

1 Folgemaßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben

1.1 Übersicht

Verbunden mit dem Vorhaben sind im Plangebiet zwei infrastrukturelle Folgemaßnahmen gem. § 12 Abs. 4 BauGB planerisch erforderlich:

- Bereichsweise Verlegung der Landesstrassen L 168neu und L 279neu inkl. Anpassung an bestehende Verkehrsanlagen
- Bereichsweise Erneuerung einer Hauptwasserleitung trassenparallel zur L 168 neu

Bedingt durch den Flächenbedarf des Batteriezellwerkes und die möglichst rechteckige Gestaltung der Grundstücksparzelle ist eine bereichsweise Verlegung der Landesstraßen L 168 und L 279 erforderlich. Die Landesstraße L 168 ist auf einer Gesamtlänge von 2,0 Kilometern zu verlegen. Die „Verlegungstrasse“ der L 168 liegt hierbei nördlich der derzeit bestehenden Trasse.

Die derzeit in unmittelbarer Süd-Nord Richtung verlaufende Landesstraße L 279 wird zugunsten einer Süd-Nordost Richtung auf einer Gesamtlänge von circa 700 Metern verlegt. Zusätzlich zur Verlegung und Verschwenkung der Landesstraßen sind durch die induzierten Verkehrsmengenzuwächse bestehende vom Vorhaben betroffene Verkehrsknotenpunkte an der B 269 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zu optimieren.

Die nachfolgende Abbildung stellt die Abgrenzung des Bereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes i. S. d. § 12 Abs. 3 S. 2 BauGB und des um Flächen nach § 12 Abs. 4 BauGB ergänzten Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes „Industriegebiet Linsler Feld“ dar.

Abbildung 1: Überlagerung Bebauungsplan „Industriegebiet Linsler Feld“ mit Masterplan, schwarz markiert:

Geltungsbereich des Bebauungsplans inkl. Flächen gem. § 12 Abs. 4 BauGB, rot markiert: Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans gem. § 12 Abs. 3 S. 2 BauGB



Quelle: FIRU mbH

Im Zuge der Verlegung der L 168 und zur Sicherung der Versorgung des Batteriezellwerkes und der Optimierung der Versorgung von Überherrn mit Trinkwasser, ist die Haupttrinkwassertransportleitung vom Wasserwerk Bisttal in Differten (östlich angrenzende Nachbargemeinde Wadgassen) bis zum Hochbehälter in Berus (Gemeinde Überherrn) kapazitätsmäßig zu überprüfen und im Plangebiet auf einer Länge von circa 1,9 Kilometern im Zuge der Neutrassierung der L 168 zu ersetzen/anzupassen.

Die Leitung kann im Vorfeld aufgrund der Versorgung der Bürger mit Trinkwasser nicht außer Betrieb gesetzt werden. Die Umlegung erfolgt als Neubau einer Trinkwasserleitung DN 350 bzw. DN 400. Um die Versorgung des Werksgeländes jederzeit in ausreichendem Maße zu gewährleisten, wird die Transportleitung als redundante Leitung geplant. Hierzu werden zwei Leitungen entlang der neuen L 168 im Straßenbegleitgrün verlegt. Nach Fertigstellung der Umverlegungsmaßnahme wird die neue Leitung in Betrieb und die vorhandene Leitung außer Betrieb genommen. Aufgrund der

Unverzichtbarkeit der Leitung als Hauptzuleitung für Überherrn muss die heutige Bestandsleitung in der Bauphase besonders geschützt und ein Notfallkonzept erstellt werden.

Zur Bereitstellung der benötigten Trinkwassermengen für das Batteriezellwerk in die erneuerten Leitungen wird das vorhandene Wasserrecht der KDÜ mit rund 585.000 m³ pro Jahr zur Grundlastdeckung herangezogen. Die Spitzenlasten an heißen Tagen sollen über Trinkwasserlieferverträge zwischen der KDÜ GmbH und Dritten (rund 800.000 m³ pro Jahr) vom Wasserwerk Bisttal aus gedeckt werden. Die Begründung neuer oder die Erweiterung bestehender Wasserrechte ist nicht vorgesehen.

Zur Reduktion der Spitzenlasten sowie der erforderlichen Frischwasserbedarfe wird die Umsetzung eines Tiefenspeichers auf dem Werksgelände mit einem Fassungsvermögen von ca. 50.000 m³ als Pufferspeicher geplant. Darüber hinaus wird der Pufferspeicher zusätzlich mit anfallendem Oberflächenwasser und bedarfsweise mit Grauwasser des Werkes gespeist, sodass der Frischwasserbedarf soweit technisch möglich auf ein an den Anforderungen des Werkes gemessenes Minimum reduziert werden kann.

Die benötigten Trinkwasserjahresmengen für das Batteriezellwerk in der Ausbaustufe 24 GWh von rund 1.012.000 m³ pro Jahr sind über das vorgenannte System technisch gesichert.

1.2 Verlegung und Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB¹

1.2.1 Einordnung und Planungsansatz

Zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen der Vorhabenplanung am Standort Linsler Feld wurden begleitende verkehrstechnische Untersuchungen durchgeführt. Nachstehende Ausführungen entstammen der Verkehrsuntersuchung.

Innerhalb des Plangebiets befinden sich die Bundesstraßen B 269neu und die beiden Landesstraßen L 168 und L 279. Im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsraumes befinden sich darüber hinaus die Knotenpunkte „L 168 / Anschlussrampe B269neu“ (KP1), „L 168 / Anschlussrampe B269neu“ (KP2), „L 168 / Industriestraße“ (KP5) sowie „L168 / L 279“ (KP6).

Über die B 269neu und die L 168 mit deren teilplanfreiem Knotenpunkt ist eine hervorragende Anbindung an das klassifizierte Straßennetz vorhanden. Die meisten Verkehre werden über die B 269neu, als wichtig Verbindung zwischen dem französischen Autobahnnetz und der A 620 auf deutscher Seite abgewickelt. Die bestehenden Knotenpunkte KP1 und KP2 sind im Bestand in ihrer geometrischen Ausbildung als richtlinienkonform und leistungsfähig einzustufen. Im Gegensatz hierzu sind die Einmündungen KP 5 und KP 6 auch ohne Linksabbiegespuren ausreichend leistungsfähig, aber als nicht RAL-konform einzustufen.

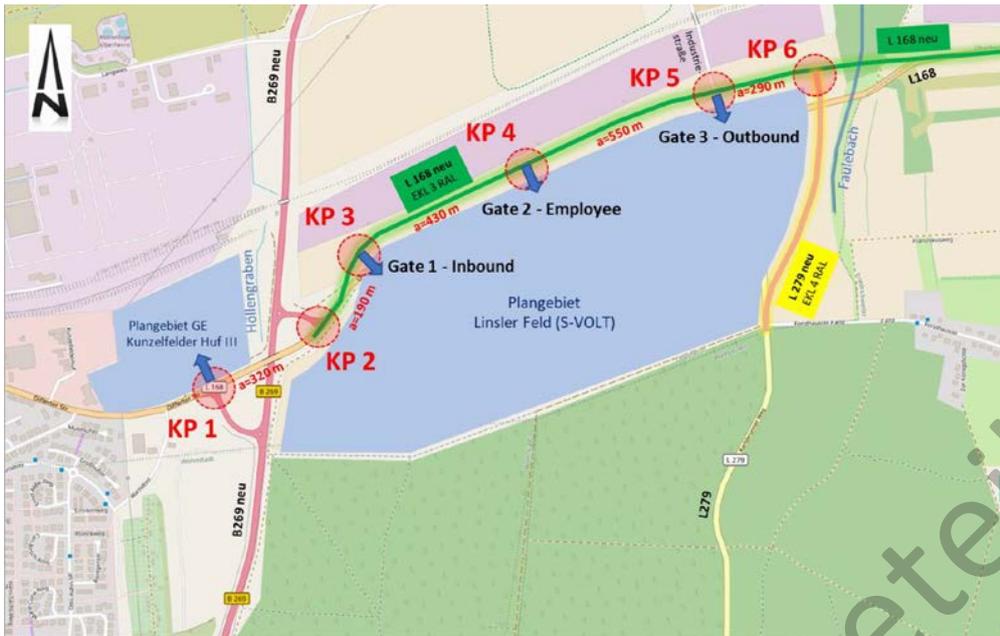
Wie bereits in Kapitel III.1.2 dargestellt, ergeben sich durch den erforderlichen Flächenbedarf des Batteriezellwerkes infrastrukturelle Folgemaßnahmen, wie die Verlegung der Landesstraße L 168 in Richtung Norden sowie die Verschwenkung der Landesstraße L 279 in ihrem nördlichen Trassenbereich in Richtung Osten. Hierbei umfasst die Verlegung der L 168 eine Länge von circa 2,0 Kilometer und die Verschwenkung der L 279 eine Länge von circa 700 Meter. Dies führt zur Erneuerung der Knotenpunkte KP 5 und KP 6. Ergänzend sind die Knotenpunkte KP1 und KP 2 bedarfsgerecht auszubauen.

Die Flächen des geplanten Batteriezellwerkes werden an die L 168 angebunden. Hierbei wurden Alternativen der verkehrlichen Anbindung an die L 168 bzw. L 168neu mit dem Ziel der verkehrlichen Integrierbarkeit des geplanten Vorhabens mit den Betriebsabläufen in Einklang zu bringen, untersucht.

Die Flächen des geplanten Vorhabens sollen hierbei über drei neue Knotenpunkte an die zu verlegenden L 168neu angeschlossen werden. Dies sind die Knotenpunkte „Gate 1 Inbound“ (KP3) an welchem die Anlieferungen der Rohmaterialien sowie die Verkehre der Verwaltung und Besucher angebunden sind, „Gate 2 Employee“ (KP4) welcher der Anbindung der Mitarbeiterverkehre an die L168neu dient und „Gate 3 Outbound“ (KP5) an welchem die produzierten Fertiggüter abgeholt und zur weiteren Verarbeitung abtransportiert werden. Nachstehende Abbildung verdeutlicht die Verteilung der bestehenden und geplanten Knotenpunkte.

¹ Schweitzer Ingenieure GmbH – Beratende Ingenieure, Entwicklungsgebiete „Linsler Feld“ und Kunzfelderhuf III“ in Überherrn – Verkehrsuntersuchung Stufe 1, Stand Mai 2021.

Abbildung 2: Anbindung der Entwicklungsflächen an die L 168 / L 168 neu

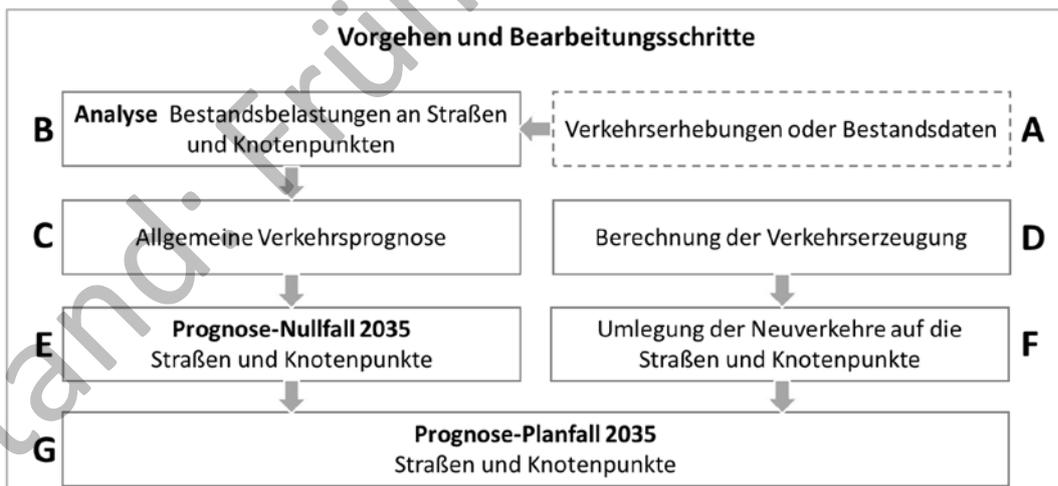


Quelle: Schweitzer Ing. GmbH Entwicklungsgebiet „Linsler Feld“ und „Kunzfelderhuf III“ in Überherrn, Verkehrsuntersuchung Stufe 1

Alle sechs Knotenpunkte wurden in fachgutachterlicher Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Saarlandes als verkehrstechnisch relevante Knotenpunkte eingestuft. Zu den direkten Anschlüssen an die Vorhabenflächen treten somit die Einmündungen der L 279neu und der Bestandsknoten **KP2** hinzu, welche grundsätzlich von dem geplanten Vorhaben nicht betroffen wären.

Durch die geplante Ansiedlung des Batteriezellwerks werden zusätzliche Verkehre erzeugt, weshalb die zu erwartende Verkehrsqualität an bestehenden Knotenpunkten und die Gestaltung neuer Knotenpunkte untersucht wurden. Das Untersuchungsprogramm, die Methodik und das Vorgehen wird mittels nachstehender Abbildung verdeutlicht.

Abbildung 3: Vorgehen und Bearbeitungsschritte der verkehrstechnischen Untersuchung



Quelle: Schweitzer Ing. GmbH Entwicklungsgebiet „Linsler Feld“ und „Kunzfelderhuf III“ in Überherrn, Verkehrsuntersuchung Stufe 1

Die Basis der Untersuchung stellt die Analyse (B) der vorhandenen Verkehrsverhältnisse (Straßen und Knotenpunkte) dar. Der Prognose-Nullfall (E) berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung innerhalb des Prognosehorizonts, welcher in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung festgelegt wurde und die allgemeinen Veränderungen in der Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

Die Berechnung der Verkehrserzeugung (D) erfolgt über einschlägige Fachliteratur bzw. soweit möglich über objektspezifische Kenngrößen zum Vorhaben. Diese Verkehrszahlen werden auf ggf. veränderte Straßennetz (Strecken und Knoten) umgelegt und der Prognose-Planfall (G) ermittelt.

1.2.2 Datengrundlagen für die Verkehrskonzeption

Am 16.07.2021 wurde eine Verkehrserhebung der betroffenen Knotenpunkte und Straßenquerschnitte durchgeführt (Die Verkehrserhebung wurde im Zuge der Verkehrsuntersuchung Stufe 2 durchgeführt. Die abschließenden Ergebnisse der VU Stufe 2 liegen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor, jedoch wurden die maßgebende Berechnung und Nachweisführungen bereits angepasst und in diesem Dokument übernommen). Die Verkehrserhebung dient als Datengrundlage zur Bildung der verschiedenen Planfälle. Des Weiteren wurde eine Verkehrserzeugung für die geplante S-Volt Entwicklung berechnet.

Die Verkehrserzeugung lässt sich im Wesentlichen in drei Verkehrsquellen unterteilen. Dies sind Beschäftigtenverkehr, Besucherverkehr und Güterverkehr / Andienung.

Für die Ansiedlung des Batteriezellwerkes wurden die vom Investor übermittelten Angaben zugrundegelegt und verifiziert. Dabei hat sich gezeigt, dass die LKW-Verkehre durch die Investor Angaben gegenüber Angaben aus der Fachliteratur zu niedrig gewählt sind. Die LKW-Verkehre wurden gemäß den Angaben der Fachliteratur angepasst.

Unter Ansatz von geplanten Nutzungen innerhalb des Batteriezellwerkes (Verwaltung, Produktion etc.) sowie unter Ansatz des 3-Schichtbetriebs sowie unter Ansatz der An- und Ablieferungsverkehre sowie unter Ansatz von Kunden- und Besucherverkehren und unter Ansatz von Sicherheitszuschlägen bei den Berechnungen wurden nachstehende vorhabenspezifische Verkehrsmengen ermittelt:

- Täglicher Gesamtverkehr 5.782 Kfz-Fahrten / 24h
- LKW-Anteil 10,39 %
- Täglicher LKW-Verkehr 601 LKW-Fahrten / 24h
- Mittagsspitzenstunde 756 Kfz-Fahrten/h
- Tag-Verkehr 4.060 Kfz-Fahrten von 06:00 bis 22:00 Uhr
- Nacht-Verkehr 1.724 Kfz-Fahrten von 22:00 bis 06:00 Uhr

Zur verkehrstechnischen Beurteilung der Leistungsfähigkeit der bestehenden und neuen Knotenpunkte unter Ansatz der Planung wurden zudem die von der Gemeinde Überherrn vorgesehenen städtebaulichen Entwicklungen im Bereich des Gewerbegebiets Kunzfelderhuf III berücksichtigt, um die im Untersuchungsgebiet hervorgehende Gesamtbelastung der verkehrstechnischen Analyse zugrundelegen. Hinsichtlich der Verkehrszahlen für die geplante Entwicklung Kunzfelderhuf III wird auf die vorliegende Verkehrsuntersuchung Stufe 1 verwiesen.

Bei der Verkehrsverteilung wurden Mitarbeiterverkehre und Schwerverkehre berücksichtigt. Die Verteilung der Mitarbeiterverkehre erfolgt auf Grundlage der Einwohnerzahlen der im Umkreis liegenden Städte und Gemeinden unter Ansatz des Kriteriums der Reisegeschwindigkeit zur Festlegung der Routen. Bei der Verteilung der Schwerverkehre wurden keine Verkehre über die L 168 in Richtung Differten geführt.

Diesem Ansatz liegt eine Analyse zu Grunde, ob die L 168 durch die Ortslage Differten / Wadgassen eine attraktive Mautumfahrgsstrecke für Verkehre von bzw. zur A 620 nach Saarbrücken darstellt und im Ergebnis ein Zeitgewinn nicht entsteht. Nachstehende Abbildung verdeutlicht die Verkehrsteilung.

Abbildung 4: Verkehrsverteilung

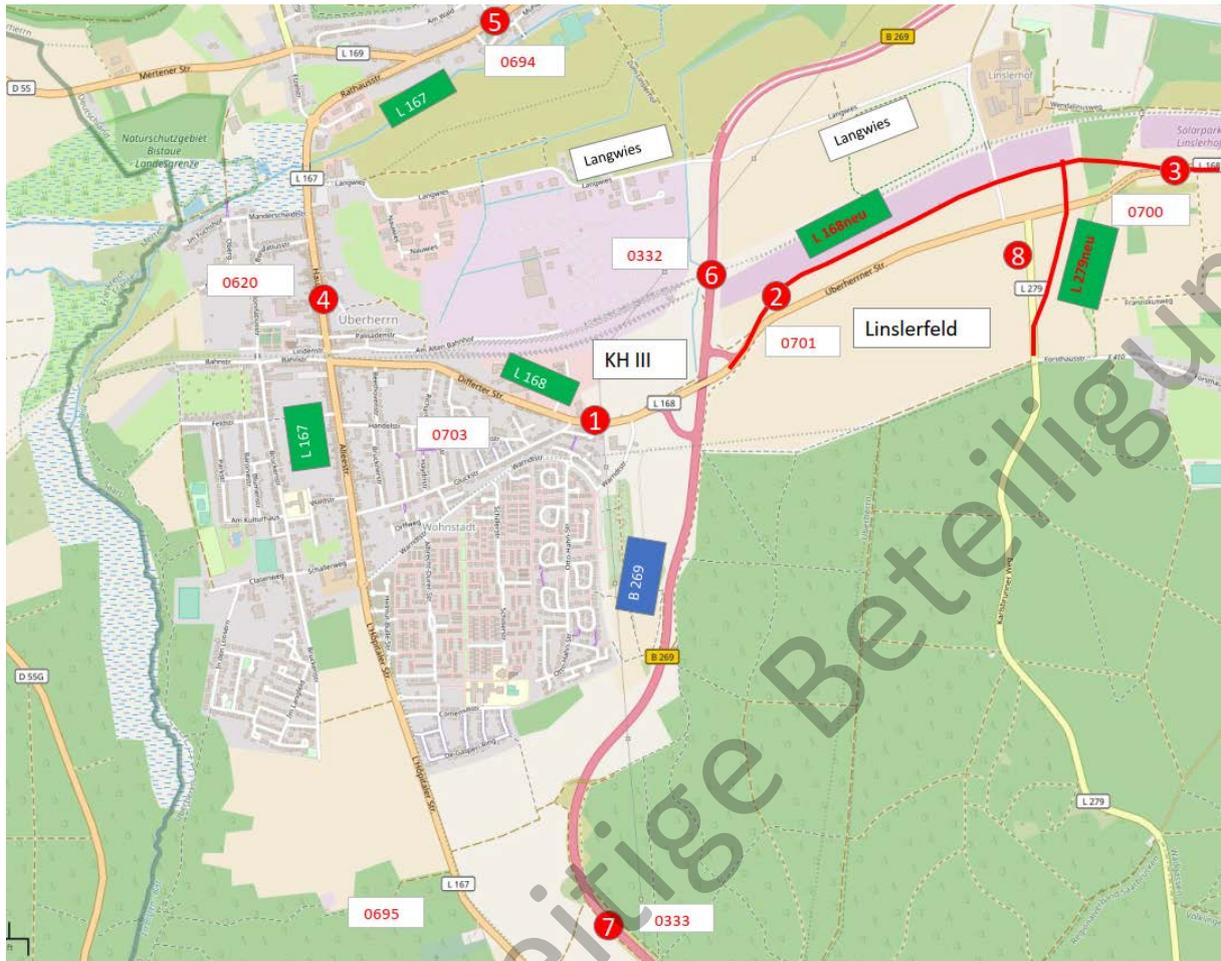


Quelle: Schweitzer Ing. GmbH Entwicklungsgebiet „Linsler Feld“ und „Kunzfelderhuf III“ in Überherrn, Verkehrsuntersuchung Stufe 1

1.2.3 Prognostizierte Verkehrsbelastung Straßen und Knoten

Insgesamt wurden acht Straßenquerschnitte betrachtet, um die Erhöhung der Verkehrsbelastungen auf Grundlage der Prognosen und Verkehrsverteilungen festzustellen zu können. Der Prognosehorizont beträgt nach Abstimmung mit dem LfS das Jahr 2035. Es wurde eine allgemeine jährliche Verkehrserhöhung von 1 % im Schwerverkehr berücksichtigt.

Abbildung 5: Untersuchte Straßenabschnitte im Untersuchungsraum



Quelle: Schweitzer Ing. GmbH Entwicklungsgebiet „Linsler Feld“ und „Kunzfelderhuf III“ in Überherrn, Verkehrsuntersuchung Stufe 2

Abbildung 6: Ergebnisse DTV für die Straßenabschnitte für Analyse - und Planfälle

<p>1: L 167 Höhe Wohnstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 5.205 • Prognose-Nullfall: 5.224 • Prognose-Planfall: 5.465 • Verkehrszunahme: 4,61 % 	<p>2: L 167 Höhe Linslerfeld</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 5.815 • Prognose-Nullfall: 5.636 • Prognose-Planfall: 13.512 • Verkehrszunahme: 139,75 % 	<p>L 167 Richtung Wadgassen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 4.187 • Prognose-Nullfall: 4.007 • Prognose-Planfall: 4.154 • Verkehrszunahme: 3,67 % 	<p>4: L 168 Höhe Überherrn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 11.162 • Prognose-Nullfall: 12.817 • Prognose-Planfall: 12.898 • Verkehrszunahme: 0,63 %
<p>5: L 168 Höhe Bisten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 8.108 • Prognose-Nullfall: 8.377 • Prognose-Planfall: 8.538 • Verkehrszunahme: 1,92 % 	<p>6: B 269 Richtung BAB A 620</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 17.797 • Prognose-Nullfall: 18.957 • Prognose-Planfall: 25.462 • Verkehrszunahme: 34,31 % 	<p>7: B 269 Richtung Frankreich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 7.785 • Prognose-Nullfall: 8.755 • Prognose-Planfall: 9.886 • Verkehrszunahme: 12,92 % 	<p>8: L 279</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist Zustand: 2.496 • Prognose-Nullfall: 2.504 • Prognose-Planfall: 2.578 • Verkehrszunahme: 2,96 %

Quelle: Schweitzer Ing. GmbH Entwicklungsgebiet „Linsler Feld“ und „Kunzfelderhuf III“ in Überherrn, Verkehrsuntersuchung Stufe 2

Im Ergebnis ist festzustellen, dass in den Straßenabschnitten in Überherrn und in Richtung Differten die Verkehrserhöhungen gering ausfallen. Im Bereich des Vorhabengebiets an der L 168 fallen die prozentualen Verkehrserhöhungen sehr hoch aus, was auf das geringe Verkehrsaufkommen der L 168 im Ist-Zustand zurückzuführen ist und da hier die Verkehre von S-Volt abgewickelt werden. Das Verkehrsaufkommen des Prognose-Planfalls entspricht mit einem DTV von 13.512 Kfz/24h den Bandreiten für Verkehrsaufkommen an Landesstraßen der Kategorie III (regionale Verbindungsstufe).

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen (Prognose Planfall 2035) an den Knotenpunkten KP1 bis KP7 werden grafisch im Verkehrsgutachten Stufe 2 dargelegt. Die Grafiken zeigen die Verkehrsgröße PKW-E/h.

1.2.4 Untersuchungsergebnisse Knotenpunkte

Die bestehenden Knotenpunkte sind trotz teilweise vorhandener baulicher Defizite an den Knotenpunkten KP5 und KP6 ausreichend leistungsfähig, um die vorhandenen Verkehre mit guter Qualität abzuwickeln.

Im Zuge der geplanten Entwicklungen sind jedoch alle Knotenpunkte wegen zusätzlicher Anschlüsse oder der Verlegung der L 168 an die neue Situation anzupassen. Einzig die Einmündung L 168neu / L 279neu (KP6) wird zukünftig keine wesentlichen Mehrverkehre aufnehmen müssen, weshalb die vorfahrtgeregelte Einmündung erhalten bleiben kann. Für alle anderen Knotenpunkte wurden die Knotenpunktformen Kreisverkehrsplatz (KVP)“ untersucht. Eine Ausnahme stellt der KP 7 dar, dieser wurde als signalisierte Kreuzung untersucht. Die Knotenpunktform wurde mit dem Landesbetrieb für Straßenbau festgelegt, nachdem eine Vorauswahl zwischen KVP und signalisierten Knotenpunkten in der VU Stufe 1 durchgeführt wurde.

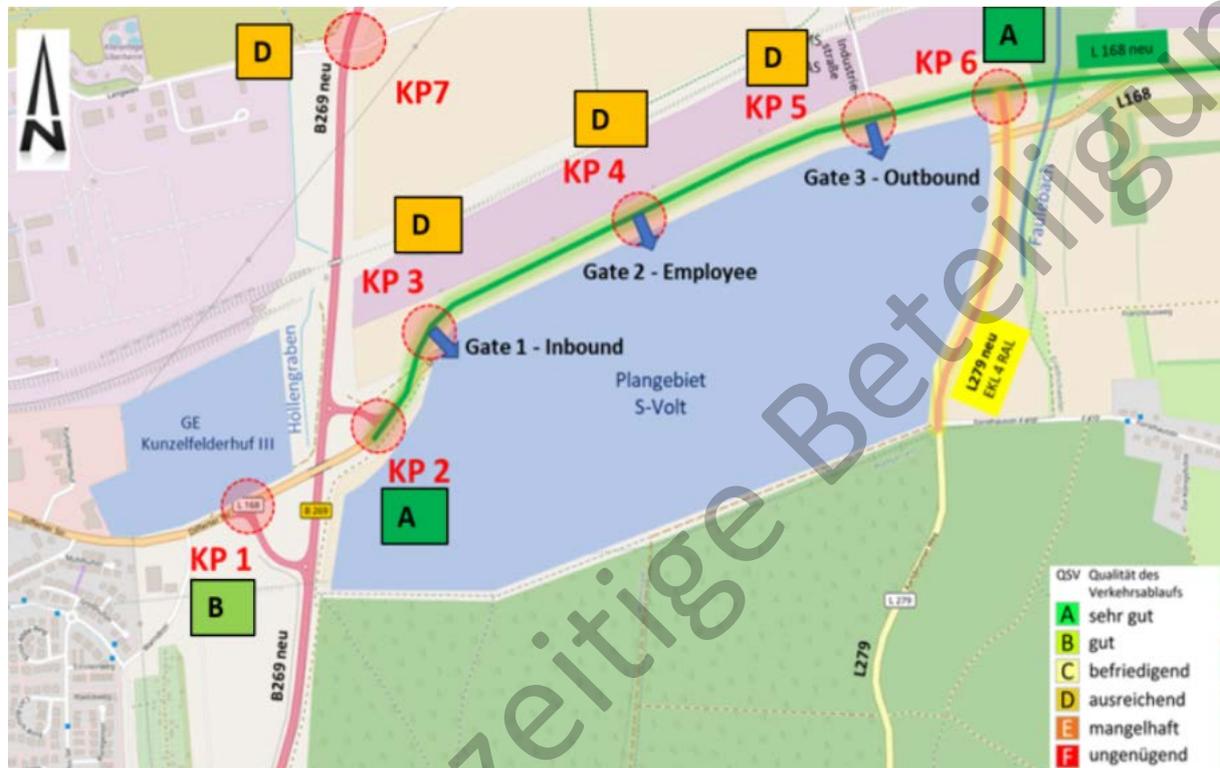
Die detaillierte Beschreibung der Knotenpunktformen mit Kreisverkehrslösung KP1 bis KP5, signalisierter Knotenpunkt KP7 und forfahrtsgeregelter KP6 sind der Verkehrsuntersuchung Stufe 2 zu entnehmen.

Die Leistungsfähigkeit der zu untersuchenden Knotenpunktformen wurden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS durchgeführt. Hierbei werden anhand der mittleren Wartezeiten die Qualitätsstufen A bis D vorgegeben, wobei die Qualitätsstufe D die zu erreichende

Mindestqualitätsstufe darstellt. Zur Prüfung eines reibungslosen Verkehrsablaufs zwischen den dicht aufeinander folgenden Knotenpunkten wurde eine Verkehrssimulation durchgeführt.

Für alle Knotenpunkte wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit gemäß HBS erzielt. Bei dem signalisierten KP 7 müssen gegenüber dem Bestand zusätzliche Fahrstreifen für die Geradeausfahrer auf der B 269 angeordnet werden. Eine Untersuchung für den KP7 als KVP wurde nicht durchgeführt. Diese Untersuchung kann nach Abstimmung mit dem LfS und der Gemeinde Überherrn durchgeführt werden.

Abbildung 7: Ergebnisse HBS Berechnungen Kreisverkehrslösung KP 1 bis KP 5



Quelle: Schweitzer Ing. GmbH Entwicklungsgebiet „Linsler Feld“ und „Kunzfelderhuf III“ in Überherrn, Verkehrsuntersuchung Stufe 2

1.2.5 Ausblick Anbindung Fuß- und Radwege sowie ÖPNV

Zusätzlich zu den MIV-basierten Anbindungen der Fläche an das Straßennetz sind für die Gebietsentwicklung attraktive Anbindungen in die Ortslage Überherrn für den nicht motorisierten Verkehr zu schaffen.

Derzeit stellt die B269neu mit dem teilplanfreien Knotenpunkt der L 168 eine Barriere zwischen der Ortslage und dem Gemeindeteil „Wohnstadt“ dar. Daher wird parallel zum Knotenpunktausbau auch der „Ausbau“ des Geh- und Radweges geplant. Hierbei soll der Anschluss im Westen an der Warndtstraße erfolgen.

Von diesem Punkt aus soll der Radweg entlang der ehemaligen Erdmassendeponie bis zu B 269neu geführt werden und mittels eines Brückenbauwerks an den bestehenden Wirtschaftsweg östlich der B 269neu angeschlossen werden.

Nach intensiver Variantenprüfung erfolgt die Führung des Radweges nach dem Brückenbauwerk auf dem Wirtschaftsweg entlang der L 168 bis zu einer Querungshilfe vom Knotenpunkt KP3. Danach wird der Geh- und Radweg nördlich der L 168neu bis zur Industriestraße KP 5 geführt. Parallel wird auch westlich der L 279neu ein Geh- und Radweg angelegt.

Hinsichtlich der Anbindung des Standortes an das ÖPNV-Netz werden derzeit im Rahmen von Variantenprüfungen zusammen mit den Kreisverkehrsbetrieben und der Gemeinde Überherrn

Lösungen geprüft, wie die Flächen mittels ÖPNV erschlossen werden können. Es wurde jeweils ein Haltestellenpaar an den Knotenpunkten KP3 und KP5 vorgesehen. Das Haltestellenpaar am KP3 dient primär der Erschließung des S-Volt Werkes. Das Haltestellenpaar am KP 5 dient ebenfalls der Erschließung des S-Volt Werkes und soll ebenfalls die vorhandene Haltestelle „Linslerhof“ ersetzen. Die Haltestellenpaare werden als Busbuchten geplant, der Ausbau erfolgt unter den Vorgaben der Barrierefreiheit

1.2.6 Zusammenfassung und Fazit

Durch die Verkehrserhebung aus dem Jahr 2021 wurde der Prognose-Planfall 2035 mit Berücksichtigung allgemeiner Verkehrszunahme und mit Berücksichtigung nahräumiger städtebaulichen Entwicklung, sowie den beiden Entwicklungen S-Volt und Kunzelfelderhuf III gebildet. Die Verkehre wurde anhand der Bevölkerungsstruktur auf das Straßennetz verteilt.

Die Ergebnisse der HBS Nachweisführung und der Verkehrssimulation für die Knotenpunkte KP1 bis KP7 zeigen eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Darüber hinaus wurden Lösungen zur ergänzenden Führung von Geh- und Radwegen verkehrsplanerisch dargelegt sowie die grundsätzliche Machbarkeit der Anbindung des Standortes an den ÖPNV dargestellt. Im Ergebnis ist aus überörtlichen Gesichtspunkten festzustellen, dass die verkehrliche Anbindung des geplanten Batteriezellwerks leistungsfähig und umfeldverträglich ausgestaltet werden kann.

Stand: Frühzeitige Beteiligung