

**Volkswagen Immobilien GmbH**  
Poststraße 28, 38440 Wolfsburg

## **Logistik-Optimierungs-Zentrum Braunschweig bei Harvesse (Landkreis Peine)**

**Unterlagen für eine Antragskonferenz zur Klärung  
der Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens**

**Mai 2013**

Auftragnehmer:



Prof. Dr. Thomas Kaiser  
Landschaftsarchitekt und Diplom-Forstwirt

**alw** Arbeitsgruppe Land & Wasser  
Am Amtshof 18 29355 Beedenbostel (Lkr. Celle)  
Fon 0 51 45 / 25 75 Fax 0 51 45 / 28 08 64  
Email: Kaiser-alw@t-online.de www.Kaiser-alw.de

## **Projektbearbeitung**

Prof. Dr. THOMAS KAISER, Landschaftsarchitekt u. Dipl.-Forstwirt

Beedenbostel, den 7.05.2013



Prof. Dr. Kaiser

---

## Inhalt

	Seite
<b>1. Allgemeine Beschreibung des Vorhabens</b>	<b>9</b>
1.1 Beschreibung des Vorhabens in Text und Karte	9
1.1.1 Beschreibung des Vorhabens nach Art, Größe und Umfang	9
1.1.2 Beschreibung der wichtigsten technischen Bau- und Betriebsmerkmale des Vorhabens	10
1.1.3 Angaben über Gesamtdauer des Betriebes und mögliches abschnittweises Vorgehen	10
1.1.4 Lage und Umfang der beanspruchten Fläche	10
1.1.5 Flächenbedarf und Verortung für bauliche Anlagen	10
1.1.6 Angaben über Emissionen mit Beschreibung der Emissionsquellen	11
1.1.7 Beschreibung langfristig vorgesehener Ausbau- beziehungsweise Erweiterungsvorhaben	12
1.1.8 Angaben über Maßnahmen nach Aufgabe/Ende der geplanten Nutzung (Stilllegung, Abbruch, Rekultivierung)	12
1.1.9 Weitere vorhabensspezifische Angaben	12
1.1.10 Lagepläne	12
1.2 Darstellung der planungsrechtlichen Situation (Raumordnung, Regionalplanung, Bauleitplanung)	12
1.3 Beschreibung der realen Nutzungen im Vorhabensgebiet und seiner Umgebung	13
<b>2. Raumverträglichkeitsstudie</b>	<b>15</b>
2.1 Raumstruktur, zentralörtliche Strukturen und Funktionen	15
2.1.1 Darstellung der aktuellen Situation	15
2.1.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	15
2.1.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	16
2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	16
2.1.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	16
2.2 Siedlungsentwicklung und Freiraumfunktionen	17
2.2.1 Darstellung der aktuellen Situation	17
2.2.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	18
2.2.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	18
2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	19
2.2.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	19
2.3 Landwirtschaft	19
2.3.1 Darstellung der aktuellen Situation	19
2.3.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	20
2.3.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	20

2.3.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	20
2.3.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	20
2.4	Wald und Forstwirtschaft	21
2.4.1	Darstellung der aktuellen Situation	21
2.4.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	21
2.4.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	21
2.4.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	21
2.4.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	21
2.5	Wasserwirtschaft	22
2.5.1	Darstellung der aktuellen Situation	22
2.5.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	22
2.5.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	22
2.5.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	22
2.5.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	23
2.6	Rohstoffwirtschaft	23
2.6.1	Darstellung der aktuellen Situation	23
2.6.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	23
2.6.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	23
2.6.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	24
2.6.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	24
2.7	Wohnen, Industrie, Gewerbe und Sondernutzungen	24
2.7.1	Darstellung der aktuellen Situation	24
2.7.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	24
2.7.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	25
2.7.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	25
2.7.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	26
2.8	Erholung, Freizeit und Tourismus	26
2.8.1	Darstellung der aktuellen Situation	26
2.8.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	26
2.8.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	26
2.8.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	26
2.8.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	27

---

	Seite	
2.9	Großräumige Naturschutzplanungen	27
2.9.1	Darstellung der aktuellen Situation	27
2.9.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	27
2.9.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	28
2.9.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	28
2.9.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	28
2.10	Ver- und Entsorgung	28
2.10.1	Darstellung der aktuellen Situation	28
2.10.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	28
2.10.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	29
2.10.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	29
2.10.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	29
2.11	Verkehr	30
2.11.1	Darstellung der aktuellen Situation	30
2.11.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	30
2.11.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	30
2.11.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	30
2.11.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	31
2.12	Sonstige Nutzungen	31
2.12.1	Darstellung der aktuellen Situation	31
2.12.2	Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung	32
2.12.3	Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens	32
2.12.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen	32
2.12.5	Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur	32
2.13	Fazit aus der Raumverträglichkeitsstudie	32
<b>3.</b>	<b>Umweltverträglichkeitsstudie</b>	<b>34</b>
3.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	36
3.1.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	36
3.1.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	36
3.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	37

3.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	37
3.2.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	37
3.2.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	38
3.2.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	39
3.3	Boden	39
3.3.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	39
3.3.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	40
3.3.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	40
3.4	Wasser	40
3.4.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	40
3.4.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	41
3.4.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	41
3.5	Klima und Luft	41
3.5.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	41
3.5.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	42
3.5.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	42
3.6	Landschaft	42
3.6.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	42
3.6.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	43
3.6.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	43
3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	43
3.7.1	Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen	43
3.7.2	Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich	43
3.7.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen	44
3.8	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern	44
3.9	Fazit aus der Umweltverträglichkeitsstudie	44

---

	Seite
<b>4.            Kompensationsmaßnahmen</b>	45
<b>5.            FFH-Verträglichkeitsvorprüfung</b>	45
<b>6.            Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung</b>	46
<b>7.            Quellenverzeichnis</b>	47
<b>8.            Anhang</b>	48

Anlage: Lageplan

*Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf den Anforderungen an die Vorhabensunterlagen zur Antragskonferenz des Zweckverbandes Großraum Braunschweig vom 8. Januar 2013.*

# **1. Allgemeine Beschreibung des Vorhabens**

## **1.1 Beschreibung des Vorhabens in Text und Karte**

### **1.1.1 Beschreibung des Vorhabens nach Art, Größe und Umfang**

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Bau und den Betrieb eines Logistikzentrums zur Lagerung und zum Umschlag von Kraftfahrzeugteilen.

Das Werk Braunschweig ist der älteste Standort von Volkswagen. Heute steht es für hoch entwickeltes technisches Know-how und gehört zu den weltweit führenden und größten Herstellern von Fahrwerkkomponenten. Mit mehr als 8.000 Beschäftigten stellt es Achsen, Lenkungen, Kunststoffteile, Fahrzeugkomponenten sowie Werkzeuge und Maschinen her. Die Produkte werden sowohl an die verschiedenen Marken des Volkswagen-Konzerns als auch an externe Kunden geliefert. In nahezu allen Fahrzeugen des Konzerns werden Teile aus Braunschweig verbaut.

Im Rahmen einer Neustrukturierung der Logistikprozesse ist unter anderem der Neubau eines Logistikzentrums geplant. Dieser dient der dauerhaften und stabilen Versorgung der Produktion am Standort und einem optimierten Versandprozess. Während die Anlieferung des Materials bisher dezentral an verschiedenen Abladestellen erfolgte, ist für die Zukunft eine zentrale Anlieferung im neuen Logistikzentrum vorgesehen. Hierdurch werden Querverkehre auf dem Werksgelände vermieden. Zusätzlich erlaubt eine optimierte Steuerung der eintreffenden Lastkraftwagen die Reduktion von Standzeiten. Eingehende Lastkraftwagen werden zeitnah entladen, das Material wird sortiert und systematisch in die Lagerbereiche verteilt. Gemäß dem Abruf aus der Fertigung erfolgt anschließend die planmäßige Versorgung der Produktionsbereiche aller Hallen durch getaktete Routen.

Auf etwa 40.000 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche (BGF) sind Lagerhallen mit rund 9 m lichter Höhe, auf etwa 15.000 m<sup>2</sup> Kalthallen mit rund 6 m lichter Höhe und auf etwa 750 m<sup>2</sup> Büro- und Sozialräume (dreigeschossig, Nutzfläche daher 2.500 m<sup>2</sup>) einschließlich einer Steuerstelle geplant. Hinzu kommen etwa 20.000 m<sup>2</sup> befestigte Verkehrs- und Abstellflächen sowie etwa 55.000 m<sup>2</sup> Grünflächen.

Der verkehrliche Anschluss erfolgt einerseits über die nördlich gelegene Landesstraße 321 zur Bundesstraße 214 und zur Autobahn A 2. Andererseits soll das derzeit stillgelegte, aber noch gewidmete Eisenbahngleis zwischen Braunschweig und Harvesse reaktiviert und um ein Anschlussgleis zum Logistikzentrum ergänzt werden. Für die Zuführung zur Bahn wird eine zusätzliche Grundstücksgröße von etwa 33.000 m<sup>2</sup> ein-

bezogen. Eine neue Querung von Wohngebieten erfolgt weder bei der Belieferung des Logistikzentrums noch bei der Versorgung der Produktion.

### **1.1.2 Beschreibung der wichtigsten technischen Bau- und Betriebsmerkmale des Vorhabens**

Im Logistikzentrum erfolgt die Lagerung von Roh- und Hilfsstoffen (zum Beispiel Schrauben) zur stabilen Versorgung der Produktion der Fertigungsstätten in Braunschweig sowie die Lagerung von Fertigbauteilen zum Versand an weltweite Produktionsstätten der Volkswagen AG. Das Bauwerk verfügt über Lager- und Leerguthallen, vorgelagerte Kalthallen, Büro- und Sozialflächen, eine Steuerstelle, LKW- und PKW-Stellplätze, Trailer Yard und Bahnanschlussgleis.

### **1.1.3 Angaben über Gesamtdauer des Betriebes und mögliches abschnittweises Vorgehen**

Die übliche wirtschaftliche Gesamtnutzungsdauer beträgt rund 50 Jahre. Es ist geplant, die Nutzung der Fläche als Logistikzentrum über den gesamten Zeitraum zu betreiben. Eine Drittverwendung ist nicht vorgesehen. Nach Ende der Nutzungszeit werden die baulichen Anlagen entweder einer geeigneten Folgenutzung zugeführt oder es erfolgt ein Rückbau der Anlagen.

### **1.1.4 Lage und Umfang der beanspruchten Fläche**

Das Vorhabensgebiet liegt zwischen Harvesse und Schwülper nördlich der Autobahn A 2. Es befindet sich im Landkreis Peine in der Gemeinde Wendeburg im Ortsteil Harvesse. Im Osten grenzen Flächen des Landkreises Gifhorn mit der Gemeinde Schwülper an. Das Grundstück hat eine Gesamtgröße von etwa 135.000 m<sup>2</sup>. Hinzu kommt die Fläche für den Bahnanschluss von etwa 33.000 m<sup>2</sup>.

### **1.1.5 Flächenbedarf und Verortung für bauliche Anlagen**

Auf etwa 40.000 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche (BGF) sind Lagerhallen, auf etwa 15.000 m<sup>2</sup> Kalthallen und auf etwa 750 m<sup>2</sup> Büro- und Sozialräume einschließlich einer Steuerstelle geplant. Hinzu kommen etwa 20.000 m<sup>2</sup> befestigte Verkehrs- und Abstellflächen. Die Verortung nach der derzeitigen Planung kann dem anliegenden Lageplan (siehe Anlage) entnommen werden. Die Gleishalle soll an der nördlichen Grundstücksgrenze

entstehen. Westlich und östlich der zentralen Lager- und Leerguthalle befinden sich vorgelagerte Kalthallen für den Wareneingang und Warenausgang (Ver- und Entladung der Lastkraftwagen im Gebäude). Südlich grenzt an die östlich gelegene Kalthalle der vorgelagerte Bürotrakt. Direkt an der Bundesstraße 214 (östlich des Gesamtgebäudes) befinden sich LKW- und PKW Stellplätze. Rückstauzonen sind auf dem Grundstück vorhanden. Die Steuerstelle befindet sich am südwestlichen Ende der LKW-Stellplätze.

### **1.1.6 Angaben über Emissionen mit Beschreibung der Emissionsquellen**

Emissionen entstehen durch die vorgesehene Heizung (Beheizung der Lagerflächen auf mindestens 17 °C), die Lüftung (Luftwechselrate gemäß ASR 5 ist einzuhalten) und die eingesetzten Fahrzeuge (Lastkraftwagen und Bahn). An Abfall fällt nur Hausmüll (Papier, Pappe, Folien) an. Gefahrgüter werden im Vorhabensgebiet nicht eingesetzt.

Schallemissionen treten durch die Verkehre, durch das Be- und Entladen auf dem Grundstück beziehungsweise durch die Rangiertätigkeiten und durch die Lüftungsanlage auf. An Verkehr ist zu berücksichtigen:

- Personenkraftwagen (rund 180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Drei-Schichtbetrieb, 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Normalschichtbetrieb),
- Lastkraftwagen (Anlieferung und Auslieferung mit rund 700 Bewegungen pro Tag),
- schienengebundener Verkehr (etwa zwei Züge pro Tag).

Der Straßenverkehr zum und vom Logistikzentrum wird sich in Richtung Autobahn A 2 bewegen. Es wird von folgenden zusätzlichen verkehrlichen Belastungen ausgegangen:

- 150 Lkw/Tag - Kaufteile / Leergut – also 150 Hin- und 150 Rückfahrten,
- 150 Lkw/Tag - Leergut / Herstellteile – also 150 Hin- und 150 Rückfahrten,
- 60 Lkw/Tag - Pendelverkehr Logistikzentrum – VW Werk Braunschweig – also 60 Hin- und 60 Rückfahrten,

Hinzu kommt der Verkehr der im Logistikzentrum beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### **1.1.7 Beschreibung langfristig vorgesehener Ausbau- beziehungsweise Erweiterungsvorhaben**

Derzeit gibt es keine Planung für eine Erweiterung des Logistikzentrums.

### **1.1.8 Angaben über Maßnahmen nach Aufgabe/Ende der geplanten Nutzung (Stilllegung, Abbruch, Rekultivierung)**

Es ist geplant, eine Verlängerung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer durch Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen zu erreichen. Nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer erfolgt gegebenenfalls ein Rückbau oder Neubau.

### **1.1.9 Weitere vorhabensspezifische Angaben**

In dem Logistikzentrum werden 180 operative Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in drei Schichten arbeiten (24-Stunden-Betrieb). Hinzu kommen etwa 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, welche im Dispositionsbereich im Normalschichtbetrieb arbeiten werden.

Die Ver- und Entladung der Lastkraftwagen erfolgt in vorgelagerten Kalthallen.

### **1.1.10 Lagepläne**

Siehe gesonderte Anlage.

## **1.2 Darstellung der planungsrechtlichen Situation (Raumordnung, Regionalplanung, Bauleitplanung)**

Das Landesraumordnungsprogramm (LROP) mit Stand der Änderungsverordnung vom 3.10.2012 enthält als einzige das Vorhabensgebiet betreffende zeichnerische Darstellung die im Osten des Vorhabensgebietes verlaufende Bundesstraße 214, die als Hauptverkehrsstraße gekennzeichnet ist. Da vom Vorhaben landwirtschaftliche Flächen betroffen sind, sei darüber hinaus auf die Aussagen des Landesraumordnungsprogrammes unter Punkt 3.2.1 verwiesen, wonach die Landwirtschaft in allen Landesteilen als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig erhalten und in ihrer sozio-ökonomischen Funktion gesichert werden soll. Die Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft soll gestärkt werden, wobei ökonomische

und ökologische Belange in Einklang gebracht werden sollen. Bewirtschaftungsformen, durch die die Landwirtschaft eine besondere Funktion für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege, die Erholung und die Gestaltung und Erhaltung der ländlichen Räume hat, sollen erhalten und weiterentwickelt werden. Die Landwirtschaft soll bei der Umstellung, Neuausrichtung und Diversifizierung unterstützt werden, damit so Arbeitsplätze gesichert oder neu geschaffen werden.

Das Regionale Raumordnungsprogramm des Zweckverbandes Großraum Braunschweig 2008 stellt das Vorhabensgebiet als Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft aufgrund des hohen natürlichen standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenziales dar. Außerdem ist die Fläche als Vorbehaltsgebiet „Abwasserverwertungsfläche“ dargestellt. Die Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Harvesse ist als Vorbehaltsgebiet „Sonstige Eisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr)“ dargestellt. Die im Osten verlaufende Bundesstraße 214 ist als Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ ausgewiesen, die im Norden verlaufende Landesstraße 321 als „Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung“. Nördlich der Landesstraße außerhalb des Vorhabensgebietes befindet sich ein Vorranggebiet „Rohstoffgewinnung“ für kieshaltigen Sand. Östlich der Eisenbahnstrecke außerhalb des Vorhabensgebietes ist die Niederung der Erse als Vorranggebiet für Natur und Landschaft, als Vorranggebiet Hochwasserschutz und als Vorbehaltsgebiet für Erholung dargestellt. Südlich der Autobahn A 2 befindet sich östlich der Eisenbahnstrecke ein Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz. Wendeburg südwestlich des Vorhabensgebietes ist ein Grundzentrum, Groß Schwülper nordöstlich des Vorhabensgebietes ein Standort mit grundzentralen Teilfunktionen.

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Wendeburg weist das Vorhabensgebiet als Fläche für Landwirtschaft und als Verregnungsfläche aus. Für die benachbarten Flächen sowie für die südöstlich angrenzenden Flächen der Gemeinde Schwülper gelten die gleichen Darstellungen. Mit der bevorstehenden 29. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Wendeburg ist eine Ausweisung des Vorhabensgebietes als gewerbliche Baufläche geplant. Bebauungspläne existieren für das Vorhabensgebiet nicht.

### **1.3 Beschreibung der realen Nutzungen im Vorhabensgebiet und seiner Umgebung**

Das Vorhabensgebiet wird gegenwärtig komplett ackerbaulich genutzt. Zusätzlich werden die Flächen vom Abwasserverband Braunschweig für die Abwasserverregnung genutzt. Zur Bundesstraße 214 und zur Landesstraße 321 verlaufen straßenparallel Hecken, die die Funktionen eines Spritzschutzes im Rahmen der Abwasserverregnung haben.

Als Teil der freien Landschaft unterliegt das Vorhabensgebiet zudem einer jagdlichen Nutzung, wobei allerdings keine besonderen Einrichtungen des Jagdbetriebes wie Wildäcker, Kirtungen oder Ansitzkanzeln vorhanden sind.

Die Gleise der Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Harvesse sind zwar noch vorhanden und gewidmet, jedoch ist die Strecke seit 1988 rechtlich stillgelegt.

Das Umfeld des Vorhabensgebietes wird ebenfalls ackerbaulich genutzt und dient gleichzeitig der Abwasserverregnung. Außerdem sind mit der Bundesstraße 214 im Osten und der Landesstraße 321 im Norden unmittelbar angrenzend zwei bedeutsame Straßenverkehrswege vorhanden. Die Autobahn A 2 verläuft knapp 600 m südlich des Vorhabensgebietes. Die Anschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel ist etwa 900 m entfernt. An dieser Anschlussstelle befindet sich ein Autohof.

Die nächst gelegenen Siedlungsflächen beginnen mit Harvesse in gut 300 m, Schwülper in etwa 1.000 m und Wendeburg in etwa 1.500 m Entfernung.

## **2. Raumverträglichkeitsstudie**

### **2.1 Raumstruktur, zentralörtliche Strukturen und Funktionen**

#### **2.1.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Der Stadtkern des Oberzentrums Braunschweig liegt etwa 12 km südöstlich des Vorhabensgebietes. Es bildet mit den Oberzentren Salzgitter und Wolfsburg einen oberzentralen Verbund.

Das Mittelzentrum Peine befindet sich knapp 12 km westsüdwestlich des Vorhabensgebietes, das Mittelzentrum Gifhorn etwa 19 km nordöstlich davon.

Das nächst gelegene Grundzentrum ist Wendeburg in etwa 1,5 km Entfernung. Groß Schwülper in etwa 1 km Entfernung wird als Standort mit grundzentralen Teilfunktionen eingestuft.

#### **2.1.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Der oberzentrale Verbund aus den Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg hat nach Aussage des Regionalen Raumordnungsprogrammes internationale Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie. Neben den zentralörtlichen Versorgungseinrichtungen werden image- und standortprägende international bedeutende Aufgaben wahrgenommen. Dazu sollen insbesondere eine entsprechende Ausstattung mit Infrastruktur, Forschung, Technologie und Kommunikationseinrichtungen gesichert und entwickelt sowie eine angemessene Wissenschafts-, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard gewährleistet werden. Dem Oberzentrum Braunschweig weist das Regionale Raumordnungsprogramm eine besondere Entwicklungsaufgabe Tourismus zu.

Für das Mittelzentrum Peine stellt das Regionale Raumordnungsprogramm keine speziellen Entwicklungsaufgaben dar, dem Mittelzentrum Gifhorn werden besondere Entwicklungsaufgaben Erholung und Tourismus zugewiesen.

Außerhalb der im Regionalen Raumordnungsprogramm dargestellten Vorranggebiete für industrielle Anlagen ist eine den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasste gewerbliche und industrielle Entwicklung zu fördern, wobei die Zentralitätshierarchien besonders zu beachten sind.

### **2.1.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Mit dem geplanten Logistik-Optimierungs-Zentrum Braunschweig der Volkswagen AG wird der oberzentrale Verbund aus den Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in seiner internationalen Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie gestärkt. Gleichzeitig wirkt sich das Vorhaben positiv auf eine angemessene Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard aus. Davon profitieren auch die Mittelzentren Peine und Gifhorn sowie die Grundzentren und die Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen in der Umgebung.

Bezüglich der übrigen zentralörtlichen Funktionen sind keine Vorhabenswirkungen erkennbar.

Die Zentralitätshierarchien bei der gewerbliche und industrielle Entwicklung außerhalb der im Regionalen Raumordnungsprogramm dargestellten Vorranggebiete für industrielle Anlagen werden im vorliegenden Fall insofern berücksichtigt, als sich der Standort in unmittelbarer Nachbarschaft zum Oberzentrum Braunschweig befindet und gleichzeitig mit der benachbarten Anschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel die unmittelbare Anbindung an die Autobahn A 2 erfolgt. Auch kann an die bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Harvesse auf kurzer Strecke angeschlossen werden. Zwischen dem geplanten Standort und der Autobahnanschlussstelle befindet sich ein großer Autohof, der den betreffenden Bereich bereits deutlich großgewerblich prägt.

### **2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Da sich nur positive Auswirkungen auf die betroffenen Funktionen ergeben, besteht kein Bedarf für Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie zur Kompensation von Auswirkungen.

### **2.1.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

Das geplante Logistikzentrum kann unter Berücksichtigung der Anforderungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unmittelbar an das bestehende Straßenverkehrsnetz angebunden werden, da direkt benachbart eine Bundes- und eine Landesstraße verlaufen. Der Ausbauzustand der Bundesstraße bis zur nur

etwa 900 m entfernt gelegenen Autobahnanschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel erfordert keine weiteren Ausbaumaßnahmen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand, der auf einem Telefonat mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Herr Gaffron) beruht und vorbehaltlich des derzeit in der Beauftragung befindlichen Verkehrsgutachtens und der Ergebnisse der Entwurfsvermessung ist davon auszugehen, dass die Landesstraße 321 in Richtung Osten an der signalisierten Kreuzung B 214/L 321 mit einem Linksabbieger auszustatten ist. Beim Verkehrsgutachten ist neben dieser Kreuzung auch die südlich gelegene Einmündung mit dem Autohof und die Kreuzung mit der Autobahn A 2 zu betrachten. Nach den Ergebnissen des Gutachtens soll ein Lösungsvorschlag erarbeitet und mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr besprochen werden.

Die bestehende Eisenbahnlinie ist aktuell stillgelegt und muss vor einer Reaktivierung saniert werden. Außerdem ist ein etwa 900 m langes Anschlussgleis zur Vorhabensfläche neu zu verlegen.

Hinsichtlich der Strom- und Wasserversorgung des Logistikzentrums erfolgt ein Anschluss an das vorhandene Versorgungsnetz. Für die Abwasserentsorgung stehen im Nordosten einerseits eine Freigefälleleitung und andererseits eine Druckrohrleitung zur Verfügung, an die ein Anschluss erfolgen kann. Die Entsorgung ist somit sichergestellt. Der Wasserverband Gifhorn prüft derzeit, welche Lösung geeigneter ist.

## **2.2 Siedlungsentwicklung und Freiraumfunktionen**

### **2.2.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Die nächst gelegenen Siedlungsflächen beginnen mit Harvesse in gut 300 m, Schwülper in etwa 1.000 m und Wendeburg in etwa 1.500 m Entfernung zum Vorhabensstandort. Die Flächennutzungspläne der Gemeinden Wendeburg und Schwülper sehen für den Vorhabensstandort keine Siedlungserweiterung vor. Die Gemeinde Wendeburg plant, das Vorhabensgebiet mit ihrer 29. Änderung des Flächennutzungsplanes als gewerbliche Baufläche darzustellen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm weist dem Vorhabensstandort keine besondere naturraum- oder siedlungsbezogene Freiraumfunktion zu. Auch sind keine Vorrang- oder Vorbehaltsflächen für Natur und Landschaft dargestellt. Eine gewisse Freiraumfunktion leitet sich allerdings aus der Darstellung der Flächen als Vorbehaltsge-

biet für Landwirtschaft aufgrund des hohen natürlichen standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenziales ab.

Östlich der Eisenbahnstrecke ist die Niederung der Erse als Vorbehaltsgebiet für Erholung dargestellt und erfüllt dort somit auch eine besondere Freiraumfunktion. Gleichzeitig ist die Niederung der Erse Vorranggebiet für Natur und Landschaft sowie für Hochwasserschutz, so dass diesem Raum auch in dieser Beziehung eine besondere Freiraumfunktion beizumessen ist. Die nächst gelegenen Flächen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 befinden sich östlich von Schwülper in mehr als 1 km Entfernung (FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“).

### **2.2.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Aufgrund der intensiven ackerbaulichen Nutzung und der Abwasserverregnung sowie der Verlärmung durch angrenzende Verkehrswege kommt dem Gebiet keine hervorzuhebende Bedeutung für die Naherholung sowie für die naturraumbezogene und siedlungsbezogene Freiraumentwicklung zu. Auch weist der Raum trotz der Kaltluft produzierenden Freiflächen keine bedeutsame klimaökologische Funktion auf, da im Umfeld keine Belastungsräume vorliegen.

Eine gewisse Freiraumfunktion leitet sich allerdings aus den überdurchschnittlich fruchtbaren Böden ab. Böden mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit sollen nach den Angaben im Regionalen Raumordnungsprogramm vor weiterer Inanspruchnahme weitgehend geschützt und für eine ordnungsgemäße Land- und Forstwirtschaft genutzt werden. Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme sollen verstärkt brachfallende Gewerbe- und Industriegebiete in die Wiedernutzung genommen werden.

### **2.2.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Sofern die immissionsrechtlich relevanten Grenzwerte (insbesondere Lärm) im Bereich der umliegenden Siedlungsflächen eingehalten werden, führt das Vorhaben zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Siedlungsentwicklung. Mit Ausnahme der Überbauung überdurchschnittlich fruchtbarer Böden (nach Angabe im Regionalen Raumordnungsprogramm) sind auch keine hervorzuhebenden Freiraumfunktionen betroffen. Fruchtbare Böden werden in einem Umfang von etwa 168.000 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen.

#### **2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Die vorhabensbedingte Versiegelung von Böden beschränkt sich auf die für die Betriebsabläufe zwingend erforderlichen Flächen. Unvermeidbare Bodenversiegelungen durch die Errichtung baulicher Anlagen und von Verkehrs- und Abstellflächen werden im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung durch Maßnahmen zur Förderung der natürlichen Bodenfunktionen im gleichen Naturraum (Weser-Aller-Flachland nach v. DRACHENFELS 2010) ersetzt.

Zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Vorhabensgebietes erfolgt eine naturraumtypische Eingrünung der Gewerbeflächen durch Pflanzung von heimischen und an die Standortgegebenheiten angepassten Gehölzen.

Durch die vorgelagerten Kalthallen werden die Hauptlärmquellen beim Be- und Entladen bereits signifikant reduziert. Darüber hinaus ist vorgesehen, weitere Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle - soweit dies von den Gutachtern als erforderlich angesehen wird (ein Schallgutachten wird zur Zeit erstellt) - zu realisieren. Die dafür gegebenenfalls benötigten Flächen sind bereits eingeplant, so dass die Umsetzbarkeit entsprechender schalltechnischer Maßnahmen sichergestellt ist.

#### **2.2.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf Siedlungsentwicklung und Freiraumfunktionen sind nach derzeitigem Kenntnisstand Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

### **2.3 Landwirtschaft**

#### **2.3.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Das Regionale Raumordnungsprogramm stellt das Vorhabensgebiet als Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft aufgrund des hohen natürlichen standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenziales dar. Gegenwärtig wird das Vorhabensgebiet auf kompletter Fläche ackerbaulich genutzt.

### **2.3.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Das Regionale Raumordnungsprogramm sieht vor, dass die landwirtschaftlichen Flächen wegen ihrer Bedeutung für die Nahrungsmittelproduktion, als natürliche Grundlage für den regionalen Wirtschaftsfaktor Landwirtschaft, für die nachhaltige Energiegewinnung, für Natur- und Klimaschutz, für Erholung und Tourismus sowie als wesentliche Elemente der Kulturlandschaft gesichert und entwickelt werden. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.

### **2.3.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Vorhabensbedingt werden der Landwirtschaft Produktionsflächen in einem Umfang von etwa 168.000 m<sup>2</sup> für das Logistikzentrum sowie die verkehrliche Anbindung per Straße und Eisenbahn entzogen. Darüber hinaus ergibt sich ein weiterer Flächenentzug oder zumindest eine Bewirtschaftungsbeeinträchtigung für Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und der artenschutzrechtlichen Regelungen. Der Flächenumfang dürfte etwa bis 40.000 bis 50.000 m<sup>2</sup> liegen.

### **2.3.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen beschränkt sich auf die für die Betriebsabläufe zwingend erforderlichen Flächen. Bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen wird auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen. Insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Flächen nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Es wird vorrangig geprüft, ob die Kompensation auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann.

### **2.3.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf die Landwirtschaft sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infra-

struktur nicht erforderlich. Die verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen sind weiterhin von dem südlich parallel zur Landesstraße 321 verlaufenden Wirtschaftsweg erreichbar. Dort, wo das neue Bahngleis bestehende Wirtschaftswege kreuzt, sind Überfahrten vorgesehen.

## **2.4 Wald und Forstwirtschaft**

### **2.4.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Waldflächen beziehungsweise forstwirtschaftlich genutzte Flächen oder Gebiete zur Vergrößerung des Waldanteiles gemäß den Darstellungen im Regionalen Raumordnungsprogramm treten im Vorhabensgebiet und in dessen Umfeld nicht auf.

### **2.4.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Die Erfordernisse der Raumordnung mit Bezug auf Wald und Forstwirtschaft sind im vorliegenden Fall nicht beachtlich, da Waldflächen beziehungsweise forstwirtschaftlich genutzte Flächen im Vorhabensgebiet und in dessen Umfeld nicht auftreten.

### **2.4.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf Wald und Forstwirtschaft sind auszuschließen.

### **2.4.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Die Standortwahl des Vorhabens erfolgte so, dass Waldflächen beziehungsweise forstwirtschaftlich genutzte Flächen nicht beansprucht werden müssen.

### **2.4.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf Wald und Forstwirtschaft sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

## **2.5 Wasserwirtschaft**

### **2.5.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Wasserwirtschaftlich bedeutsame Flächen treten im Vorhabensgebiet nicht auf. Oberflächengewässer sind nicht vorhanden. Auf die Abwasserverregnung wird in Kap. 2.10 eingegangen.

Östlich der Eisenbahnstrecke ist die Niederung der Erse als Vorranggebiet Hochwasserschutz dargestellt. Südlich der Autobahn A 2 befindet sich östlich der Eisenbahnstrecke ein Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz.

### **2.5.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Die Qualität des Grundwassers soll gesichert und verbessert werden. Die Grundwasserneubildung soll gefördert werden. Flächenversiegelungen sollen auf das notwendige Maß reduziert, Entsiegelungen vorgenommen und Niederschlagswasser soll möglichst vor Ort versickert werden.

Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen müssen im Vorranggebiet Hochwasserschutz mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein.

### **2.5.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft beschränken sich im vorliegenden Fall auf die Versiegelung von Flächen in einem Umfang von etwa 75.750 m<sup>2</sup> für das Logistikzentrum sowie die verkehrliche Anbindung per Straße. Auf diesen Flächen entfällt zukünftig die Grundwasserneubildung. Außerdem reduziert sich die Grundwasserneubildung dadurch, dass auf den Flächen die gegenwärtig praktizierte Abwasserverregnung eingestellt wird.

### **2.5.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Die Standortwahl des Vorhabens erfolgte so, dass Oberflächengewässer und gesetzliche Überschwemmungsgebiete nicht beansprucht werden müssen.

Die vorhabensbedingte Versiegelung beschränkt sich auf die für die Betriebsabläufe zwingend erforderlichen Flächen. Vorbehaltlich der Ergebnisse der Baugrunduntersuchung und nach Auswertung der vorhandenen Unterlagen kann davon ausgegangen werden, dass das anfallende Oberflächenwasser vor Ort versickert wird. Inwieweit und in welchem Maße Notüberläufe erforderlich werden, obliegt der Detailplanung.

### **2.5.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf die Wasserwirtschaft sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich. Das Logistikzentrum wird an das bestehende Wasserversorgungsnetz angeschlossen.

## **2.6 Rohstoffwirtschaft**

### **2.6.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffgewinnung treten im Vorhabensgebiet und in dessen näherem Umfeld nicht auf.

### **2.6.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Die Erfordernisse der Raumordnung mit Bezug auf die Rohstoffwirtschaft sind im vorliegenden Fall nicht beachtlich, da Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffgewinnung im Vorhabensgebiet und in dessen näherem Umfeld nicht auftreten.

### **2.6.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Rohstoffwirtschaft sind auszuschließen. Das nördlich der Landesstraße gelegene Vorranggebiet „Rohstoffgewinnung“ für kieshaltigen Sand liegt außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens.

#### **2.6.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Die Standortwahl des Vorhabens erfolgte so, dass bedeutsame Flächen für die Rohstoffwirtschaft nicht beansprucht werden müssen.

#### **2.6.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf die Rohstoffwirtschaft sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

### **2.7 Wohnen, Industrie, Gewerbe und Sondernutzungen**

#### **2.7.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Die nächst gelegenen Siedlungsflächen beginnen mit Harvesse in gut 300 m, Schwülper in etwa 1.000 m und Wendeburg in etwa 1.500 m Entfernung zum Vorhabensstandort. Die nächst gelegene Fläche mit gewerblicher Nutzung ist der Autohof an der Autobahnanschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel.

Die Flächennutzungspläne der Gemeinden Wendeburg und Schwülper sehen für den Vorhabensstandort keine Siedlungserweiterung vor. Die Gemeinde Wendeburg plant, das Vorhabensgebiet mit ihrer 29. Änderung des Flächennutzungsplanes als gewerbliche Baufläche darzustellen. Darüber hinaus enthalten die Flächennutzungspläne für das Vorhabensgebiet keine Darstellungen zu Industrie, Gewerbe oder Sondernutzungen.

#### **2.7.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Der oberzentrale Verbund aus den Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg hat nach Aussage des Regionalen Raumordnungsprogrammes internationale Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie. Neben den zentralörtlichen Versorgungseinrichtungen werden image- und standortprägende international bedeutsame Aufgaben wahrgenommen. Dazu sollen insbesondere eine entsprechende Ausstattung mit Infrastruktur, Forschung, Technologie und Kommunikationseinrichtungen

gesichert und entwickelt sowie eine angemessene Wissenschafts-, Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard gewährleistet werden.

### **2.7.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Sofern die immissionsrechtlich relevanten Grenzwerte (insbesondere Lärm) im Bereich der umliegenden Siedlungsflächen eingehalten werden, führt das Vorhaben zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Wohnfunktion.

Mit dem geplanten Logistikzentrum Braunschweig der Volkswagen AG wird der oberzentrale Verbund aus den Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in seiner internationalen Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie gestärkt. Gleichzeitig wirkt sich das Vorhaben positiv auf eine angemessene Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard aus.

### **2.7.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Über ein Schallgutachten werden neben der Vorbelastung vor allem die Neubelastung durch den Bau und Betrieb des Logistikzentrums ermittelt und mit den einzuhaltenden Grenzwerten verglichen. Bereits im Rahmen der ersten Analysen ist erkennbar, dass über bauliche als auch betriebliche Maßnahmen ein Einhalten der geforderten Werte möglich sein wird.

Auch zu dem Bahnanschluss wird über ein Schallgutachten die Neubelastung durch das neu zu verlegende Anschlussgleis ermittelt und mit den einzuhaltenden Grenzwerten verglichen. Im Rahmen der ersten Analysen ist erkennbar, dass es aufgrund der Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung im Hinblick auf mögliche Nachtfahrverkehre auf der Schiene zu einer Überschreitung des Nacht-Immissionsrichtwertes kommen könnte. Dies betrifft in besonderem Maße das entsprechend der TA Lärm zu prüfende Spitzenpegelkriterium. Für den Anschluss kann jedoch vorausgesetzt werden, dass Züge ausschließlich tags (ein bis zwei Züge pro Tag) fahren werden. Hierfür sind gegebenenfalls notwendige Lärminderungsmaßnahmen durch das Gutachten aufzuzeigen. Bei Bedarf werden diese Maßnahmen entsprechend umgesetzt.

Aussagen zum Bahngleis zwischen Braunschweig und Harvesse sind entbehrlich, da es sich um eine bestehende Bahnstrecke handelt.

### **2.7.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf Wohnen, Industrie, Gewerbe und Sondernutzungen sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

## **2.8 Erholung, Freizeit und Tourismus**

### **2.8.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Das Regionale Raumordnungsprogramm weist dem Vorhabensstandort trotz der Nähe zur Ortslage Harvesse keine besondere siedlungsbezogene Freiraumfunktion zu. Östlich der Eisenbahnstrecke ist die Niederung der Erse als Vorbehaltsgebiet für Erholung dargestellt. Eine besondere Erholungs-, Freizeit- oder Tourismus-Infrastruktur ist im Vorhabensgebiet nicht vorhanden.

### **2.8.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Aufgrund der intensiven ackerbaulichen Nutzung und der Abwasserverregnung sowie der Verlärmung durch angrenzende Verkehrswege kommt dem Gebiet keine hervorzuhebende Bedeutung für Erholung, Freizeit und Tourismus zu, so dass besondere Erfordernisse der Raumordnung in Bezug auf Erholung, Freizeit und Tourismus im vorliegenden Fall nicht beachtlich sind.

### **2.8.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf Erholung, Freizeit und Tourismus sind nicht zu erwarten.

### **2.8.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Vorhabensgebietes erfolgt eine naturraumtypische Eingrünung der Gewerbeflächen durch Pflanzung von heimischen und an die Standortgegebenheiten angepassten Gehölzen, in die im Bedarfsfall Lärmschutzwände und Versickerungsanlagen für das Oberflächenwasser integriert werden können.

### **2.8.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf Erholung, Freizeit und Tourismus sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

## **2.9 Großräumige Naturschutzplanungen**

### **2.9.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Das Regionale Raumordnungsprogramm weist dem Vorhabensstandort keine Vorrang- oder Vorbehaltsflächen für Natur und Landschaft zu. Östlich der Eisenbahnstrecke ist die Niederung der Erse als Vorranggebiet für Natur und Landschaft dargestellt. Die nächst gelegenen Natura 2000-Flächen befinden sich östlich von Schwülper in mehr als 1 km Entfernung (FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“). Korridore des länderübergreifenden Biotopverbundes in Deutschland (FUCHS et al. 2010) oder sonstiger Biotopverbundkonzepte wie auch Naturschutzgroßprojekte oder andere großräumige Naturschutzplanungen liegen nicht im Wirkraum des Vorhabens.

Der Landschaftsrahmenplan des LANDKREISES PEINE (1993) stellt für das Vorhabensgebiet und seine direkte Umgebung keine wichtigen Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften dar. Schutzwürdige Teile von Natur und Landschaft, die eine Unterschutzstellung nach Naturschutzrecht vorsähen, sind nach der Darstellung des Landschaftsrahmenplanes nicht vorhanden.

Die landesweiten Naturschutzprogramme berühren das Vorhabensgebiet nicht. Auch ist das Gebiet nicht in der Karte der für den Naturschutz wertvollen Bereiche in Niedersachsen verzeichnet.

### **2.9.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Aufgrund der intensiven ackerbaulichen Nutzung und der Abwasserverregnung sowie der Verlärmung durch angrenzende Verkehrswege und der Lage im Raum kommt dem Gebiet keine hervorzuhebende Bedeutung für großräumige Naturschutzplanungen zu, so dass besondere Erfordernisse der Raumordnung in Bezug auf großräumige Naturschutzplanungen im vorliegenden Fall nicht beachtlich sind.

### **2.9.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Großräumige Naturschutzplanungen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

### **2.9.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Die Standortwahl des Vorhabens erfolgte so, dass bedeutsame Flächen für großräumige Naturschutzplanungen nicht beansprucht werden müssen.

### **2.9.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf großräumige Naturschutzplanungen sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

## **2.10 Ver- und Entsorgung**

### **2.10.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Versorgungsinfrastruktur befindet sich nicht im Vorhabensgebiet. Jedoch dient das Vorhabensgebiet aktuell der Abwassererregung und ist im Regionalen Raumordnungsprogramm als Abwasserwertungsfläche dargestellt.

### **2.10.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Teilgereinigte und geruchsfreie Abwässer können auf geeigneten land- und forstwirtschaftlichen Flächen verrieselt oder verregnet werden. Das Vorhabensgebiet gehört zu den regional bedeutsamen Abwasserwertungsflächen. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eigenschaft und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.

### **2.10.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Vorhabensgebiet gehen etwa 168.000 m<sup>2</sup> regional bedeutsamer Abwasserwertungsflächen des Abwasserverbandes Braunschweig verloren.

Im Rahmen des Betriebes des Logistikzentrums fallen in geringem Umfang Abwässer und Abfälle an.

### **2.10.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Für den Wegfall der Abwasserregnungsflächen des Abwasserverbandes Braunschweig ist Ersatz zu schaffen, damit der Verband seinen satzungsgemäßen Verpflichtungen nachkommen kann. Hierfür wird der Verband eine Beregnungsfläche im Raum Eickenrode um etwa 20 ha erweitern. Ein Teil dieser 20 ha stehen dann als Ersatzfläche für das hier zu betrachtende Vorhaben zur Verfügung (siehe auch Schreiben des Abwasserverbandes Braunschweig vom 17.04.2013 im Anhang).

Die in geringem Umfang anfallenden Abfälle werden ordnungsgemäß entsorgt, sofern sie nicht einer Wiederverwertung zugeführt werden können. Die Entsorgung von Hausmüll, Papier, Pappe und Folien wird analog zum Stammwerk Braunschweig geplant. Flächendeckende Entsorgungsinselfen werden installiert. Die Entsorgung führen externe Dienstleister durch.

### **2.10.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf Ver- und Entsorgung sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

Für die Abwasserentsorgung stehen im Nordosten einerseits eine Freigefälleleitung und andererseits eine Druckrohrleitung zur Verfügung, an die ein Anschluss erfolgen kann. Die Entsorgung ist somit sichergestellt. Der Wasserverband Gifhorn prüft derzeit, welche Lösung geeigneter ist.

Die Strom- und Wasserversorgung erfolgt durch einen Anschluss an die bestehenden Leitungsnetze.

## **2.11 Verkehr**

### **2.11.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Die im Osten verlaufende Bundesstraße 214 ist als Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße“ ausgewiesen, die im Norden verlaufende Landesstraße 321 als „Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung“. Südliche des Vorhabensgebietes verläuft die Bundesautobahn A 7. Die Autobahnanschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel mit einem beigeordneten Autohof befindet sich in etwa 900 m Entfernung zum Vorhabensgebiet.

Die Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Harvesse ist als Vorbehaltsgebiet „Sonstige Eisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr)“ dargestellt, ist aber seit 1988 stillgelegt, jedoch noch nicht entwidmet.

### **2.11.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Die Funktionstüchtigkeit sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den angrenzenden Straßenverkehrswegen von mindestens regionaler Bedeutung ist zu erhalten.

### **2.11.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Das Vorhabensgebiet ist über die Landesstraße 321 an die öffentlichen Straßenverkehrswege anzubinden. Der vorhabensbedingte An- und Ablieferungsverkehr mittels Lastkraftwagen beeinflusst den Verkehr auf der Bundesstraße 214 und der Landesstraße 321.

Durch die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke von Braunschweig nach Harvesse mit einem Anschluss an das Logistikzentrum wird ein Teil des Verkehrs auf die Schiene verlagert.

### **2.11.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Nach derzeitigem Kenntnisstand, der auf einem Telefonat mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Herr

Gaffron) beruht und vorbehaltlich des derzeit in der Beauftragung befindlichen Verkehrsgutachtens und der Ergebnisse der Entwurfsvermessung ist davon auszugehen, dass die Landesstraße 321 in Richtung Osten an der signalisierten Kreuzung B 214/L 321 mit einem Linksabbieger auszustatten ist. Beim Verkehrsgutachten ist neben dieser Kreuzung auch die südlich gelegene Einmündung mit dem Autohof und die Kreuzung mit der Autobahn A 2 zu betrachten. Nach den Ergebnissen des Gutachtens soll ein Lösungsvorschlag erarbeitet und mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr besprochen werden.

Die Bundesstraße verfügt bereits über eine Linksabbiegespur. Neben der Linksabbiegespur auf der Landesstraße ist wahrscheinlich die Einfahrt zum Logistikzentrum wegen der bislang unzureichenden Aufstelllänge weiter in Richtung Westen zu verschieben. Einer Einfädelspur in Richtung Süden direkt auf die Bundesstraße wird die Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht zustimmen.

### **2.11.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

Die in Kap. 2.11.4 beschriebenen Vorkehrungen stellen gleichzeitig Maßnahmen zur Erweiterung vorhandener Einrichtungen der technischen Infrastruktur dar. Außerdem muss die derzeit stillgelegte Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Harvesse saniert werden. Weiterhin ist ein etwa 900 m langes Anschlussgleis zur Vorhabensfläche neu zu verlegen.

## **2.12 Sonstige Nutzungen**

### **2.12.1 Darstellung der aktuellen Situation**

Das Regionale Raumordnungsprogramm enthält für das Vorhabensgebiet keine Darstellungen zu sonstigen Nutzungen.

Das Vorhabensgebiet unterliegt wie jeder andere Teil der freien Landschaft der jagdlichen Nutzung. Aufgrund der Ackernutzung und Abwasserverregnung sowie der Nähe zu mehreren Verkehrswegen ist eine jagdliche Nutzung allerdings nur eingeschränkt möglich. Einrichtungen des Jagdbetriebes wie Wildäcker, Kirrungen oder Ansitze sind nicht vorhanden.

### **2.12.2 Auflistung betroffener Erfordernisse der Raumordnung**

Da raumbedeutsame sonstige Nutzungen im Wirkraum des Vorhabens nicht bestehen, erübrigen sich Aussagen zu den betroffenen Erfordernissen der Raumordnung.

### **2.12.3 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

Das Vorhabensgebiet ist als Gewerbefläche als befriedeter Bezirk einzustufen, so dass die jagdliche Nutzung hier zukünftig entfällt.

Sonstige Standort- und Flächenanforderungen wie Katastrophenschutz oder militärische Verteidigung sind vom Vorhaben nicht erkennbar betroffen.

### **2.12.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation der Auswirkungen**

Ein Erfordernis für Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation besteht bezüglich der sonstigen Nutzungen aus regionalplanerischer Sicht nicht.

### **2.12.5 Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur**

In Bezug auf sonstige Nutzungen sind Maßnahmen zur Ergänzung oder Erweiterung vorhandener beziehungsweise Erstellung neuer Einrichtungen der technischen Infrastruktur nicht erforderlich.

## **2.13 Fazit aus der Raumverträglichkeitsstudie**

Vorhabensbedingte Auswirkungen im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie auf vorhandene und geplante Nutzungen sind in geringem Umfang vorhanden. Durch das Vorhaben gehen landwirtschaftliche Nutzflächen und Abwasserverwertungsflächen in einem Umfang von etwa 168.000 m<sup>2</sup> als Teil eines Vorbehaltsgebietes für die Landwirtschaft und für die Abwasserbeseitigung verloren. Für die verloren gehenden Abwasserverwertungsflächen kann Ersatz geschaffen werden, für die verloren gehenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht. Sonstige

raumbedeutsame Auswirkungen lassen sich durch geeignete Vorkehrungen weitgehend vermeiden.

Die vorhabensbedingten negativen Auswirkungen beschränken sich auf den Nahbereich des Vorhabens und sind nicht überörtlich wirksam.

Auf Raumstruktur, zentralörtliche Strukturen und Funktionen wirkt sich das Vorhaben positiv aus. Mit dem geplanten Logistik-Optimierungs-Zentrum Braunschweig der Volkswagen AG wird der oberzentrale Verbund aus den Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in seiner internationalen Bedeutung für den Fahrzeugbau und die Verkehrstechnologie gestärkt. Gleichzeitig wirkt sich das Vorhaben positiv auf eine angemessene Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur mit hohem Standard aus. Davon profitieren auch die Mittelzentren Peine und Gifhorn sowie die Grundzentren und die Standorte mit grundzentralen Teilfunktionen in der Umgebung.

Die Zentralitätshierarchien bei der gewerbliche und industrielle Entwicklung außerhalb der im Regionalen Raumordnungsprogramm dargestellten Vorranggebiete für industrielle Anlagen wird im vorliegenden Fall insofern berücksichtigt, als sich der Standort in nur geringer Entfernung zum Oberzentrum Braunschweig befindet und gleichzeitig mit der benachbarten Anschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel die unmittelbare Anbindung an die Autobahn A 2 erfolgt. Auch kann die bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Harvesse auf kurzer Strecke angeschlossen werden. Zwischen dem geplanten Standort und der Autobahnanschlussstelle befindet sich ein großer Autohof, der den betreffenden Bereich bereits deutlich großgewerblich prägt.

### **3. Umweltverträglichkeitsstudie**

Nach Nr. 18 der Anlage 1 des UVPG ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, sofern die Grundfläche der geplanten Anlage mindestens 10 ha beträgt. Bei geringerer Grundfläche ist eine allgemeine Vorprüfung erforderlich. Der Bau des Anschlussgleises für den Eisenbahnverkehr erfordert unabhängig davon nach Nr. 14.7 der Anlage 1 des UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Umweltverträglichkeitsstudie zu erstellen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes ist zudem ein Umweltbericht beizubringen, dessen Inhalte weitgehend denjenigen einer Umweltverträglichkeitsstudie entsprechen.

Nachfolgend erfolgt nur eine Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Umweltauswirkungen des Vorhabens entsprechend des Planungsstandes. Detaillierte Darstellungen sowie eine weitere Präzisierung der Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgen im Rahmen des weiteren Genehmigungsverfahrens.

Die gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen erfolgt nach der in Tab. 1 dargestellten Rahmenskala.

Tab. 1: Rahmenskala für die Bewertung der Umweltauswirkungen (aus KAISER 2013: 91).

Stufe und Bezeichnung	Einstufungskriterien
<b>IV</b> <b>Unzulässigkeitsbereich</b>	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Umweltschutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nicht überwindbar sind.
<b>III</b> <b>Zulässigkeitsgrenzbereich</b>  (optionale Untergliederung)	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Umweltschutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstiger Beeinträchtigungen statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nur ausnahmsweise aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses oder des Allgemeinwohles beziehungsweise aufgrund anderer Abwägungen überwindbar sind. In Abhängigkeit vom Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigung sowie der Bedeutung und Empfindlichkeit betroffener Schutzgutausprägungen kann der Zulässigkeitsgrenzbereich untergliedert werden.
<b>II</b> <b>Belastungsbereich</b>  (optionale Untergliederung)	Das betroffene Umweltschutzgut wird erheblich beeinträchtigt, so dass sich daraus nach den einschlägigen Rechtsnormen eine rechtliche Verpflichtung ableitet, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen. Die Beeinträchtigungen sind auch ohne ein überwiegendes öffentliches Interesse oder Allgemeinwohl bzw. anderer Abwägungen zulässig. In Abhängigkeit vom Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigung sowie der Bedeutung und Empfindlichkeit betroffener Schutzgutausprägungen kann der Belastungsbereich untergliedert werden.
<b>I</b> <b>Vorsorgebereich</b>	Die Beeinträchtigung des betroffenen Umweltschutzgutes erreicht nicht das Maß der Erheblichkeit, ist aber unter Vorsorgegesichtspunkten beachtlich, beispielsweise auch bei der Berücksichtigung von Vorkehrungen zur Vermeidung oder Verminderung der Beeinträchtigung. Aufgrund der geringen Schwere der Beeinträchtigung führt diese nicht zu einer rechtlich normierten Verpflichtung, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen.

### **3.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit**

#### **3.1.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Die nächst gelegenen Siedlungsflächen beginnen mit Harvesse in gut 300 m, Schwülper in etwa 1.000 m und Wendeburg in etwa 1.500 m Entfernung. Das Vorhabensgebiet ist trotz der vergleichsweise siedlungsnahen Lage nur bedingt für die Erholungsnutzung erschlossen. Am Südrand verläuft ein Wirtschaftsweg.

Vorbelastungen ergeben sich vornehmlich aus dem Verkehrsaufkommen der Bundesstraße 214 und den damit verbundenen Emissionen östlich des Vorhabensgebietes. Die Erholungsnutzung wird zudem durch die großflächige ackerbauliche Nutzung und gelegentlich Abwasserverregnung beeinträchtigt.

#### **3.1.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Vorhabensbedingt kommt es zum Entzug von Freiflächen in einem Umfang von etwa 168.000 m<sup>2</sup>. Diese Flächen sind für die Naherholung aber nur von geringer Bedeutung, so dass diese Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch nur dem Vorsorgebereich zuzurechnen und somit nicht raumbedeutsam ist.

Über ein Schallgutachten werden neben der Vorbelastung vor allem die Neubelastung durch den Bau und Betrieb des Logistikzentrums ermittelt und mit den einzuhaltenden Grenzwerten verglichen. Bereits im Rahmen der ersten Analysen ist erkennbar, dass über bauliche als auch betriebliche Maßnahmen ein Einhalten der geforderten Werte möglich sein wird, so dass die Beeinträchtigungen dem Vorsorgebereich zuzurechnen und somit nicht raumbedeutsam sind.

Auch zu dem Bahnanschluss wird über ein Schallgutachten die Neubelastung durch das neu zu verlegende Anschlussgleis ermittelt und mit den einzuhaltenden Grenzwerten verglichen. Im Rahmen der ersten Analysen ist erkennbar, dass es aufgrund der Nähe zur nächstgelegenen Wohnbebauung im Hinblick auf mögliche Nachtfahrverkehre auf der Schiene zu einer Überschreitung des Nacht-Immissionsrichtwertes kommen könnte. Dies betrifft in besonderem Maße das entsprechend der TA Lärm zu prüfende Spitzenpegelkriterium. Für den Anschluss kann jedoch vorausgesetzt werden, dass Züge ausschließlich tags (ein bis zwei Züge pro Tag) fahren werden. Hierfür sind gegebenenfalls notwendige Lärminderungsmaßnahmen durch das Gutachten aufzu-

zeigen. Bei Bedarf werden diese Maßnahmen entsprechend umgesetzt. Insofern sind die vorhabensbedingten Schallemissionen dem Vorsorge- oder Belastungsbereich zuzurechnen und somit nicht raumbedeutsam.

Für die Prüfung der Umweltverträglichkeit relevante stoffliche Emissionen gehen vom Vorhaben nicht aus.

### **3.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Die Verkehrsanbindung an die Landesstraße 321 und von dort an die Bundesstraße 214 hat so zu erfolgen, dass keine besonderen Unfallrisiken entstehen.

Während der Bauphase sind die Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm einzuhalten. Die Ver- und Entladung der Lastkraftwagen erfolgt in der Betriebsphase in vorgelagerten Kalthallen, so dass Lärmemissionen deutlich gemindert werden.

Für die Betriebsphase des neuen Bahnanschlusses sind bei Bedarf Lärminderungsmaßnahmen durch das zu erarbeitende schalltechnische Gutachten aufzuzeigen und umzusetzen. Der Zugbetrieb erfolgt nur tagsüber.

## **3.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

### **3.2.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Vom Vorhaben betroffen ist fast ausschließlich wildkrautarmes Ackerland, das nach V. DRACHENFELS (2012) von nur geringer Bedeutung für das Schutzgut ist. Allenfalls im Bereich der geplanten Eisenbahnanbindung können in geringem Umfang auch Biotope von allgemeiner Bedeutung (Hecken und Säume) betroffen sein.

Die Vogelwelt des Untersuchungsgebietes wird in der Vegetationsperiode 2013 untersucht. Es ist eine typische Feldvogelgemeinschaft zu erwarten unter anderem mit Feldlerche, Schafstelze und Wachtel. Aufgrund der benachbarten viel befahrenen Bundesstraße und der zeitweiligen Abwasserverregnung dürfte die Brutvogelgemeinschaft eher verarmt sein.

Im Bereich der stillgelegten Bahnstrecke ist das Vorkommen seltenerer Heuschrecken- und Reptilienarten (insbesondere Zauneidechse) sowie von Brutvögeln nicht auszu-

schließen. Entsprechende Bestandserhebungen zur Prüfung möglicher Vorkommen erfolgen im Rahmen der Genehmigungsplanung.

Vorbelastungen bestehen in der intensiven ackerbaulichen Nutzung, der Verregnung von Abwasser sowie dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 214 mit den damit einhergehenden Störwirkungen.

### **3.2.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Überwiegend betreffen die Biotopverluste Flächen von weniger als allgemeiner Bedeutung, so dass nach den üblichen Bilanzierungsverfahren (zum Beispiel NLMELF 2002, BREUER 2006a, 2006b) die Beeinträchtigungen nicht das Maß der Erheblichkeit überschreiten und die Beeinträchtigungen somit dem Vorsorgebereich zuzurechnen sind. In geringem Umfang sind auch Biotope von allgemeiner Bedeutung betroffen, deren Verlust erfüllen den Eingriffstatbestand nach § 14 BNatSchG, sind aber ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG, so dass die Beeinträchtigungen dem Belastungsbereich zuzurechnen sind. Für die Habitatverluste der Feldvögel können geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG vorgesehen werden, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht vorliegen und die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Damit sind auch diese Beeinträchtigungen dem Belastungsbereich zuzurechnen. Ähnliches ist für möglicherweise bestehende Vorkommen der Zauneidechse und von Brutvögeln im Bereich der stillgelegten Bahntrasse zu erwarten. Somit sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes nicht raumbedeutsam.

Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NAGBNatSchG gesetzlich geschützte Biotope sowie nach § 22 NAGBNatSchG pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind vom Vorhaben nicht betroffen. Hecken und Säume unterliegen zwar grundsätzlich dem Pauschalschutz des § 22 NAGBNatSchG, nach einem Erlass des MU (2011) gilt das aber nur für zusammenhängende Flächen von mindestens 5 ha Größe. Als per Verordnung oder Satzung geschützte Flächen ist im vorliegenden Fall nur das Landschaftsschutzgebiet „Aue-Niederung bei Wendeburg und östlich angrenzende Landschaftsteile“ (LSG PE 043) beachtlich, durch das das zu reaktivierende Bahngleis verläuft. Im geplanten Gewerbegebiet einschließlich des neuen Bahnanschlusses befinden sich keine geschützten Flächen.

Eine Beeinträchtigung von Gebieten des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 ist nicht zu befürchten (siehe Kap. 5).

### **3.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Für den Verlust von Hecken und Säumen sind gleichartige Biotope an geeigneter Stelle anzulegen. Der Umfang und die Lage der Ausgleichsmaßnahmen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung festgelegt.

Sofern im Rahmen der 2013 laufenden Brutvogelbestandsaufnahme deutlich wird, dass bedeutsame Feldvogelvorkommen vom Vorhaben durch Überbauung der Habitate oder Störwirkungen betroffen sind, werden Maßnahmen zur Vermeidung von Individuen- und Lebensstättenverluste in Form von Bauzeitenbeschränkungen vorgesehen und über vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen geeignete Ausweichhabitate geschaffen. Dieses kann beispielsweise durch die Anlage von Lerchenfenstern oder Brachestreifen erfolgen. Der Umfang und die Lage der Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung festgelegt.

Auch bezüglich der Reaktivierung der bestehenden Eisenbahnstrecke wird geprüft, ob bedeutsame Vogel-, Reptilien- oder Heuschreckenvorkommen bau- oder anlagebedingt betroffen sind. Bei Bedarf werden Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen beziehungsweise bei nicht europäisch geschützten Arten sonstige Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

## **3.3 Boden**

### **3.3.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Im Vorhabensgebiet stehen aus lehmigen Sanden gebildete Gley-Braunerden an (NLFB 1997). Gemäß den üblichen Bewertungskriterien (vergleiche GUNREBEN & BOESS 2008), nämlich

- die Naturnähe (Grad der anthropogenen Beeinflussung),
- das Vorhandensein besonderer Standorteigenschaften („Extremstandorte“),
- natur- und kulturhistorische Bodenbesonderheiten und Seltenheit von Bodentypen,

sind keine Böden mit besonders hervorzuhebenden Wertigkeiten betroffen. Allerdings ist die überdurchschnittlich hohe Bodenfruchtbarkeit der Böden laut Darstellung im Regionalen Raumordnungsprogramm zu beachten. Insgesamt sind die Böden als von allgemeiner Bedeutung einzustufen.

Deutliche Vorbelastungen der Bodenfunktionen resultieren aus der intensiven ackerbaulichen Nutzung, der Abwasserverregnung und den stofflichen Emissionen des Verkehrs von der angrenzenden viel befahrenen Bundesstraße 214.

### **3.3.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Das Vorhaben führt zur Überbauung und Versiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung in einem Umfang von etwa 78.450 m<sup>2</sup>. Dadurch werden auf den betreffenden Flächen sämtliche Bodenfunktionen zerstört. Diese Beeinträchtigungen erfüllen den Eingriffstatbestand nach § 14 BNatSchG, sind aber ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG, so dass die Beeinträchtigungen dem Belastungsbereich zuzurechnen sind. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes sind somit nicht raumbedeutsam.

### **3.3.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Die vorhabensbedingte Versiegelung beschränkt sich auf die für die Betriebsabläufe zwingend erforderlichen Flächen. Zur Vermeidung unnötiger Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden ist der fruchtbare Boden von den zu überbauenden Flächen abzutragen und sachgerecht zu verwerten. Als Ersatz für die Bodenversiegelungen sind belastete Böden einer naturnäheren Entwicklung zuzuführen. Der Umfang und die Lage der Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung festgelegt.

## **3.4 Wasser**

### **3.4.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Im Vorhabensgebiet befinden sich keine Oberflächengewässer und keine gesetzlichen Überschwemmungsgebiete. Das Grundwasser steht vergleichsweise oberflächennah an (nach NLFB 1997 zwischen 60 und 160 cm unter Flur).

Vorbelastungen der Grundwasserqualität resultieren aus der intensiven ackerbaulichen Nutzung, der Abwasserverregnung und den stofflichen Emissionen des Verkehrs von der angrenzenden viel befahrenen Bundesstraße 214.

### **3.4.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Da das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser vor Ort zur Versickerung gebracht werden soll, ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes. Eingriffstatbestände im Sinne von § 14 BNatSchG sind somit nicht erfüllt und auch das Verschlechterungsverbot des Grundwasserkörpers im Sinne der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie wird nicht berührt. Somit sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes dem Vorsorgebereich zuzurechnen und als nicht raumbedeutsam einzustufen.

Geringfügige Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität können sich ergeben, weil neue Flächen für die Abwasserverregnung erschlossen werden müssen. Da aber die neue Abwasserverregnung an den gleichen Vorgaben zu messen sein wird wie die bestehende Verregnung, ist davon auszugehen, dass die damit verbundenen Beeinträchtigungen des Schutzgutes nicht erheblich und dem Vorsorgebereich zuzurechnen sind. Damit sind sie nicht raumbedeutsam.

### **3.4.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Die vorhabensbedingte Versiegelung beschränkt sich auf die für die Betriebsabläufe zwingend erforderlichen Flächen. Vorbehaltlich der Ergebnisse der Baugrunduntersuchung und nach Auswertung der vorhandenen Unterlagen kann davon ausgegangen werden, dass das anfallende Oberflächenwasser vor Ort versickert wird. Inwieweit und in welchem Maße Notüberläufe erforderlich werden, obliegt der Detailplanung. Kompensationsmaßnahmen sind voraussichtlich nicht erforderlich.

## **3.5 Klima und Luft**

### **3.5.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Als offene Freifläche kommt dem Vorhabensgebiet eine gewisse Funktion der Kaltluftentstehung zu. Da im Umfeld aber keine wärmebelasteten Räume existieren, ist diese Funktion von geringer Bedeutung.

Auffällige Emissionsquellen sind mit Ausnahme des Verkehrs auf der Bundesstraße 214 und der weiter entfernten Autobahn A 2 weder im Vorhabensgebiet noch in dessen Umfeld vorhanden.

### **3.5.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Das Vorhaben führt mit Ausnahme der Abgabe eingesetzter Fahrzeuge und Maschinen und der Heizungsanlage nicht zur Emission klimaschädlicher und die Luftqualität beeinträchtigender Stoffe. Da nur dem heutigen Stand der Technik entsprechende Fahrzeuge, Maschinen und Heizungsanlagen eingesetzt werden, ergeben sich aus den Emissionen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes, so dass die Beeinträchtigungen dem Vorsorgebereich zuzuordnen und nicht raumbedeutsam sind.

### **3.5.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Es dürfen nur dem heutigen Stand der Technik entsprechende Fahrzeuge, Maschinen und Heizungsanlagen eingesetzt werden. Kompensationsmaßnahmen sind voraussichtlich nicht erforderlich.

## **3.6 Landschaft**

### **3.6.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Das Landschaftsbild des Vorhabensgebietes zeichnet sich durch wenig strukturierte Ackerflächen aus, die eine gewisse Gliederung durch randlich verlaufende Hecken erfahren.

Die großen Ackerschläge, die zeitweilige Abwasserverregnung und die Verlärmung durch den Verkehr auf der angrenzenden Bundesstraße 214 sowie der weithin einsehbare Autohof an der Autobahn A 2 stellen Vorbelastungen des Schutzgutes dar.

### **3.6.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Trotz der schon gegenwärtig deutlich beeinträchtigten Landschaftsbildsituation ist davon auszugehen, dass die neuen Baukörper die räumlichen Proportionen der Landschaft sprengen und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft im Sinne von § 14 BNatSchG führen. Diese Beeinträchtigungen sind aber ausgleichbar oder ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG. Somit sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes dem Belastungsbereich zuzuordnen. Eine Raumbedeutsamkeit ist nicht gegeben.

### **3.6.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Die Gewerbeflächen werden landschaftsgerecht eingegrünt, in dem Pflanzungen standortheimischer Gehölzarten vorgesehen werden. Sofern ein weitergehender Bedarf für Kompensationsmaßnahmen besteht, erfolgt dieser durch die Neuschaffung naturraumtypischer Elemente, die die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft befördern. Der Umfang und die Lage der Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung festgelegt.

## **3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter**

### **3.7.1 Beschreibung der Umwelt am Standort und im Einwirkungsbereich einschließlich möglicher Vorbelastungen**

Kulturgüter wie Bau- und Bodendenkmäler oder historische Kulturlandschaften sind im Vorhabensgebiet offensichtlich nicht vorhanden. Die Anlagen zur Abwasserverregnung stellen ein umweltrelevantes Sachgut dar.

### **3.7.2 Ermittlung, Beschreibung und gutachterliche Bewertung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen am Standort und im Einwirkungsbereich**

Vorhabensgebiet gehen etwa 168.000 m<sup>2</sup> Abwasserverwertungsflächen des Abwasserverbandes Braunschweig verloren. Hierfür ist Ersatz zu schaffen, so dass die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Sachgüter dem Belastungsbereich zuzuordnen sind. Das

Schutzgut Kulturgüter wird nach derzeitigem Kenntnisstand vom Vorhaben nicht beeinträchtigt.

### **3.7.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung beziehungsweise Kompensation von Umweltauswirkungen**

Für den Wegfall der Abwasserverregnungsflächen des Abwasserverbandes Braunschweig ist Ersatz zu schaffen, damit der Verband seinen satzungsgemäßen Verpflichtungen nachkommen kann. Hierfür wird der Verband eine Beregnungsfläche im Raum Eickenrode um etwa 20 ha erweitern. Ein Teil dieser 20 ha stehen dann als Ersatzfläche für das hier zu betrachtende Vorhaben zur Verfügung (siehe auch Schreiben des Abwasserverbandes Braunschweig vom 17.04.2013 im Anhang).

### **3.8 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern**

Die Überbauung und Versiegelung von Böden beseitigt nicht nur die Bodenfunktionen (Schutzgut Boden) sondern auch Wuchsorte von Pflanzen (Schutzgut Pflanzen) und Habitate von Tieren (Schutzgut Tiere), unterbindet die Grundwasserneubildung (Schutzgut Wasser), verändert das Mikroklima (Schutzgut Klima), überformt das Landschaftsbild (Schutzgut Landschaft) und zerstört Abwasserverregnungsanlagen (Schutzgut Sachgüter). Somit bestehen intensive Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie werden diese Wechselwirkungen insofern berücksichtigt, als die Umweltauswirkungen jedem einzelnen Umweltschutzgut zugerechnet werden, auch wenn es nur indirekt betroffen ist.

Auch aus den Wechselwirkungen ergeben sich vorhabensbedingte Umweltauswirkungen nur im Vorsorge- und Belastungsbereich. Sie sind nicht raumbedeutsam.

### **3.9 Fazit aus der Umweltverträglichkeitsstudie**

Das Vorhaben führt zu räumlich eng begrenzten Umweltauswirkungen, die ausschließlich dem Vorsorge- und Belastungsbereich zuzurechnen sind. Es bestehen also keine Umweltauswirkungen im Zulässigkeitsgrenz- oder Unzulässigkeitsbereich, die eine Zulassung des Vorhabens in Frage stellen könnten. Vor diesem Hintergrund werden die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens als nicht raumbedeutsam eingeschätzt.

## **4. Kompensationsmaßnahmen**

Im Rahmen der Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Genehmigungsverfahren werden Kompensationsmaßnahmen voraussichtlich für erhebliche Beeinträchtigungen von Tierhabitaten (Feldvogelhabitate), Bodenversiegelungen und Landschaftsbildüberformungen erforderlich werden. Die Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigung von Tierhabitaten sind gleichzeitig als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im artenschutzrechtlichen Sinne (§ 44 Abs. 5 BNatSchG) einzustufen. Möglicherweise ergibt sich ein zusätzlicher Kompensationsbedarf aus der Reaktivierung der bestehenden Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig und Harvesse.

Die Kompensationsmaßnahmen werden möglichst so gestaltet, dass mit einer Maßnahme gleich mehrere Schutzgüter positiv beeinflusst werden. In Betracht kommen die Anlage von Brachestreifen und Feldlerchenfenstern in ackerbaulich genutzten Gebieten, die Anlage von Hecken und Feldgehölzen und die natürliche Sukzession auf bisher intensiv genutzten Flächen.

Der Umfang und die Lage der Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung im Detail festgelegt. Überschlägig ist davon auszugehen, dass in etwa ein Kompensationsbedarf in Höhe von 40.000 bis 50.000 m<sup>2</sup> entsteht (etwa 50 % der versiegelten oder anderweitig überbauten Fläche nach den einschlägigen Bilanzierungsansätzen, zum Beispiel NMELF 2002, BREUER 2006a, 2006b, dazu ein Aufschlag für den Verlust von Biotopen mit allgemeiner Bedeutung).

## **5. FFH-Verträglichkeitsvorprüfung**

Im Umfeld des Vorhabensgebietes befindet sich nur ein Gebiet des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000. Es handelt sich um das FFH-Gebiet Nr. 90 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“, das östlich von Schwülper in mehr als 1 km Entfernung beginnt (vergleiche NLWKN 2008).

Eine vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme von Teilen des FFH-Gebietes ist auszuschließen. Auch indirekte Vorhabenswirkungen sind auszuschließen, da mögliche bau- oder betriebsbedingte Störwirkungen nicht soweit reichen und überdies von den weitaus größeren Störwirkungen der zwischen dem FFH-Gebiet und dem Vorhabensgebiet gelegenen Bundesstraße 214 und der Ortschaft Schwülper überlagert werden. Relevante stoffliche Emissionen gehen vom Vorhaben nicht aus.

Somit ist eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung des FFH-Gebietes auszuschließen und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG verzichtbar.

## 6. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Angesichts der Habitatausstattung des Vorhabensgebietes (wildkrautarmes Ackerland, randlich auch Hecken und Säume) können an europäisch geschützten Arten allenfalls Vögel betroffen sein. Die Vogelwelt des Untersuchungsgebietes wird in der Vegetationsperiode 2013 untersucht. Es ist eine typische Feldvogelgemeinschaft zu erwarten unter anderem mit Feldlerche, Schafstelze und Wachtel. Aufgrund der benachbarten viel befahrenen Bundesstraße und der zeitweiligen Abwasserverregnung dürfte die Brutvogelgemeinschaft eher verarmt sein.

Für die Habitatverluste der Feldvögel können geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG vorgesehen werden, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht vorliegen. Die vorgezogene Kompensation kann beispielsweise durch die Anlage von Lerchenfenstern oder Brachestreifen erfolgen. Der Umfang und die Lage der Maßnahmen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung festgelegt.

Im Bereich der stillgelegten Bahnstrecke ist das Vorkommen von Brutvögeln und der europäisch geschützten Zauneidechse nicht auszuschließen. Entsprechende Bestandserhebungen zur Prüfung möglicher Vorkommen erfolgen im Rahmen der Genehmigungsplanung. Bei Bedarf werden geeignete Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Genehmigungsplanung festgelegt.

Da davon auszugehen ist, dass das Vorhaben im Rahmen des Genehmigungsverfahrens als zulässiger Eingriff in Natur und Landschaft gewertet wird, ist zu folgern, dass Handlungen, die zur Betroffenheit weiterer besonders geschützter Arten führen, die nicht gleichzeitig streng geschützt sind, europäische Vogelarten umfassen oder im Anhang IV der FFH-Richtlinie verzeichnet sind, nach § 44 Abs. 5 BNatSchG vor den Zugriffsverboten freigestellt sind.

## 7. Quellenverzeichnis

AVV Baulärm – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 (Beil. zum BAnz. Nr. 160).

BNatSchG – Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I. S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95).

BREUER, W. (2006a): Landwirtschaftliche Bauten: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – Warum, wo und wie? – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen **26** (1): 6-13; Hannover.

BREUER, W. (2006b): Aktualisierung „Naturschutzfachliche Hinweise zur Anwendung der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen **26** (1): 53; Hannover.

DRACHENFELS, O. v. (2010): Überarbeitung der Naturräumlichen Regionen Niedersachsens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen **30** (4): 249-252; Hannover.

DRACHENFELS, O. v. (2012): Einstufung der Biotoptypen in Niedersachsen – Regenerationsfähigkeit, Wertstufe, Grundwasserabhängigkeit, Nährstoffempfindlichkeit, Gefährdung. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen **32** (1): 1-60; Hannover.

FFH-Richtlinie – Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992 (ABl. EG Nr. L 206 S. 7), zuletzt geändert durch Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EG Nr. L 363 S. 368).

FUCHS, D., HÄNEL, K., LIPSKI, A., REICH, M., FINCK, P., RIECKEN, U. (2010): Länderübergreifender Biotopverbund in Deutschland – Grundlagen und Fachkonzept. – Naturschutz und Biologische Vielfalt **96**: 191 S. + Kartenteil; Bonn – Bad Godesberg.

GASSNER, E., WINKELBRANDT, A., BERNOTAT, D. (2010): UVP – Rechtliche und fachliche Anleitung für die Umweltverträglichkeitsprüfung, 5. Auflage – 480 S.; München.

GUNREBEN, M., BOESS, J. (2008): Schutzwürdige Böden in Niedersachsen. – GeoBerichte **8**: 48 S.; Hannover.

KAISER, T. (2013): Bewertung der Umweltauswirkungen im Rahmen von Umweltprüfungen. – Naturschutz und Landschaftsplanung **45** (3): 89-94; Stuttgart.

LANDKREIS PEINE (Hrsg.) (1993): Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Peine. – 347 S. + Anhang + Karten; Peine.

LROP - Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen mit Stand der Änderungsverordnung vom 3.10.2012. – Textteil und Karte; Hannover.

MU – Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz (2011): Auslegung von § 22 Abs. 4 NAGBNatSchG. – Erlass vom April 2011, 8 S.; Hannover.

NAGBNatSchG – Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104).

NLFB - Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung (1997): Böden in Niedersachsen. – Digitale Bodenkarte, CD-Rom; Hannover.

NLWKN – Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (2008): Natura 2000-Gebiete in Niedersachsen. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen **28** (5): 219-298; Hannover.

NMELF - Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (2002): Leitlinie Naturschutz und Landschaftspflege in Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen **22** (2): 57-136; Hildesheim.

STORM, P.-C., BUNGE, T. (Hrsg.) (1988-2013): Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung (HdUVP). - Berlin.

UVPG – Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95).

Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet PE 43 „Aue-Niederung bei Wendeburg und östliche angrenzende Landschaftsteile“ in der Gemeinde Wendeburg, Landkreis Peine ovm 16.12.1998. – Amtsblatt für den Landkreis Peine Nr. 4 vom 19. Februar 2011.

ZWECKVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG (2008): Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig 2008. – Text und Karten; Braunschweig.

## **8. Anhang**

- Schreiben des Abwasserverbandes Braunschweig vom 17.04.2013
- Lageplan zum Vorhaben (als Anlage)

**Von:** Teiser, Bernhard [<mailto:bernhard.teiser@abwasserverband-bs.de>]  
**Gesendet:** Mittwoch, 17. April 2013 09:35  
**An:** Koch, Thorsten (HFB-L/O)  
**Betreff:** AW: Logistikzentrum

Sehr geehrter Herr Koch,

hier meine Stellungnahme zu Punkt 4:

Für den Wegfall der Berechnungsflächen ist grundsätzlich Ersatz zu schaffen, damit der Abwasserverband seinen satzungsmäßigen Verpflichtungen, unter anderem der Abwasserverregnung, nachkommen kann. Aus diesem Grund wird der Verband seine Berechnungsfläche im Raum Eickenrode um ca. 20 ha erweitern. Ein Teil dieser 20 ha stehen dann als Ersatzfläche für die in Harvesse für VW aus der Beregnung herausgetrennten Flächen zur Verfügung. Der Abwasserverband wird mit VW nach Vorliegen einer Grobplanung einen Vertrag abschließen, in dem alle Angelegenheiten des Grundstücks in Harvesse mit der Notwendigkeit der Tauschflächenbereitstellung geregelt werden.

Selbstverständlich sind die bei der Änderung der Berechnungsflächen anfallenden Kosten vom Verursacher zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen  
i.A. Bernhard Teiser

Geschäftsführer  
Abwasserverband Braunschweig  
Celler Straße 22  
38176 Wendeburg  
Tel.: +49 5303-50911  
Fax: +49 5303-50950  
Mobil: +49 160-3635461  
E-Mail: [bernhard.teiser@abwasserverband-bs.de](mailto:bernhard.teiser@abwasserverband-bs.de)  
Web: <http://www.abwasserverband-bs.de/>

Verbandsvorsteher: Dipl. Verwaltungswirt Wolfgang Sehr  
Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Bernhard Teiser



Diese Mitteilung und alle beigefügten Dateien sind vertraulich und nur für den Adressaten bestimmt. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind, beachten Sie bitte, dass unberechtigtes Verbreiten, Kopieren oder jede sonstige Verwendung dieser Nachricht und ihres Inhalts widerrechtlich sind. Falls Sie diese Nachricht irrtümlich erhalten haben, bitten wir um Ihre unverzügliche telefonische Mitteilung unter +49 5303 509-0. Mitteilungen per E-Mail können abgefangen, verändert oder von Unbefugten gelesen werden. Wenn Sie uns Mitteilungen per E-Mail zukommen lassen, betrachten wir dies als Weisung, in der entsprechenden Angelegenheit per E-Mail zu kommunizieren und leiten daraus auch Ihre Zustimmung ab.