

WERKSERWEITERUNG VW-WERK ZWICKAU/MOSEL

ERGÄNZUNGEN A und B ZUM ARTENSCHUTZBEITRAG

VON FROELICH & SPORBECK | UMWELTPLANUNG UND BERATUNG
08.07.2019 (SN_182010)

AUFTRAGGEBER:

VOLKSWAGEN IMMOBILIEN GMBH

BEARBEITER ERGÄNZUNGEN: ARC ARCHITEKTUR CONCEPT PFAFFHAUSEN STAUDTE GBR
SYLVIA STAUDTE
DIPL.-ING. LANDSCHAFTSARCHITEKTIN bdlA

Zwickau, 24.09.2020

Ergänzung A zum Artenschutzbeitrag „Werkserweiterung VW-Werk Zwickau/Mosel“ Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung vom 08.07.2019

Die Ergänzung wurde erstellt, da der Artenschutzbeitrag durch die Verfasser nicht weiter bearbeitet wurde.

In Punkt 4 des Artenschutzbeitrages befinden sich Roteintragungen, die im Nachfolgenden ergänzt, korrigiert oder richtig gestellt werden.

Ergänzung zum Punkt 4.1 Projektbeschreibung („in Bearbeitung“)

Die Volkswagen Sachsen GmbH (VWS) beabsichtigt die strategische Flächenentwicklung am Standort Zwickau - Mosel im Zuge der zukünftigen Konzentration der Herstellung von Elektromobilen für die Fahrzeugmarken des Konzerns am Standort Mosel. Ein Baustein dafür ist die Entwicklung der westlich an das Werk angrenzenden Flächen zwischen B175 und den Bahngleisen der DB AG (Bahnstrecke Dresden-Hof).

Der Stadtrat der Stadt Zwickau fasste am 20.09.2018 den Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes 116 für das Gebiet „Zwickau-Mosel Erweiterung VW Werk, östlich Bundesstraße 175“ mit dem Ziel der Erweiterung des angrenzenden bestehenden VW-Werkes als Industriegebiet.

Die Gesamtfläche des Geltungsbereiches nach Aufstellungsbeschluss beträgt ca. 22,5 ha und befindet sich auf der Flur des Ortsteils Mosel.

Mit der Neuausrichtung der Verkehrserschließung und planungsbedingter Veränderungen vor allem im Zufahrtsbereich wurde auch eine Anpassung dieses Planumgriffes notwendig. Die Flächengröße erhöht sich dabei auf ca. 25,1 ha.

Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde die Fläche als Gewerbegebiet dargestellt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind auf dem größten Teil der Fläche eine Bebauung (Gewerbegebiet) sowie Freiflächen für logistische Prozesse als Erweiterung des benachbarten Automobilwerkes vorgesehen.

Um die Schaffung zusammenhängender Flächen zu ermöglichen, ist geplant, die Glauchauer Straße (Kreisstraße K 6708) einzuziehen. Die Erschließung erfolgt über die bereits ausgebaute Anbindung von der Bundesstraße aus.

Am östlichen Gebietsrand grenzen Bahngleise der Deutschen Bahn an, die für die mit der Erweiterung notwendigen Logistikprozesse noch durch zwei weitere Anschlussgleise ergänzt werden sollen.

Entsprechend der überörtlichen Pläne zum Ausbau des Radwegenetzes wird die Anordnung eines Geh- und Radweges am westlichen Rand des Plangebietes vorgesehen, der gleichzeitig als Umleitungsstrecke im Fall von Tunnelsperrungen (B 93) dient.

Mit der vorgesehenen Bebauung wird im wesentlichen Grünland großflächig dauerhaft entzogen. Ein Großteil der vorhandenen Gehölzstrukturen im Randbereich bleiben, bis auf die Feldgehölzstreifen an der Glauchauer Straße an der Südgrenze des Plangebietes, erhalten.

Die Fläche wird durch 2 Bachläufe, den Rolandbach und den Schäbigtbach, gequert, die erhalten bleiben. Der Rolandbach wird etwas nach Süden verlegt.

Es ist vorgesehen, zwischen Fernverkehrsstraßen und Zufahrten und dem Baugebiet zusammenhängende Grünbereiche zu erhalten und zu ergänzen.

Ergänzung zum Punkt 4.2 Wirkprozesse („in Bearbeitung“)

Die Markierung „in Bearbeitung“ erfolgte, da offensichtlich Aussagen zum Punkt Kollisionsgefahr fehlten.

Kollisionsgefahr:

Eine Aussage, um wieviel LKW sich der Verkehr gegenüber Kreis- und Bundesstraße erhöht, ist nicht möglich, da die Vergleichsbasis fehlt. Im Bebauungsplan wurde von 350 LKW/Tag ausgegangen, wobei, da ein hoher Anteil von Komponenten perspektivisch mit der Bahn angeliefert werden soll, die Zahl langfristig geringer ausfallen kann.

Die Fahrgeschwindigkeit wird aufgrund der Abbiegeprozesse gering sein. Daher wird die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen als gering erachtet.

Die Gebäudeoberkante liegt maximal bei 290 m über NHN und damit i. M. 25 m über dem jetzigen Gelände (die Angabe von Vollgeschossen ist aufgrund äußerst differenzierter Geschosshöhen bei Gewerbebauten nicht möglich) und damit ähnlich der benachbarten Werksbebauung.

Optische und akustische Störung:

Die Aussagen in diesem Punkt sind nicht korrekt. Die K 6708 ist **nicht** Erschließungsstraße des geplanten Baugebietes. Die Verkehrsbelegung dieser Straße ist im Vergleich zu den angrenzenden Bundesstraßen marginal.

Die Belegung der B 93 im an das Plangebiet angrenzenden Bereich beträgt lt. Lärmaktionsplan Stufe 2 der Stadt Zwickau (2011) zwischen 20.000 und 25.000 Fahrzeuge in 24 Stunden. Die B 175 ist hier noch mit 2000 KFZ/24 h erfasst, allerdings wurde zwischenzeitlich die gesamte Anbindung an die B 93 und die Erschließung des VW-Werkes und des Gelenkwellenwerkes in diesem Bereich neu gebaut, so dass die Zahl ein mehrfaches höher liegen dürfte. Insbesondere wird durch diese neue Werksanbindung nördlich des Bebauungsgebietes eine große Anzahl von Stellplätzen des Industriekomplexes erschlossen. Die Stör- und Barrierewirkung der vorhandenen Werksanbindung für Arten, die lärm- und lichtempfindlich reagieren, sollte aufgrund der arbeitszeitabhängig starken Verkehrsfrequenz, relativ hoch sein. Somit sind eine kontinuierliche Schallkulisse und optische Störreize bereits unabhängig von der Planung der Werkserweiterung für einen Teil des Gebietes (s. a. Lärmaktionsplanung) im Bestand bereits vorhanden. Die Fläche ist somit stark vorbelastet. Damit sind Tiergruppen, die empfindlich gegenüber akustischen und optischen Reizen reagieren, im Plangebiet kaum zu erwarten. Die Störwirkung betrifft eher das angrenzende Umland, wobei die vom Plangebiet ausgehenden Störreize nicht exakt von denen zu trennen sind, die durch die Belegung der vorhandenen Verkehrswege ohne Umsetzung des Planvorhabens ausgelöst werden.

Wie bereits unter „Kollisionsgefahr“ ausgeführt ist nur eine absolute Zahl der Fahrbewegungen für LKW einzuschätzen, die unmittelbar durch das Gebiet ausgelöst werden.

Ergänzung B zum Artenschutzbeitrag „Werkserweiterung VW-Werk Zwickau/Mosel“ Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung vom 08.07.2019

1. Veranlassung der Ergänzung

In der Festlegung des für den Artenschutzbeitrag notwendigen Untersuchungsrahmens im Protokoll vom 05.06.2018 (zwischen Landratsamt Zwickau, UNB und Froelich & Sporbeck) wurde auf die Relevanz des Planungsgebietes als Nahrungshabitat des Weißstorches hingewiesen. In dem vorliegenden Artenschutzbeitrag vom 08.07.2019 wurde der Weißstorch innerhalb der Gilde 3 „Potenziell vorkommende, wertgebende Brutvogelarten“ behandelt. In diesem Zusammenhang wurden Gefährdungsstatus und Betroffenheit der Art innerhalb der Gilde ermittelt und Vermeidungsmaßnahmen vorgeschlagen (V2 Allgemeine Vermeidungsmaßnahmen für die Avifauna). Die durchgeführte Prognose der artenschutzrechtlichen Tatbestände fiel negativ aus, so dass eine weitere Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen nicht notwendig wurde. In der Stellungnahme des Landratsamtes Zwickau vom 02.10.2019 wurde explizit darauf hingewiesen, dass der Artenschutzbeitrag insbesondere bezüglich der Inanspruchnahme eines Teils des Nahrungshabitats des Weißstorches zu ergänzen ist.

2. Bezug der Forderung

In Südwestsachsen gibt es nur wenige Brutpaare des Weißstorches. Die Verbreitung konzentriert sich auf Nord- und Ostsachsen. Südlich des Plangebietes brütet im Stadtteil Mosel (Zwickau) auf einem ehemaligen Fabrikschornstein seit einigen Jahren ein Storchenpaar. Ein weiterer Hort im Ortsteil Schlunzig wurde seit einigen Jahren nicht mehr angenommen.

FP + Erschienen am 20.05.2020



Foto: Jirka Scheit

Storchenpaar in Mosel mit Jungen

3. Kurz-Steckbrief Weißstorch (*Ciconia ciconia*)

Schreitvogel, Kulturfolger, Einzel- oder Koloniebrüter, Zugvogel, Langstreckenzieher, (in Sachsen meist Ostzieher)

Lebensraum: offene Landschaften mit vielfältigen Strukturen und eher niedriger Vegetation, insbesondere feuchte Niederungen mit Gewässern, Wiesen und Weiden, auch Äcker

Brut und Aufzucht: Jahresbrut, Nester heute meist auf freistehenden Gebäuden, Schornsteinen und Masten, Gelege mit ca. 3-5 Eiern, Aufzucht durch beide Elternteile

Nahrung: Kleinsäuger (vor allem Mäuse), Insekten, Würmer, Amphibien u.a. Kleintiere

Gefährdungspotential in Deutschland: Lebensraumzug durch Bebauung, Intensivierung der Landwirtschaft, Pestizideinsatz, Verarmung der Landschaft, Freileitungen

Deutschlandweit: langsam steigende Individuenzahlen (Schutzmaßnahmen, Renaturierung)

4. Bedeutung des Plangebietes für den Weißstorch

Das Plangebiet ist Teil des großräumigen Talbereiches der Zwickauer Mulde zwischen Zwickau und Glauchau, das durch Ackerland, Grünland, Aue- und Feuchtbereiche sowie kleine Bachläufe gekennzeichnet ist.

Das Gebiet ist Nahrungshabitat des ansässigen Weißstorchpaars (Mosel). Eine temporäre Inanspruchnahme durch rastende Störche auf dem Zug ist ebenfalls potentiell möglich.

Eine Nutzung als Bruthabitat kann ausgeschlossen werden, da geeignete Voraussetzungen für Brutstätten fehlen.

5. Auswirkungen bei Umsetzung des Bebauungsplans:

5.1 Schutz- und Gefährdungsstatus

Artenschutzrechtlicher Schutzstatus: Streng geschützt (SG)

Vogelschutzrichtlinie Schutzstatus: Art des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie (VRL-Anhang I)

Rote Liste Deutschland: Gefährdet (3)

Rote Liste Sachsen: Vorwarnliste (V), zurückgehende Art

(ungünstiger/unzureichender Erhaltungszustand)

5.2 Betroffenheit

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans werden ca. 20 ha Grünland und damit Teile des Nahrungshabitats dauerhaft entzogen.

Dieser Bereich stellt nur einen kleinen, jedoch relativ nahe der aktuellen Brutstätte gelegenen Teil des Nahrungshabitats dar. Dies ist insbesondere für die Versorgung der Jungvögel von Vorteil. Andererseits ist das gesamte Muldetal in diesem Bereich (ca. 6,4 km² zwischen Muldestausee und Mosel) relativ weiträumig und weist außer Ackerflächen auch Grünlandbereiche, vor allem in Muldenähe sowie auch Feuchtbereiche um den Muldestausee und den Bereich Hölzel-Wernsdorf und östlich des bestehenden VW-Werkes, auf. Diese befinden sich im Wesentlichen im Aktionsradius (bis ca. 8 km).

Mit maximal 2 Brutpaaren (falls beide Horste besetzt würden) und den entsprechenden Jungvögeln besteht eine nur geringer Populationsdruck, zumal auch Ackerflächen, insbesondere während der Bearbeitung durch Störche zur Nahrungssuche genutzt werden. Durchzügler nutzen ebenfalls abgeerntete bzw. frisch gepflügte Äcker als Rastplatz zur Nahrungssuche. Insofern stehen im Mulderaum Ausweichflächen als Nahrungshabitate zur Verfügung. Zudem ist anzumerken, dass es sich bei der Erweiterungsfläche um eine allseitig von stark frequentierten Verkehrstrassen umgebenen Bereich handelt, so dass (auch bei relativer Störungsunempfindlichkeit) eine gewisse Vorbelastung vorliegt.

Insgesamt ist jedoch eine Verkleinerung des Nahrungshabitats zu verzeichnen und damit möglicherweise eine Einschränkung bei Fortpflanzung-Aufzucht verbunden und die Entwicklung der Population begrenzt.



Quelle: google maps

Allerdings wurde bei Untersuchungen* festgestellt, dass der Anteil an Grünland am Nahrungshabitat keine signifikanten Unterschiede zum Brut- und Aufzucherfolg bewirkt, obwohl Grünland dafür offensichtlich einen hohen Stellenwert besitzt.

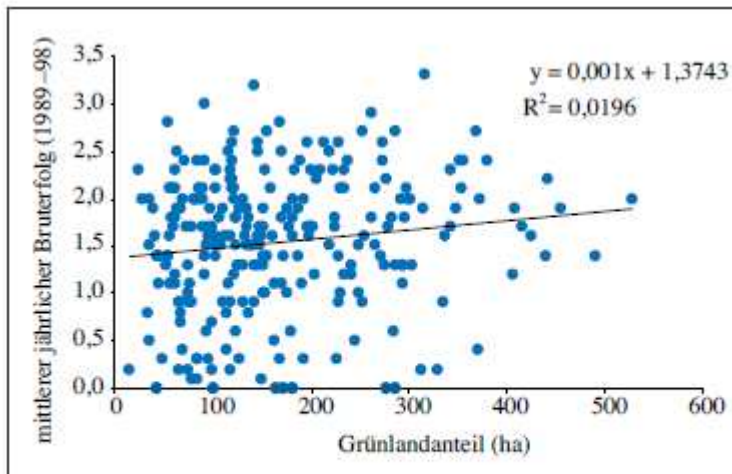


Abb. 48: Beziehung zwischen Grünlandanteil des Umlandes und mittlerem Bruterfolg im Zeitraum 1989–98 an 255 Brutplätzen des Weißstorchs in Sachsen

Quelle: s.*

Zudem zeigt die Brutplatzdokumentation eines Storchepaares im selben Dokument einen mehr als doppelt so hohen Ackeranteil im Vergleich zum Grünland. Insofern ist es für den hier betrachteten Standort nicht letztendlich beurteilbar, inwieweit sich der Flächenentzug auf die sehr kleine Population überhaupt negativ auswirkt und ob eine Auswirkung auf die Populationsentwicklung prognostiziert werden kann.

*Artenschutzprogramm Weißstorch in Sachsen, Freistaat Sachsen, Landesamt für Umwelt und Geologie-LfUG, Materialien zu Naturschutz und Landespflege 2000, Bäßler, Schimkat, Ulbricht, S. 42

5.3 Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen und des Risikomanagements

Im Bebauungsplan wurden die verbleibenden Grünflächen und die Ausgleichs- und Ersatzflächen benannt und dargestellt. Im Plangebiet selbst werden keine Flächen verbleiben, die die Anforderungen an ein Nahrungshabitat erfüllen. Mit der Ersatzfläche N 1 (Planzeichnung, Rückbau Stallanlagen am ehemaligen Rittergut Mosel) werden neue Offenlandflächen geschaffen, die im räumlichen Zusammenhang mit den Grünlandflächen an der Mulde und den in den letzten Jahren vergrößerten Vorländern liegt, aber mit ca. 1,4 ha Grünland wesentlich kleiner als die entzogene Fläche ist. Somit ist ein vollständiger Ersatz im Nahbereich, insbesondere mangels zur Verfügung stehender geeigneter Fläche (Rückbau oder Umwandlung von Acker in Grünland) nicht möglich.

5.4 Konsequenzen – Prognose der artenschutzrechtlichen Tatbestände

Prüfung der erheblichen Konsequenzen:

- | | | |
|----|-------------------------------------|-------------|
| 1. | Verlust Brutplätze im Plangebiet | nein |
| 2. | Potentielle Eignung als Brutplatz | nein |
| 3. | Verlust bedeutendes Nahrungshabitat | geringfügig |

4. Besteht bei Umsetzung der Maßnahme ein signifikant erhöhtes Tötungs- oder Verletzungsrisiko nein
5. Störung bei Fortpflanzung und Aufzucht, die mit der Verschlechterung der lokalen Population einher gehen nein
6. Entnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ohne ökologischen Ausgleich nein

Störche Rast und Zug

In den letzten Jahren wurden vermehrt rastende Störche auf Zug im Großraum beobachtet. Diese nutzen neben Grünland allerdings auch die abgeernteten und frisch gepflügten Ackerflächen (insbesondere großräumige Flächen), so dass kein signifikanter Verlust an Nahrungshabitaten mit der Umsetzung der Planung verbunden ist.

Da die Fragen zur Prognose der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht eindeutig negativ beantwortet werden können, werden die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu betrachten.

§ 45 Abs 7 Nr. 5 BNatSchG führt aus, dass durch die zuständigen Behörden eine Ausnahme von den Bestimmungen des § 44 BNatSchG erteilt werden kann, wenn zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art vorliegen und zumutbare Alternativen nicht vorliegen sowie der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert wird.

Die Volkswagen Sachsen GmbH ist der größte Arbeitgeber der Region. Mit der Umstellung der Produktion auf Elektromobilität wird die Erweiterung des Werksstandortes notwendig. Dies ist ein bedeutender Baustein der durch die Bundesregierung geplanten Mobilitätswende und sichert nachhaltig Arbeitsplätze in der Region. Damit verbunden ist ein überwiegend öffentliches, soziales und wirtschaftliches Interesse.