelnde Überlagerung kann erst durch die detaillierte Ausbauplanung im Rahmen der nachfolgenden Bauleitplanung ermittelt werden. Aufgrund der bisherigen Antragsunterlagen mit nachgereichten Informationen zum Verbindungsbauwerk (Arbeitsstand vom 01.09.2022, s. Anlage) ist festzustellen, dass mögliche geringfügige Überlagerungen lediglich im Rahmen der maßstabsbedingten raumordnerischen Unschärfe zu erwarten sind, sodass hierdurch kein Zielkonflikt zum Vorranggebiet „Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung“ ausgelöst wird.

Zielkonflikte sind somit nicht gegeben.

Raumordnerische Abwägung

Hinsichtlich der Beanspruchung von Natur und Landschaft ist zum einen positiv festzustellen, dass die Vorhabenträgerin nach eigener Abwägung durch den gewählten Werksstandort mit der direkten Anbindung an das Stammwerk erhebliche Synergieeffekte nutzen und so gemäß Antragsunterlagen eine zusätzliche Flächenversiegelung im Umfang von ca. 150 h vermeiden kann. Diese Flächenreduzierung durch das Vorhabenlayout trägt demgemäß erheblich zur Reduzierung des Eingriffs im Freiraum, bei Natur und Landschaft bei.

Wird dazu im Rahmen der weiteren Vorhabenkonkretisierung die weitestgehende Eingriffsminimierung in den Naturhaushalt angestrebt, so kann die Beanspruchung von Natur und Landschaft auf einem geringen Maß gehalten werden. Insbesondere wenn die Optimierung der naturschutzfachlichen Erfordernisse unter Hinzuziehung der einschlägigen Fachbehörden erfolgt. Das Vorhaben ist mit dem Belang Natur und Landschaft vereinbar. Direkte Flächenüberlagerungen sind bis auf die Festlegung Vorranggebiet „Biotopverbund (linienhaft)“ nicht gegeben. Die hierdurch geforderte Durchgängigkeit des Biotopverbunds bleibt durch das Brückenbauwerk gewahrt.

Wenn die Kompensationserfordernisse räumlich vorrangig im Vorhabengebiet oder sonst möglichst im direkten Umfeld erfolgen bzw. in den für den Biotopverbund festgelegten Gebieten inklusive der Habitatkorridore umgesetzt werden und landwirtschaftliche Nutzflächen dabei möglichst nicht in Anspruch genommen werden, kann nach Abwägung das Vorhaben mit der Belang Natur und Landschaft als vereinbar festgestellt werden.

In den nachfolgenden Verfahren wäre im Rahmen einer vertiefenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu ermitteln (§ 10 Abs. 3 NROG), ob und in welchem Umfang und welcher Erheblichkeit ggf. noch negative Wirkungen durch das Vorhaben verursacht werden.

Da aus dargelegten Gründen auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verzichtet wird, erfolgt die formelle UVP im Rahmen der nachfolgenden Bauleitplanung und des sich anschließenden immissionschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

Unter Beachtung der nachfolgenden Hinweise und Anregungen wird in der raumordnerischen Abwägung den regionalwirtschaftlichen Erfordernissen und der Umsetzung des Vorhabens Vorrang gegenüber dem Belang Natur und Landschaft eingeräumt. Dies erfolgt auf Basis der raumordnerischen Beurteilung, dass keine Zielkonflikte zu den von der Vorhabenplanung betroffenen Zielfestlegungen bestehen und somit unter Wahrung der Zielkongruenz die Abwägungsfähigkeit zu diesem Belang gegeben ist.

Raumordnerische Erfordernisse

- Die Eingriffsminimierung in den Naturhaushalt soll maximal angestrebt werden. Dabei sollen unter Hinzuziehung der einschlägigen Fachbehörden alle naturschutzfachlichen Optimierungsmöglichkeiten ermittelt und in der Vorhabenplanung sowie Bauleitplanung umgesetzt werden. (RROP 2008, III. 1.4 (1) G)

- Kompensationserfordernisse sollen räumlich im Vorhabengebiet oder möglichst im direkten Umfeld erfolgen. RROP 2008, III. 1.4 (1)
- Ansonsten sollen Kompensationsmaßnahmen vorrangig in Flächenpools und in den für den Biotopverbund festgelegten Gebieten inklusive der Habitatkorridore umgesetzt werden (LROP 2022 3.1.2 (05) G) Landwirtschaftliche Nutzflächen sollen dabei möglichst nicht in Anspruch genommen werden. RROP 2008 III 2.1 (1) G).
- Im Vorhabengebiet sollen bei sämtlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Artenvielfalt und zur Kompensation die Anforderungen von Hoch- und Niedrigwässer berücksichtigt werden (RROP 2008, III. 1.4 (1) G).

Erholung und Tourismus

In die raumordnerische Abwägung sind Vorhabenwirkungen auf Erholung und Tourismus einzustellen und zu beurteilen. Wesentliche Beurteilungsgrundlage in der raumordnerischen Prüfung sind die Grundsätze und Ziele der Raumordnung.

Als Vorgabe findet sich hierzu im RROP 2008 der Grundsatz, dass zum Erhalt und zur Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität insbesondere die Erholungsbereiche im Umland der Ober- und Mittelzentren sowie in Bereichen mit hoher Siedlungstätigkeit gesichert werden sollen (vgl. RROP 2008, III 2.4 (2)).

Hierfür werden u.a. Vorranggebiete „Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ als Ziele der Raumordnung festgelegt. Diese Zielfestlegung umfasst Gebiete mit besonderer landschaftlicher Vielfalt, Eigenart und Schönheit, die aufgrund der natürlichen oder kulturhistorischen Landschaftsausstattung gute Voraussetzungen für die ruhige, landschaftsbezogene Erholungsnutzung bieten. Sie sind zu sichern und zu entwickeln (vgl. RROP 2008, III 2.4 (4)).

Ebenso sollen Gebiete mit Bedeutung und Eignung für Erholung und Tourismus sowie Entwicklungsachsen für die landschaftsbezogene Erholung entlang der Fließgewässer und Wasserstraßen gesichert und entwickelt werden (vgl. RROP 2008, III 2.4 (5)).

Mit der Vorhabenplanung werden Flächen der Allerniederung indirekt berührt, die durch ihren besonderen landschaftlichen Wert eine Bedeutung für die Erholungsfunktion des Oberzentrums Wolfsburg wahrnehmen und hierfür als Vorranggebiet „Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ festgelegt sind. Dies liegt südlich des geplanten Vorhabengebietes bzw. westlich und östlich des Verbindungsbauwerkes. Dabei erfolgt keine direkte Flächenüberlagerung. Betroffen ist das Vorranggebiet „Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ insofern, als dass Schallimmissionen einwirken können und das Landschaftsbild durch das nahe Verbindungsbauwerk zum Stammwerk bautechnisch überformt wird.

Gleiches gilt für das Vorbehaltsgebiet „Natur und Landschaft“, das sich in ost-westlicher Ausdehnung ebenfalls entlang der Allerauen-Landschaft erstreckt und somit beidseits des Verbindungsbauwerks indirekt durch Schall- und visuelle Wirkungen betroffen ist. Es werden Maßnahmen in Betracht gezogen um Lärmimmissionen, die vom Verbindungsbauwerk ausgehen, gering zu halten.

Wesentlich wirkt sich die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Verlagerung des Supplier-Parks aus, da durch diese wohnungsnahen Erholungsbereiche für den Ortsteil Warmenau erhalten bleiben.

Aufgrund bestehender Vorbelastungen im Bereich von Lärm und weiteren Immissionen durch das bestehende VW-Stammwerk können hier keine zusätzlichen erheblichen Belastungen festgestellt werden. Einzig das Verbindungsbauwerk stellt eine zusätzliche Quelle von Immissionen in Bezug auf das Vorranggebiet „Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ sowie das Vorbehaltsgebiet „Natur und Landschaft“ in der Allerniederung dar. Der Einsatz von Lärmschutzwänden wird hier geprüft.

Raumordnerische Abwägung

Aufgrund der mangelnden Erheblichkeit des Vorhabens auf den Belang Erholung und Tourismus wird in der raumordnerischen Abwägung den regionalwirtschaftlichen Erfordernissen und der Umsetzung des Vorhabens Vorrang gegenüber dem Belang Erholung eingeräumt. Dies erfolgt auf Basis der raumordnerischen Beurteilung, dass kein Zielkonflikt zu der von der Vorhabenplanung betroffenen Zielfestlegung besteht, mögliche Beeinträchtigungen durch einfache Maßnahmen wie eine Lärmschutzwand vermieden werden können und somit unter Wahrung der Zielkongruenz die Abwägungsfähigkeit zu diesem Belang gegeben ist.

Verkehr

In die raumordnerische Abwägung sind durch das Vorhaben induzierte Beeinträchtigungen auf die verkehrliche Nutzung sowie die verkehrstechnischen Infrastrukturen einzustellen und zu beurteilen. Erforderlich wird diese Prüfung, da sich durch den Bau und Betrieb der geplanten Produktionsstätte Verkehre entwickeln bzw. verlagern. Dabei wirkt sich das Vorhaben v.a. auf den Güterverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr aus. Waren und fertige Produkte müssen an- und ausgeliefert werden, Beschäftigte und Besuchende müssen das Werk gut erreichen und verlassen können.

Entsprechend ist zu prüfen, ob hiervon die verkehrlichen Festlegungen im RROP 2008 betroffen sind und ggf. die Ziele der Raumordnung hinreichend beachtet bzw. die Grundsätze angemessen berücksichtigt werden.

In § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG wird nachhaltige Mobilität, ein integriertes Verkehrssystem und die gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch einen schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr als Grundsatz definiert. Dies ist verbunden mit der Aufforderung, auf diese Umsetzung hinzuwirken und die räumlichen Voraussetzungen zu schaffen. Das LROP 2022 legt daher in diesem Zusammenhang fest, dass die funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, bedarfsgerecht auszubauen und zu optimieren ist (LROP 2022 4.1.1 01 Z). Im RROP 2008 wird dann ergänzend angeführt, dass die Verkehrsinfrastruktur der langfristigen und möglichst umweltgerechten Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft dient. Hierfür sollen Verkehrsnetze die verschiedenen Zentren der Region bedarfsgerecht verknüpfen (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G). Dementsprechend dürfen diese Netze in ihrer Funktionsfähigkeit nicht eingeschränkt werden.

- Verkehrsträger „Straßenverkehr“ -

Vom Vorhaben ist mit Bezug zum LROP 2022 und RROP 2008 v.a. der Verkehrsträger „Straßenverkehr“ betroffen, da ein erheblicher Teil der überörtlichen Werks-Mobilität über die Nutzung von Bundesstraßen und Autobahnen geregelt wird.

In der Zeichnerischen Darstellung des LROP 2022 sind „Autobahnen“ und „Hauptverkehrsstraßen“ als Vorranggebiet festgelegt. Diese sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (vgl. LROP 2022 4.1.3 01 + 02 Z).

In der Zeichnerischen Darstellung des RROP 2008 sind „Autobahnen“, „Anschlussstellen“ und „Hauptverkehrsstraßen“ ebenfalls als Vorranggebiete festgelegt; sie bilden das regional und überregional bedeutsame Straßennetz (vgl. RROP 2008, IV 1.4 (2) Z). Durch den Zielcharakter der Vorrangfestlegungen ist dieses Netz bei nachfolgenden Planungen zu beachten. Die Vorrangfestlegungen entziehen sich einer weiteren Abwägung evtl. entgegenstehender Belange.

Mit der Vorhabenplanung werden laut Antragsunterlagen keine zusätzlichen Pendler- und Warenströme generiert, sondern bestehende Ströme verlagert. Zudem soll ein Großteil der Logistik über das Stammwerk abgewickelt werden, um Auswirkungen auf Güterverkehrsströme außerhalb des Werks auf die Anbindung des Lieferanten-Parks begrenzen zu können. Im Wesentlichen verlagern sich die Ströme innerhalb der Stadt Wolfsburg. Zu den Verkehrsverlagerungseffekten und erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen lässt die Vorhabenträgerin aktuell ein Verkehrsgutachten und ein Mobilitätskonzept erstellen.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel (NLStBV-WF) stellt in der Stellungnahme vom 16.08.2022 fest, dass das Werkslayout von „Trinity“ überwiegend Flächen für produzierendes Gewerbe vorsieht. Die Behörde geht daher davon aus, dass die Verkehrsmengen mit Errichtung des „Trinity-Werkes“ im Bereich der bereits abgestimmten Verkehrsentwicklungen liegen werden. Zur weiteren Verkehrssituation informiert die NLStBV-WF, dass bereits vor der Standortentscheidung für das neue VW-Werk ein Großteil der jetzt von Volkswagen AG überplanten Fläche über rechtsverbindliche Bebauungspläne als Gewerbeflächen ausgewiesen war. Bezüglich der Art der Nutzung der ausgewiesenen Gewerbeflächen habe es Abstimmungen zwischen der NLStBV-WF und der Stadt Wolfsburg gegeben, um eine Überlastung der vorhandenen Bundesstraße auszuschließen. So wurde seitens der Straßenbauverwaltung eine 100 prozentige Büronutzung im Gewerbegebiet Heidkoppel (nördlich der B 188) ausgeschlossen, da der dafür erforderliche Ausbaustandard der B 188 im Bestand nicht gegeben war.

Zusammenfassend werden zwar lokal bzw. in der umliegenden Werkserschließung Anpassungen im Verkehrsnetz erforderlich, aber mengenmäßig ist keine deutliche Mehrbelastung im regional-überregionalen Netz zu erwarten, so dass dessen gegenwärtige Leistungsfähigkeit erhalten bleibt und Zielkonflikte vorhabenbedingt zu den o.g. Festlegungen nicht zu erwarten sind.

Gleichwohl ist - auch mit Verweis auf die vorangehende zitierte Stellungnahme der NLStBV-WF - festzustellen, dass die Belastungen im überregional bedeutsamen Straßennetz bereits gegenwärtig grundlegend und erheblich sind. Hinsichtlich des Erhalts und der Verbesserung dieser Leistungsfähigkeit werden daher unabhängig vom Vorhaben verschiedene Verkehrsmaßnahmen durchgeführt. Wesentlich sind hier zu nennen: die Planung des Neubaus der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die Planung des vierstreifigen Ausbaus der B 188.

Hierzu informiert die NLStBV-WF mit Stellungnahme vom 16.08.2022, dass

- der vierstreifige Ausbau der B 188 zwischen der BAB 39 und der L 322 (jetzt K 5) im Fernstraßenausbau unter der laufenden Nummer 760 mit der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten ist und
- derzeit im Rahmen der Variantenuntersuchung nach Abwägung der Vor- und Nachteile die Vorzugsvariante erarbeitet werde.

Darüber hinaus informiert die Autobahn GmbH des Bundes in ihrer Stellungnahme vom 28.06.2022, dass

- für den Abschnitt 7 des Neubaus der A 39 ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss Anfang 2023 erwartet wird und
 - für die im Zuge des Neubaus der A 39, 7. Abschnitt, umgeplante Anschlussstelle Weyhausen (A39/B188/B248/K107) die Leistungsfähigkeit nachgewiesen wurde und dass hierbei bereits ein Gewerbegebiet in Warmenau in der Verkehrsbelastung berücksichtigt wurde.
- Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass für die derzeit im Verfahren befindlichen Bauleitplanungen eine Aktualisierung der Leistungsfähigkeitsberechnung mit den aktuellen Verkehrsbelastungen des Gewerbegebietes Warmenau durch die Stadt Wolfsburg durchzuführen ist.

Diese vorgenannten grundsätzlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsbewältigung sind vor allem bei den lokalen und interkommunalen Vorhabenwirkungen und dem Einpassen der „Werksverkehre“ in das örtliche Verkehrssystem zu berücksichtigen. Insofern erscheint die Beauftragung entsprechender Verkehrsgutachten durch die Vorhabenträgerin erforderlich.

Gutachterlich ermittelte erforderliche Verkehrssystemanpassungen sollen in der nachfolgenden Bauleitplanung sowie bei weiteren kommunalen Fachplanungen entsprechend dieses Grundsatzes berücksichtigt und soweit fachrechtlich geboten beachtet werden.

In dieser Landesplanerischen Beurteilung wird darauf verwiesen, dass grundsätzlich sowohl in der direkten Werksanbindung, als auch in der weiteren kommunal-interkommunalen Verkehrserschließung die Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen sind. Gleichfalls sollen Verkehrsverlagerungen und steigende Ortsdurchfahrten und Schleichverkehre, die zu erhebliche Mehrbelastungen an anderer Stelle führen, ausgeschlossen werden. Hierzu wird die frühzeitige und dauerhafte Einbindung der Fachbehörden sowie der Polizei in den weiteren Planungsprozess empfohlen.

Raumordnerische Abwägung Bereich Straßenverkehr

Es ist festzustellen, dass im Bereich Straßenverkehr unter Berücksichtigung der sich aus oben geführter Diskussion abgeleiteter und nachfolgend angeführter Hinweise keine Zielkonflikte vorliegen.

Raumordnerische Erfordernisse

- Nach ihrer Fertigstellung sollen das Verkehrsgutachten sowie das Mobilitätskonzept zu den Verkehrsverlagerungseffekten und erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in der Bauleitplanung sowie den Ausbauplanungen der B 188 berücksichtigt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Grundsätzlich sollen sowohl in der direkten Werksanbindung, als auch in der weiteren kommunal-interkommunalen Verkehrserschließung die Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit gleichzeitig berücksichtigt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).

- Verkehrsverlagerungen, die zu erheblichen Mehrbelastungen an anderer Stelle führen, sollen ausgeschlossen werden, ebenso wie erhebliche Belastungen durch mengenmäßig steigende Ortsdurchfahrten oder Schleichverkehre (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Als Vorranggebiet festgelegte „Autobahnen“, „Hauptverkehrsstraßen“ und „Anschlussstellen“ sind bei der Vorhabenplanung zu beachten. Diese sind zu sichern und in ihrer Funktion als regional und überregional bedeutsames Straßennetz zu erhalten. Dementsprechend sind auch großräumige Verkehrswirkungen im Verkehrsgutachten zu erfassen und auf ihre Zielkongruenz zu prüfen.
Die Vorrangfestlegungen entziehen sich einer weiteren Abwägung evtl. entgegenstehender Belange (LROP 2022 4.1.3 01 + 02 Z, RROP 2008, IV 1.4 (2) Z).
- Bei vorzunehmenden Verkehrsuntersuchungen sollen insbesondere die umliegenden Ortschaften im Landkreis Gifhorn mit einbezogen werden. Auch soll geprüft werden, inwieweit diese durch verkehrliche Verkehrsverlagerungen und verkehrliche Maßnahmen in der Bauphase verstärkt betroffen sind. Bei Bedarf sollen Gegenmaßnahmen entwickelt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1+2) G).
- Für die im Zuge des Neubaus der A 39, 7. Abschnitt, umgeplante Anschlussstelle Weyhausen (A39/B188/B248/K107) ist für die derzeit im Verfahren befindlichen Bauleitplanungen zum „Trinity-Vorhaben“ eine Aktualisierung der Leistungsfähigkeitsberechnung mit den aktuellen Verkehrsbelastungen des Gewerbegebietes Warmenau durch die Stadt Wolfsburg durchzuführen (RROP 2008, IV 1.4 (2) Z).
- Es wird eine frühzeitige und dauerhafte Einbindung der Fachbehörden sowie der Polizei in den weiteren Planungsprozess empfohlen (RROP 2008, IV 1.1 (1) G).
- Bei Änderungen von K 31 und B 188 sollen weitere neue Gewässerkreuzungen vermieden werden. Werden diese nicht vermieden, soll der zuständige Unterhaltungsverband Oberaller mit der detaillierten Ausgestaltung zur Förderung der Aufgabe des Gewässers im Hochwasserschutz und zur Sicherstellung der Niedrigwasserführung frühzeitig beteiligt werden (RROP 2008, IV 1.1 (1) G).

Hinweise und Anregungen

- Es wird eine frühzeitige, gemeinsam abgestimmte Kompensationsplanung (für das „Trinity-Vorhaben“ sowie den vier-streifigen Ausbau der B 188) angeraten.
- Verkehrliche Auswirkungen des Vorhabens auf bereits eingeleitete verkehrliche Baumaßnahmen im Landkreis Gifhorn sollten frühzeitig abgeprüft werden.

- ÖPNV und Umweltverbund -

Eine wesentliche Verkehrskomponente des Vorhabens sind Pendelverkehre durch Arbeitskräfte in das Werk. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und mit Blick auf Energie- und Klimaerfordernisse ist für diese Verkehrsanteile dem Umweltverbund im Besonderen Rechnung zu tragen. Dementsprechend soll die intermodale Verkehrsbewältigung gestärkt und konkret die Nutzung des ÖPNVs sowie des Rad- und Fußverkehrs bedarfsgerecht gefördert werden. Das LROP 2022 legt fest, dass der öffentliche Personennahverkehr weiterentwickelt und gestärkt werden soll (vgl. LROP 2022 4.1.2 07 G). Außerdem soll die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden (vgl. LROP 2022 4.1.2 09 G). Unter Verweis auf § 2 (2) Nr. 3 ROG sowie die Festlegungen zum ÖPNV im RROP 2008 (vgl. RROP 2008, IV 1.2 (1+2)) wird ergänzend auf den Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig (NVP 2020) abgestellt: Letztendlich soll in der Vorhabenplanung sowie der folgenden Bauleitplanung die geplante bzw. vorhandene ÖPNV-Erschließung des geplanten Trinity-Werkes (erschließende Bushaltestellen und dort haltende Buslinien) thematisiert und bedarfsoptimiert verankert werden. Ebenfalls wird im NVP 2020 auf verschiedene modulare Bausteine hingewiesen, die die Akzeptanz und Nutzungsintensivität sowie den Einzugsbereich des ÖPNVs verbessern können (z.B. Verweis auf Zubringerverkehre ((elektrisch betriebener) Fahrradverkehr in Kombination mit B+R und auch P+R).

Da das Radfahren bei der umweltgerechten und intermodalen Mobilitätsbewältigung zunehmend an Bedeutung gewinnt, soll zudem das Radverkehrssystem als fester Bestandteil neben ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr in die Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden (vgl. RROP 2008, IV 1.5 (1) G). Auf das Regionale Radverkehrskonzept wird hingewiesen. Eine Berücksichtigung soll dementsprechend im Rahmen der Bauleitplanung bzw. verkehrlichen Erschließungsplanung des Werkes erfolgen. Bei der radverkehrlichen Erschließung soll dabei auf eine zügige, weitgehend umwegfreie, verkehrssichere und gefahrlose Wegführung hingewirkt werden (vgl. RROP 2008, IV 1.5 (3) G).

Abschließend wird darauf verwiesen, dass zu einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie die Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements und die Umsetzung von Maßnahmen (z. B. Jobticket, Dienstfahrrad, Fahrgemeinschaften, emissionsarmer Fuhrpark) beitragen. Auch können Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung sowie Informations- und Kommunikationstechnologie für die Reduzierung des Verkehrsaufkommens genutzt werden.

Es wird empfohlen, im Rahmen der Vorhabenplanung die vorgenannten Instrumente zur Anwendung zu bringen.

Raumordnerische Abwägung

Die Ausführungen zum Umweltverbund sind grundsätzlicher Natur und sollen generell bei Bauleitplanungen sowie konkret bei der hier diskutierten Vorhabenplanung Berücksichtigung finden. Sie dienen der Entlastung des Straßenverkehrs, der Unterstützung der Verkehrsfunktionen allgemein. Gleichfalls fördern sie das Erreichen notwendiger Klimaziele, was wie vorangehend dargestellt, bereits rechtlich durch die Grundsätze im ROG eingefordert wird. Unter Berücksichtigung der Grundsätze zum Umweltverbund bzw. Rad- und Fußverkehr im Rahmen der Vorhabenplanung und -umsetzung ist diesem Belang Rechnung getragen.

Ver- und Entsorgung (Leitungen)

In der raumordnerischen Abwägung ist die mögliche Beeinträchtigung der Energieversorgung durch das Vorhaben zu beurteilen. Im Vorhabengebiet befindet sich eine gemäß RROP 2008 als „Vorranggebiet Leitungstrasse (110 kV)“ festgelegte Leitung (RROP 2008, IV 3.3 (3) Z). Es handelt sich dabei um eine Bestandsleitung. Die Leitungstrasse ist als Ziel der Raumordnung zu beachten und darf in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Laut Aussage des Betreibers sowie von der Volkswagen AG ist die Betreibung der Leitung ohne Umverlegung möglich. In dem Fall, wird die Leitung das Betriebsgelände kreuzen. Der durch den Betreiber geforderte, dauerhafte Zugang kann gewährleistet werden.

Es sind weiterhin Hinweise zu bestehenden Telekommunikationslinien, Fernwärmeleitungen, Erdkabel sowie Trinkwasserversorgungsleitungen im Vorhabengebiet eingegangen. Diese sind im Rahmen der Planungskonkretisierung sowie in den nachfolgenden Verfahren entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu beachten.

Raumordnerische Abwägung

Es ist festzustellen, dass das Vorhaben mit dem Vorranggebiet „Leitungstrasse (110 kV)“ vereinbar ist.

Hinweise und Anregungen

- Sollte nachfolgend für die als Vorranggebiet „Leitungstrasse (110 kV)“ festgelegte Leitung eine Umverlegung der Leitung erforderlich werden, so ist diese Maßnahme einer eigenständigen raumordnerischen Prüfung zu unterziehen.
- Die in den Hinweisen benannten Leitungen (s. eingebrachte Stellungnahmen) sind in den weiteren Verfahren zu beachten und zu berücksichtigen. Eine frühzeitige Abstimmung mit den jeweiligen Betreibern wird empfohlen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Zum Zeitpunkt dieser raumordnerischen Prüfung sowie der Erarbeitung dieser landesplanerischen Beurteilung lagen die für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlichen Unterlagen, insbesondere der UVP-Bericht noch nicht vor. Da zudem von einem förmlichen ROV abgesehen wird, obliegt das weitere Prüferfordernis den nachfolgenden Planungsebenen bzw. der Bauleitplanung und dem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Im Rahmen der Antragskonferenz wurden verschiedene Hinweise und Anregungen für die UVP gegeben. Diese sind der zusammenfassenden Synopse (s. Anlage), ebenso wie den Stellungnahmen selbst zu entnehmen. Die Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Die Verträglichkeit der Vorhabenplanung mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten ist gemäß

§ 34 Abs. 1 BNatSchG vor der Zulassung oder Durchführung des Vorhabens zu prüfen. Planungen und Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung haben können, sind nur unter den Voraussetzungen der § 34 BNatSchG sowie § 26 NNatSchG [alt: § 34c NNatG] zulässig. (vgl. RROP 2008 III 1.3 (1)).

Eine Verträglichkeitsprüfung i.S. des § 34 BNatSchG ist dabei auf der frühzeitigen Ebene der Raumordnung i.A. nicht vorgesehen, da häufig noch keine abschließend ausgearbeitete Vorhabenplanung vorliegt. Die vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG (einschließlich vollständiger Prüfung etwaiger Ausnahmegründe bei fehlender FFH-Verträglichkeit etc. ist daher in der Regel erst im konkreten Zulassungsverfahren vorzunehmen. Landesplanerische Beurteilungen beziehen sich somit i.A. auf die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung, bei der die erforderliche Ermittlung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten untersucht wird.

Im Rahmen der parallel bereits in Vorbereitung bestehenden Bauleitplanung wurde eine naturschutzfachliche FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt.¹⁰ Auf die Ergebnisse dieser FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird in der Landesplanerischen Beurteilung zurückgegriffen, da sie aufgrund ihrer Detaillierung eine deutlich konkretere Betrachtung möglicher Beeinträchtigungen des Natura 2000 Schutzregimes schon auf der Ebene der Raumordnung erlaubt und damit bereits umfassender ist, als es die prinzipielle raumordnerische FFH-Verträglichkeitsvorprüfung erfordert. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und FFH-Verträglichkeitsvorprüfung werden hier somit im Ergebnis synonym verwendet.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung betrachtet die drei sich in der Nähe befindende Natura 2000 Gebiete: das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU 3021-331), vernetzungsbedingt das FFH-Gebiet „Drömling“ (EU 3431-331) sowie das EU-Vogelschutzgebiet „Barnbruch“ (EU DE 3530-401).

Durch das geplante Vorhaben erfolgt keine Flächenüberlagerung mit Vorranggebieten „Natura 2000“. Allerdings ist aufgrund der Nähe des Vorhabens zu Natura 2000 Gebieten zu prüfen, ob das Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen auf die umliegenden FFH-Gebiete einwirken und diese erheblich beeinträchtigen könnte.

Das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ reicht östlich der A 39 als etwa 50 m breiter Gewässerrandstreifen der Aller bis in die Nähe des geplanten Verbindungsbauwerks. Insgesamt umfasst das FFH-Gebiet etwa 18.030 ha. Die Mindestentfernung beträgt ca. 300 m. Das Fließgewässer Aller stellt ein wichtiges Element des naturschutzfachlichen Biotopverbunds dar. Daher besitzt es weitreichende Vernetzungsbeziehungen. Diese können sich u.U. bis in das Natura 2000 Gebiet „Drömling“ hineinziehen, was zur Berücksichtigung auch dieses FFH-Gebietes innerhalb dieser Verträglichkeitsprüfung führt.

In die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist als drittes Natura 2000 Gebiet das im Westen des Vorhabengebietes benachbarte und größtenteils das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ überlagernde EU-Vogelschutzgebiet „Barnbruch“ aufzunehmen.

In dieser Landesplanerischen Beurteilung ist die FFH-Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen dieser Gebiete vorzuprüfen.

Hinsichtlich der Vorhabenwirkungen wird in der herangezogenen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung dargelegt, dass auf Grund der Gebietsabstände allenfalls indirekte Vorhabenwirkungen auf die Natura 2000-Gebiete denkbar sind. Konkret werden hier mögliche Störbelastungen durch optische und akustische Reize (Anwesenheit von Menschen, Beleuchtung, Schall, optische Wirkung hoch aufragender Strukturen und sich bewegender Objekte) sowie Stoffeinträge über den Wasser- und Luftpfad angeführt. Grundwasserstandsabsenkungen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Angeführt wird, dass nach einer Ausarbeitung des Schalltechnischen Büros BeSB¹¹ im FFH-Gebiet von baubedingten Erschütterungen auszugehen sei, diese allerdings unterhalb der menschlichen Fühlschwelle liegen. Wahrnehmbare Erschütterungen im FFH-Gebiet sind daher mit dem Vorhaben nicht verbunden.

¹⁰ Kaiser, Prof. Dr. Thomas: FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Warmenau Süd der Stadt Wolfsburg, 09/2022

¹¹ Schalltechnisches Büro BeSB aus Berlin: Untersuchung zur Erschütterungswirkung während der Bauphase, vom 31.5.2022

Vorsorglich werden in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Barrierewirkungen berücksichtigt, auch wenn die geplante Allerquerung außerhalb der FFH-Gebiete erfolgt und sich auch keine weiteren Teile des FFH-Gebietes jenseits der Querung anschließen. Jedoch hat die Aller zu anderen Natura 2000-Gebieten eine wichtige Vernetzungsfunktion, insbesondere zum Gebiet „Drömling“. Die Aller ist damit für die Kohärenz der Natura 2000-Gebiete insgesamt bedeutsam.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung basiert auf der Vorhabenbeschreibung der Vorhabenträgerin. Dieser werden durch den Gutachter die Erhaltungsziele und maßgebliche Gebietsbestandteile gegenübergestellt, ebenso wird die Bestandssituation erfasst. Abgeleitet werden Aussagen zur FFH-Verträglichkeit.

Zusammenfassende Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung:

EU-Vogelschutzgebiet „Barnbruch“

Bei diesem EU-Vogelschutzgebiet und seinen Gebietsbestandteilen (signifikante Vogelarten) sind nach bestem wissenschaftlichen Kenntnisstand keine Zweifel gegeben, dass jegliche vorhabenbedingte Betroffenheit auszuschließen ist. Daher kann das zu betrachtende Vorhaben nicht geeignet sein, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen das EU-Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Eine Verträglichkeitsprüfung für das EU-Vogelschutzgebiet „Barnbruch“ nach § 34 BNatSchG ist damit verzichtbar.

FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (vernetzungsbedingt auf das FFH-Gebiet „Drömling“)

Nach erfolgter Analyse insbesondere unter den Aspekten

- „Stoffeinträge“,
- „Barrierewirkungen“,
- „Tierkollisionen“ und
- „Störbelastungen durch optische und akustische Reize“

wird im Ergebnis der Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete festgestellt, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung möglicher kumulativ wirkender Projekte oder Pläne zu keiner erheblichen Beeinträchtigung von für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteilen führt.

Voraussetzung für diese Nicht-Erheblichkeit oder Nicht-Beeinträchtigung mehrerer für die Erhaltungsziele maßgeblicher Gebietsbestandteile ist, dass die in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung dargestellten schadensbegrenzenden Maßnahmen¹² voll umfänglich beachtet werden. Erforderlich ist dies, um sicherzugehen, dass die ansonsten nicht zweifelsfrei auszuschließenden Beeinträchtigungen entfallen. Die beschriebenen Maßnahmen sind bereits überwiegend Bestandteil der technischen Planung des Vorhabens.

Unter Beachtung der nachfolgend angeführten schadensbegrenzenden Maßnahmen ist das Vorhaben im Sinne von § 34 (2) BNatSchG als verträglich einzustufen:

- **S1:** Die Lage in mehr als 150 m Entfernung zum FFH-Gebiet und die gewählte Dimensionierung der Brücke zur Querung der Allerniederung mit einer lichten Weite von etwa 30 m und einer lichten Höhe von mindestens 2,5 m über Geländeoberkante im Bereich der Allerquerung (Gewässer und Uferbereiche) sind beizubehalten. Außerdem dürfen Tragpfeiler der Brücke weder in der Aller selbst noch im Nahbereich der Ufer errichtet werden. Es ist ein mindestens 1 m breiter Streifen (möglichst aber 2 m breit) parallel des Ufers unangetastet zu lassen. Damit wird eine ungehinderte Durchwanderbarkeit des Brückenbauwerkes etwa für Biber, Fischotter, Fledermäuse, Fische und Rundmäuler, Libellen und Arten des Makrozoobenthos sichergestellt.
- **S2:** Auf der Brücke über die Allerniederung ist auf der Ostseite eine etwa 4 m hohe blickdichte Lärmschutzwand anzubringen. Auf der Westseite und auf dem nördlich benachbarten Wall ist eine Sichtschutzvorrichtung vorzusehen. Das verhindert einerseits Störwirkungen durch Lärmemissionen, andererseits aber auch durch optische Reize ausgelöste Störwirkungen. Außerdem werden auf diese Weise Stoffeinträge in die Aller durch Spritzwasser und Sprühnebel vermieden. Auch eine Kollision tief über

¹² FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Prof Kaiser, 09/2022, Kap. 5.4

die Verkehrsfläche fliegender Vögel oder Fledermäuse mit dem Verkehr auf der Brücke wird so in Kombination mit der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h vermieden. Um den Eintrag von Spritzwasser auch auf der Westseite zu vermeiden, ist neben der Fahrbahn für Lastkraftwagen eine etwa 1 m hohe Schutzeinrichtung aus Beton vorgesehen. Als weitere Barriere dient die etwa 6,7 m angrenzend liegende Gleisbrücke. In Kombination mit der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h wird damit der Eintrag von Stoffen in die Aller über Sprühnebel vermieden, weil bei derart geringen Fahrgeschwindigkeiten keine nennenswerte Sprühnebelentwicklung erfolgt.

- **S3:** Unvermeidbare Verkehrsbeleuchtung ist so anzubringen, dass eine Abstrahlung in das Umland vermieden wird. Es dürfen ausschließlich Leuchtkörper verwendet werden, die nicht in Richtung auf das FFH-Gebiet abstrahlen und die ausschließlich mit Leuchtdioden vom Typ „warmweiß“ bestückt sind, da deren Anlockwirkung auf Insekten geringer als die anderer Leuchtmittel ist (EISENBEIS 2013). Andere Leuchtmittel sind zulässig, sofern belastbare Nachweise vorliegen, dass deren Anlockwirkung nicht höher als die der Leuchtdioden vom Typ „warmweiß“ ist. Lichtfarbe ist ein warmweißes Licht von 3.000 Kelvin oder weniger. Leuchtgehäuse sind so abzudichten, dass Insekten oder sogar größere Tiere nicht eindringen können (siehe auch § 41a BNatSchG in der seit 1.3.2022 geltenden Fassung). Die nächtliche Beleuchtung ist nicht im Dauerbetrieb zu betreiben, sondern nur, wenn auch tatsächlich Fahrzeugverkehr erfolgt. Das kann beispielsweise durch Bewegungsmelder, Induktionsschleifen, Lichtschranken oder andere Einrichtungen gesteuert werden. Auf diese Weise werden Störeffekte durch Verkehrsbeleuchtung vermieden.
- **S4:** Anfallendes Niederschlagswasser darf weder direkt noch indirekt in die Aller eingeleitet werden oder nur gedrosselt und nach erfolgter Klärung. Insbesondere ist sicherzustellen, dass kein mit Streusalz belastetes Wasser in irgendeiner Weise der Aller zuströmt, um die Wasserqualität und das Abflussverhalten der Aller nicht zu beeinträchtigen.
- **S5:** Das Gelände unter der Brücke ist zumindest teilweise tiefer zu legen, damit die Vegetation Grundwasseranschluss erhält. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass auch unter der Brücke trotz fehlender Benetzung durch Regen Vegetation aufwachsen kann, was die Durchwanderbarkeit für Tiere erleichtert.
- **S6:** Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase sind so zu gestalten, dass es zu keiner Absenkung des Grundwasserstandes kommt. Bauzeitlich aus der Wasserhaltung anfallendes Wasser darf nur in die Aller abgeleitet werden, wenn es nachweisbar unbelastet und hinreichend sauerstoffreich ist.
- **S7:** Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass keine das Wasser der Aller verunreinigenden Stoffe in das Gewässer gelangen. Sofern entsprechende Stoffe freigesetzt werden, sind diese beispielsweise mit Planen aufzufangen, die über dem Gewässer aufgespannt werden.
- **S8:** Während der Bauphase sind baubedingte Störwirkungen durch Licht zu vermeiden, in dem keine in das FFH-Gebiet abstrahlende Baustellenbeleuchtung eingesetzt wird. Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nicht im Nahbereich des FFH-Gebietes vorgesehen werden. Es ist ein Mindestabstand von 100 m einzuhalten.

Auf dieser FFH-Vorverträglichkeitsuntersuchung aufbauend hat die Umweltbehörde der Stadt Wolfsburg auf Nachfrage mit E-Mail-Schreiben vom 15.08.2022 fachbehördlich bestätigt, dass keine erhebliche FFH-Betroffenheit zu erwarten ist.

Hinsichtlich der naturschutzfachlichen Vereinbarkeit des Vorhabens mit den FFH-Gebieten „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (EU-Kennzahl 3021-331) und „Drömling“ (EU-Kennzahl 3431-331) wird vom Umweltamt auf die wesentlichen Aspekte der Vernetzungsfunktion sowie der Grundwasserspiegelabsenkung Stellung genommen.

- Die Vereinbarkeit des Vorhabens hinsichtlich der verbindenden Funktion wurde im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für den derzeitigen Planungsstand betrachtet. Hierbei wurde zusammenfassend festgestellt, dass „es nach bestem wissenschaftlichen Kenntnisstand keinen vernünftigen Zweifel daran gibt, dass das Brückenbauwerk über die Aller für keine für das FFH-Gebiet relevanten Arten eine Barrierewirkung entfaltet.“
- Grundwasserentnahmen mit Ausbildung von Absenktrichtern und temporären Absenken des Grundwasserspiegels sind nicht geplant. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wird auf die GW-Absenkung Bezug nehmen. Die erforderliche Trockenhaltung von Baugruben (Stützenherstellung Verbindungsbauwerk) wird über gedichtete Baugruben (Spundwandverbau mit Betonsohle) realisiert. Die Entnahme von Grundwasser beschränkt sich auf das Leerpumpen der Baugrube. Grundwasserspiegelabsenkungen sind wenn, überhaupt bei ggf. vorhandenen Undichtigkeiten der Baugrube, örtlich stark begrenzt.

Raumordnerische Abwägung

Zusammenfassend ergeben die naturschutzfachlichen Aussagen in der Umwelt- und v.a. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, dass keine erheblichen Wirkungen auf Vorranggebiete „Natura 2000“ zu erwarten sind. Es wird festgestellt, dass eine wesentliche FFH-Betroffenheit im Rahmen der raumordnerischen Flächenbeurteilung naturschutzfachlich nicht erkannt und die raumordnerische Zielkonformität entsprechend angenommen wird.

Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ist Grundlage der raumordnerischen Beurteilung der Zielkonformität des Vorhabens mit der Festlegung Vorranggebiet „Natura 2000“ im RROP 2008 und im LROP 2022.

Raumordnerische Erfordernisse

Die FFH (Flora-Fauna-Habitat)-Verträglichkeit ist abschließend zu prüfen. Die Vereinbarkeit der Vorhabenplanung mit den Vorranggebieten „Natura 2000“ (Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker (EU-Kennzahl 3021-331) und Drömling (EU-Kennzahl 3431-331)) ist im Rahmen der nachfolgenden Bauleitplanung abschließend darzulegen (vgl. RROP 2008, III 1.3 (1)).

Artenschutzprüfung

Eine Artenschutzprüfung wird im Rahmen dieser Landesplanerischen Beurteilung nicht durchgeführt. Es wird auf die Erforderlichkeit der Artenschutzprüfung hingewiesen.

E) Ergebnis

Nach Abwägung der im LROP 2022 und RROP 2008 festgelegten raumordnerischen Erfordernisse sowie unter Anwendung der entsprechenden Regelungen des ROG und NROG ist festzustellen, dass bei der hier zur Prüfung vorgelegten Vorhabenplanung „Produktionsstätte für Elektrofahrzeuge - Trinity“ die regionalwirtschaftlichen Belange gemäß RROP 2008 in Verbindung mit den positiven Wirkungen auf eine ebenfalls im RROP 2008 sowie im ROG geforderten Nachhaltigkeit gegenüber den anderen raumordnerisch relevanten Belangen überwiegen. Diese Beurteilung begründet sich vor allem in den dargestellten regionalwirtschaftlich positiven Vorhabenwirkungen sowie hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Energie- und Nachhaltigkeitsziele.

Hinweise für das nachfolgende Verfahren

Die vorstehende raumordnerische Beurteilung zur Vorhabenplanung wird der Stadt Wolfsburg für die weitere Bauleitplanung sowie dem Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig (GAA-BS) für das immissionsschutzrechtliche Plangenehmigungsverfahren übergeben.

Die im Verfahren schriftlich und elektronisch eingebrachten Hinweise und Anregungen sollen der weiteren Ausarbeitung der Planunterlagen für das nachfolgende Zulassungsverfahren sowie der Bauleitplanung dienen.

Die schriftlich zum Vorhaben eingegangenen Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin bereits bekannt bzw. werden mit dieser Landesplanerischen Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

In der Bauleitplanung und Planfeststellung ist der Regionalverband Großraum Braunschweig als untere Landesplanungsbehörde zu beteiligen. Die raumordnerischen Erfordernisse sind gemäß § 4 ROG zu beachten bzw. zu berücksichtigen.

F) Kosten

Die Landesplanungsbehörden erheben Gebühren und Auslagen nach den Bestimmungen des Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) i.V.m. Tarifnummer 71 des Kostentarifs zur Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (Allgemeine Gebührenordnung - ALLGO -) Vom 5. Juni 1997, in der jeweils geltenden Fassung.¹³ Für die Prüfung der Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens sowie für damit verbundene Beratungsgespräche und die Durchführung einer Antragskonferenz werden dementsprechend Kosten erhoben.

Der Kostenbescheid nach § 1 Abs. 1 ALLGO / Anlage Nr. 71 ergeht in einem gesonderten Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

gez.

Menzel

Anlagen

Anlage 1: Vorhabenplanung

Abbildung 1: Vorhabenplanung und Lage im Raum

Abbildung 2: Aktualisierte Vorhabenplanung (mit Verlagerung des Supplier-Parks)

Abbildung 3: Verbindungsbauwerk

Anlage 2: RROP 2008

Abbildung 4: RROP 2008

Auszug aus der Zeichnerischen Darstellung, Bereich Vorhabengebiet „Trinity“

Anlage 3: Synopse der zur Antragskonferenz und im Beteiligungsverfahren schriftlich eingegangenen Stellungnahmen (eigenständiges Dokument)

¹³ In der Fassung vom 18.06.2021, gültig ab 25.06.2021

2. Ausfertigung zur Kenntnis:

Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig
Friedrich-Wilhelm-Straße 3
38100 Braunschweig

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Braunschweig
Ludwig-Winter-Straße 2
38120 Braunschweig

Stadt Wolfsburg
Porschestraße 49
38440 Wolfsburg

Landkreis Gifhorn
Schlossplatz 1
38518 Gifhorn

Stadt Braunschweig
Platz der Deutschen Einheit 1
38100 Braunschweig

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
Dezernat 41, Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
Geschäftsbereich Wolfenbüttel
Sophienstraße 5
38304 Wolfenbüttel

I. A.



Menzel

3. z. d. A.

Anlage 1: Vorhabenplanung

Abbildung 1: Vorhabenplanung und Lage im Raum



Quelle: Antragsunterlage, 31.05.2022, Abbildung 1, S. 3
(ohne Maßstab)

Abbildung 2: Aktualisierte Vorhabenplanung
(mit Verlagerung des Supplierparks)



Quelle: Volkswagen AG, 15.09.2022
(ohne Maßstab)

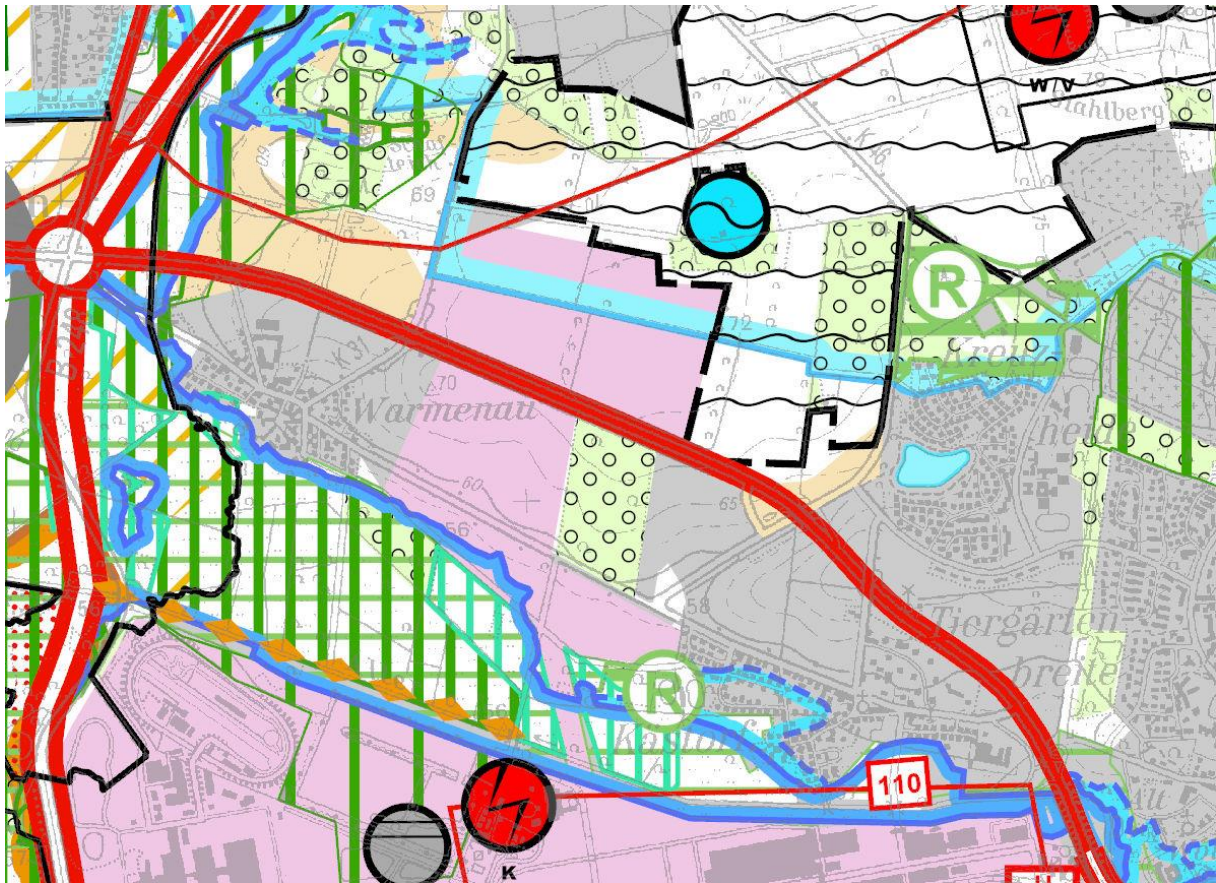
Abbildung 3: Verbindungsbauwerk



Quelle: Volkswagen AG, aktualisiert: 01.09.2022
(ohne Maßstab)

Anlage 2: RROP 2008

Abbildung 4: RROP 2008



Quelle: Regionalverband Großraum Braunschweig, 2008



Anlage 3: Synopse der zur Antragskonferenz und im Beteiligungsverfahren schriftlich eingegangenen Stellungnahmen

(eigenständiges Dokument)