

Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren Ortsumgehungen Luhdorf- Pattensen



LANDKREIS
HARBURG

Inhaltsverzeichnis

Projektbeschreibung

Variantenvergleich und Vorzugsvariante

Erklärung der Abwägungsvorschläge

Themenschwerpunkte der anwesenden TÖB

Themenschwerpunkt Lage/Verlauf & Straßenplanung

Themenschwerpunkt Naturschutz & Natura 2000

Sonstige Themen

Projektziel

- Der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen planen die Umgehung zweier Ortschaften
- Die OU sollen zu einer Reduzierung der innerörtlichen Verkehrsbelastung und zur Schaffung einer leistungsfähigen überörtlichen Verkehrsverbindung führen
- Die Straße wird anbaufrei mit plangleichen Knotenpunkten, tlw. Kreisverkehrsplätze, gedacht.

Bisheriger Projektverlauf

Zeiträume	Projektschritte
April 2019	Projektneustart
Mai 2019 – Februar 2020	Überarbeitung und Erstellung der ROV-Unterlagen
September 2019	Antragskonferenz ROV
September 2019	Öffentlichkeitstermin
Februar 2020	Einleitung Raumordnungsverfahren
Juni 2020	Erneute Auslegung der ROV-Unterlagen
August 2020	Ende Äußerungsfrist

Raumordnerische Vorbewertung – Zielerreichungsgrad

- Verbesserung der Lebensqualität in den Ortslagen Pattensen, Lohdorf/Roydorf durch Verkehrsentlastungen (Immissionen, Aufenthaltsbereiche, Wohnumfeld)
- Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit
- Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit bezogen auf prognostizierte Verkehrsmengen
- Qualitätssicherung von Kulturdenkmalen (Grabhügel, Flächengräberfeld etc.)
- Sicherung der Erreichbarkeit lokaler Infrastruktur (Schule, KiTa, Sportstätten, Feuerwehren)

Projektbeschreibung Variantenübersicht

- Untersuchte Varianten nach Abschichtung:
 - Variante 1-P (Länge ca. 3.600 m)
 - Variante 1.1-P (Länge ca. 3.500 m)
 - Variante 2.1-P (Länge ca. 4.400 m)
 - Variante 2.2-P (Länge ca. 4.000 m)
 - Variante 3.1 (Länge ca. 5.200 m)
 - Variante 1-L (Länge ca. 3.000 m)
 - Variante 2.1-L (Länge ca. 4.000 m)

Projektbeschreibung – Gesamtplanerischer Variantenvergleich

- Gesamtbewertung mittels Hauptkriterien:
 - Raumnutzung/Städtebauliche Belange
 - Verkehr/Wirtschaftlichkeit
 - Umweltverträglichkeit (inkl. Artenschutz und Wasserrahmenrichtlinie (WRRL))
 - FFH-Vorprüfung (nur bei OU Luhdorf relevant)

- Kriterien wurden mit gleicher Gewichtung einbezogen
- Abschnittsbezogener Variantenvergleich

Projektbeschreibung – Gesamtplanerischer Variantenvergleich

Teil-variante	Raumstruktur / Raumnutzung (Ziele der Raumordnung) sowie sonstige öffentl. / private Belange	Wirtschaftlichkeit *	UVS inkl. Artenschutz und WRRL	FFH-Vorprüfung*	Gesamtergebnis
Abschnitt OU Pattensen					
1.P	2 (deutlicher Vorteil ggü 2.2-P)	1 (vergleichbar zu 1.1-P)	3	n. R.	vglw. günstige Alternative
1.1-P	1 (geringfügiger Vorteil ggü. 1-P)	1 (günstigste Kosten)	1	n. R.	Vorzugsvariante
2.1-P	4 (deutlicher Vorteil ggü 3.1 (P))	3 (Mehrkosten ca. 13 %)	3	n. R.	Nachrangige Alternative
2.2-P	3 (deutlicher Vorteil ggü. 2.1-P)	3 (Mehrkosten ca. 11 %)	3	n. R.	Nachrangige Alternative
3.1 (P)	5 (Konflikt private Belange)	5 (Mehrkosten mind. ca. 25 %)	1 (Risiko Trassenverschiebung)	n. R.	In dieser Form nicht umsetzbar
Abschnitt OU Luhdorf					
1-L	1 (deutliche Vorteile ggü 2.1-L)	1 bessere Wirtschaftlichkeit	1 (kein deutl. Unterschied)	1 (kein deutl. Unterschied)	Vorzugsvariante
2.1-L	2 als nachrangig bewertet	2 Mehrkosten von > 30%	1 (kein deutl. Unterschied)	1 (kein deutl. Unterschied)	Nachrangige Alternative

Themenschwerpunkte der anwesenden TÖB

- Allgemein
- Lage/Verlauf
- Straßenplanung
- Naturschutz
 - Schutzgüter
- Natura 2000
- Raumordnung
 - Landesweiter Freiraumverbund
 - Natur und Landschaft

Themenschwerpunkt Allgemein

- OU ohne Gewinn für die Allgemeinheit, Ernsthaftigkeit der Vorzugsvariante wird angezweifelt
 - Berechtigte Planungsziele, u.a. Lebensqualität und verkehrliche Leistungsfähigkeit verbessern, Verkehrssicherheit erhöhen; ROV kann auch negativ enden, wenn keine Trasse raumverträglich ist
- ROV soll eingestellt werden
 - Wurde von Vorhabenträgern beantragt, kann nicht einseitig eingestellt werden; Antrag aus der Politik zur Kündigung der Vereinbarung zur Kostenteilung zwischen LKH und Stadt Winsen → Beschluss im letzten Kreistag (30.09.2020) wurde vertagt

Themenschwerpunkt Lage/Verlauf und Straßenplanung

- Frühzeitiges Ausscheiden der Nordvarianten
 - Abschichtung war geboten (neue/verlegte Anschlussstelle, Anbauverbotszone, geringere verkehrliche Wirkung)
- Südvarianten queren/zerstören das FFH-Gebiet
 - Alle Belange müssen berücksichtigt werden; aus raumordnerischer Sicht sind die Südvarianten die einzigen machbaren Varianten
- Anbauverbotszone an A 39 kein Planungshindernis
 - NLStBV Verden stellt keine Ausnahmegenehmigung in Aussicht
 - Befreiungstatbestände nicht gegeben

Themenschwerpunkt Lage/Verlauf und Straßenplanung

- „Scheinvarianten“ in Anbauverbotszone A 39 bzw. bei Verlegung von Anschlussstelle Winsen-West
 - Ausnahmen möglich, aber hier negativ beurteilt; Abschichtung auch wegen geringer verkehrlicher Wirkung
- Forderung einer Null-Plus-Variante, Tempo 30-Zone
 - Null-Plus-Variante ist kein Prüfungsbestandteil des ROV: keine eigenständige Variante, keine eigene Wirkung auf den Raum
 - Lärmaktionsplan (LAP) Stadt Winsen → Prüfung, ob sich Geschwindigkeitsreduzierung auf LAP stützen lässt
- West-Umgehung Luhdorf aus VEP Winsen (2003) ist ernsthafte Alternative
 - Keine Alternative im raumordnerischen Sinne; Konzentration des Verkehrs auf Luhdorfer Straße

Themenschwerpunkt Naturschutz und Natura 2000

- Wie soll § 34 BNatschG überwunden werden? (Verträglichkeit/Zulässigkeit von Vorhaben)
 - Erhebliche Beeinträchtigungen können unter Beachtung von Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden; derzeit keine Planungshindernisse erkennbar
- Nordvarianten haben geringere Auswirkungen auf Natur
 - Alle Belange sind zu betrachten; Nordvarianten wurden als nicht realisierbar (s.o.) ausgeschieden
- Queren/Zerschneiden naturschutzfachlich hochwertiger Bereiche
 - Beeinträchtigung Landschaftsbild durch Südvarianten; Brückenbauwerke sollen Beeinträchtigung von FFH-LRT und -Arten vermeiden

Themenschwerpunkt Raumordnung

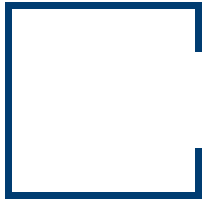
- Planung nicht vereinbar mit verbindlichen Zielen der RO
 - Andere Nutzungen in VRG nicht ausgeschlossen, wenn Vereinbarkeit mit Zielen der Raumordnung hergestellt werden kann
- Trassen durch FFH-Gebiet keine ernsthaften Alternativen
 - Keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes bei Erhaltungszielen oder Schutzzweck (s. FFH-Voruntersuchung)
- VRG Freiraumfunktion wird beeinträchtigt
 - Siehe oben; ergänzend: Vereinbarkeit der Planung mit Zielen der Raumordnung kann laut RVU hergestellt werden

Sonstige Themen

- Mensch inklusive menschlicher Gesundheit:
- Wahl der am wenigsten belastenden Varianten
 - raumverträglichste Variante wird ermittelt und ist im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen
- Baumaßnahmen dürfen Betriebe nicht einschränken
 - wird bei der weiteren Planung berücksichtigt

Sonstige Themen

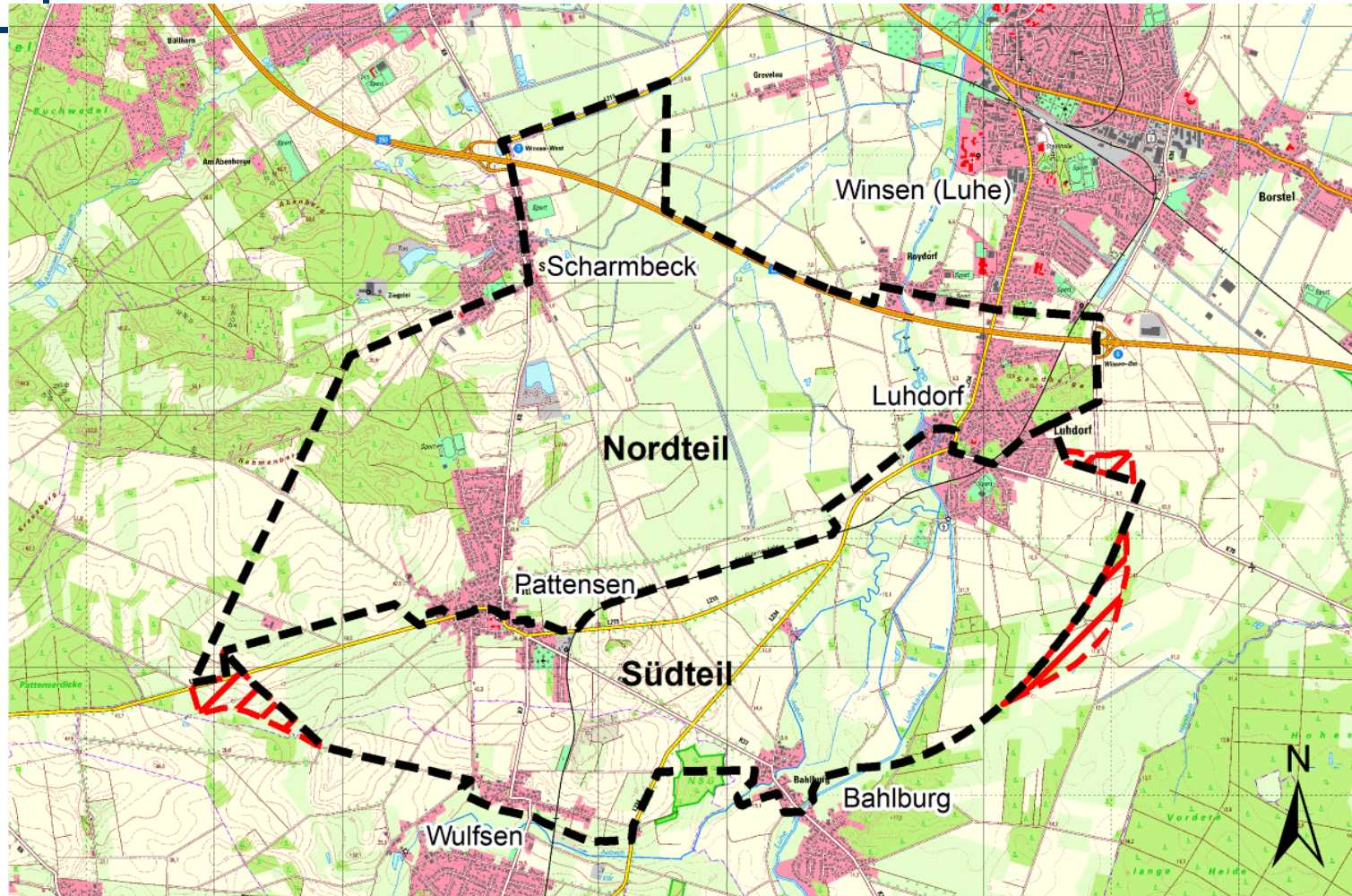
- Lärm/Schall:
- Immissionsschutzrecht ist bei Baumaßnahmen zu berücksichtigen
 - wird bei der weiteren Planung berücksichtigt
- Verkehr:
- Verkehrsentlastung von Wohngebieten und Ortszentren wird begrüßt
 - wird bei der weiteren Planung berücksichtigt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

BACKUP

Untersuchungsraum



Lageplan Immissionsorte

Legende

Untersuchungsvarianten:

- V1-L
- V1-P
- V1.1-P
- V2.1-L
- ⋯ V2.1-P
- - - V2.2-P
- V3.1
- Gebäude
- Straßenabschnitt mit Kennziffer*
- Schienenweg
- Immissionsort Bestandsnetz
- W - Wohngebiet
- M - Mischgebiet
- G - Gewerbegebiet
- Hilfslinie

* Die Verkehrsbelastung zu den einzelnen Straßenabschnitten ist der Anlage 2 zu entnehmen (siehe Ziffern).

Landkreis Harburg
Betrieb Kreisstraßen
Schloßplatz 6
21423 Winsen (Luhe)

LÄRMKONTOR GmbH

Altonaer Poststraße 13 b 22767 Hamburg
Tel: 040 - 38 99 84 0 Fax: 040 - 38 99 84 44
mail: hamburg@laermkontor.de
http://www.laermkontor.de



Projekt:

Immissionstechnische Untersuchung (Lärm und Luftschadstoffe) zur Ortsumgehung Luhdorf Pattensen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens

Planinhalt:

Anlage: 1
Lageplan

Maßstab: 1:24.000 A3
LK 2019 216 10.01.2020

Bearbeiter: Hr. Neumann

Variantenvergleich: Umweltverträglichkeit

Tab. 15: Variantenvergleich Ortsumgebung Pattensen

Schutzgut	Variante				
	1-P	1.1-P	2.1-P	2.2-P	3.1
Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	3	3	3	4	5
Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt	2	4	4	3	3
Boden	4	5	2	3	1
Wasser	3	5	2	3	4
Klima/Luft	5	5	5	5	4
Landschaft	3	3	4	3	5
Kultur- und sonstige Sachgüter	1	1	1	1	4
Summe	21	26	21	22	26

Tab. 16: Variantenvergleich Ortsumgebung Luhdorf

Schutzgut	Variante	
	1-L	2.1-L
Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	2	1
Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt	1	1
Boden	2	1
Wasser	1	2
Klima/Luft	2	3
Landschaft	1	1
Kultur- und sonstige Sachgüter	-	-
Summe	9	9

Variantenvergleich: FFH-Verträglichkeit

Tab. 19: Variantenvergleich FFH -Verträglichkeit

Maßgebliche Gebietsbestandteile	Variante	
	1-L	2.1-L
LRT 91E0*	3	4
LRT 3260	2	3
LRT 6430	5	2
LRT 9160	4	2
LRT 9190	3	4
Biber ²³	3	4
Fischotter ²⁴	3	4
Groppe, Flussneunauge, Bachneunauge, Meerneunauge	3	3
Summe	26	26

Variantenvergleich: Umweltverträglichkeit

2 Teilvarianten OU Pattensen

Tab. A- 1: Ermittlung der schutzgutbezogenen Vergleichsgrößen für die Teilvarianten OU Pattensen

Schutzgut	Kriterium	Variante 1-P (3.600 m)	Variante 1.1-P (3.500 m)	Variante 2.1-P (4.400 m)	Variante 2.2-P (4.000 m)	Variante 3.1 (5.200 m)
Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit	Wohnqualität					
	<ul style="list-style-type: none"> Überschreitung der Immissionsgrenzwerte tags (Anzahl der betroffenen Gebäude) 	257	257	257	252	235
	Differenz zum Prognose-Nullfall	-23	-23	-23	-28	-45
	<ul style="list-style-type: none"> Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nachts (Anzahl der betroffenen Gebäude) 	429	429	429	424	403
	Differenz zum Prognose-Nullfall	-15	-15	-15	-20	-41
	Einschätzung /Rangfolge	3	3	3	4	5
Wohnumfeldqualität						
	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Zerschneidung siedlungsnaher Erholungsbereiche²⁵ 	1	1	1	1	1
Rangfolge Schutzgut Menschen		3	3	3	4	5
Tiere	Fledermäuse					
	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung von Jagdgebieten hoher Bedeutung (Anzahl) 	1	1	1	1	1
	<ul style="list-style-type: none"> Verlust oder Zerschneidung von Jagdgebieten mittlerer Bedeutung (Baumreihen an K37 und L234) (Länge bzw. Anzahl) 	850 m	850 m	1	850 m	-
	Einschätzung /Rangfolge	2	2	3	2	4

Variantenvergleich: Umweltverträglichkeit

Schutzgut	Kriterium	Variante 1-P (3.600 m)	Variante 1.1-P (3.500 m)	Variante 2.1-P (4.400 m)	Variante 2.2-P (4.000 m)	Variante 3.1 (5.200 m)
	Brutvögel					
	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung von Brutvogelgebieten lokaler und regionaler Bedeutung (Wertstufe hoch) (Anzahl / Länge Trasse²⁶) 	1 3.600 m	1 3.500 m	1 4.400 m	1 4.000 m	1 5.200 m
	Einschätzung /Rangfolge	4	5	1	3	2
	Heuschrecken					
	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung eines Lebensraumes sehr hoher Bedeutung 	1	1	1	1	1
	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung eines Lebensraumes mittlerer Bedeutung 	-	-	-	1	1
	Einschätzung /Rangfolge	2	2	2	1	1
Rangfolge Schutzgut Tiere		5	4	3	1	3
Pflanzen	Biotoptypen (Verlust / Länge der Trasse)					
	<ul style="list-style-type: none"> Von allgemeiner Bedeutung 	210 m	200 m	170 m	175 m	175 m
	Einschätzung /Rangfolge	2	3	5	4	4
	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Querung linearer Gehölzstrukturen, die schwer zu regenerieren sind 	1	1	-	-	1
	Einschätzung /Rangfolge	3	3	5	5	3
Rangfolge Schutzgut Pflanzen		1	2	5	4	3
Boden	Bodenverbrauch					
	<ul style="list-style-type: none"> Flächeninanspruchnahme in ha 	14,4	14,0	17,6	16,0	20,8
Rangfolge Schutzgut Boden		4	5	2	3	1
Wasser	Grundwasser					

Variantenvergleich: Umweltverträglichkeit

Schutzgut	Kriterium	Variante 1-P (3.600 m)	Variante 1.1-P (3.500 m)	Variante 2.1-P (4.400 m)	Variante 2.2-P (4.000 m)	Variante 3.1 (5.200 m)
	<ul style="list-style-type: none"> Länge Trassenverlauf im Bereich hoher Verschmutzungsempfindlichkeit 	820 m	600 m	740 m	600 m	550 m
	<ul style="list-style-type: none"> Länge Trassenverlauf im Trinkwasserschutzgebiet 	1.778 m	1.665 m	2.213 m	2.222 m	2.218 m
Rangfolge Schutzgut Wasser		3	5	2	3	4
Klima / Luft	Länge Trassenverlauf in klimaökologisch wirksamen Ausgleichsräumen	0	0	0	0	790 m ²⁷
Rangfolge Schutzgut Klima / Luft		5	5	5	5	4
Landschaft	Landschaftsbildqualität					
	<ul style="list-style-type: none"> Länge Trassenverlauf in Bereichen mit mittlerer Landschaftsbildqualität 	0	0	0	0	523 m
	<ul style="list-style-type: none"> Länge Trassenverlauf in Bereichen mit hoher Landschaftsbildqualität 	1.310 m	1.275 m	900 m	1.275 m	663 m
Rangfolge Schutzgut Landschaft		3	3	4	3	5
Kultur- und sonstige Sachgüter	Bodendenkmäler					
	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl betroffener Bodendenkmäler 	5	5	5	5	1
Rangfolge Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter		1	1	1	1	4

3 Teilvarianten OU Luhdorf

Das Schutzgut Kultur- und andere Sachgüter ist bei den beiden Teilvarianten Luhdorf-Süd nicht betroffen.

Tab. A- 2: Ermittlung der schutzgutbezogenen Vergleichsgrößen für die Teilvarianten OU Luhdorf


Schutzgut	Kriterium	Variante 1-L (3.000 m)	Variante 2.1-L (4.000 m)
Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit	Wohnqualität		
	<ul style="list-style-type: none"> Überschreitung der Immissionsgrenzwerte tags (Anzahl der betroffenen Gebäude) 	245	246
	Differenz zum Prognose-Nullfall	-35	-34
	<ul style="list-style-type: none"> Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nachts (Anzahl der betroffenen Gebäude) 	411	414
	Differenz zum Prognose-Nullfall	-33	-30
	Einschätzung /Rangfolge	2	1
	Wohnumfeldqualität		
	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Zerschneidung siedlungsnaher Erholungsbereiche 	2	2
Rangfolge Schutzgut Menschen		2	1
Tiere	Fledermäuse		
	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung von Jagdgebieten hoher Bedeutung (Anzahl) 	4	4
	Einschätzung /Rangfolge	1	1
	Brutvögel		
	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung von Brutvogelgebieten regionaler /landesweiter Bedeutung (Wertstufe hoch/sehr hoch) (Anzahl) 	2/-	2/1
	Einschätzung /Rangfolge	2	1
Rangfolge Schutzgut Tiere		2	1
Pflanzen	Biotoptypen (Verlust / Länge der Trasse)		
	<ul style="list-style-type: none"> Mittlerer Bedeutung 	220 m	100 m
	<ul style="list-style-type: none"> Hoher und sehr hoher Bedeutung 	290 m	120m
	<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Querung linearer Gehölzstrukturen, die schwer zu regenerie- 	6	3

Variantenvo

reit

Variante

Schutzgut	Kriterium	Variante 1-L (3.000 m)	Variante 2.1-L (4.000 m)
	ren sind		
	Einschätzung /Rangfolge	1	2
Rangfolge Schutzgut Tiere und Pflanzen		1	1
Boden	Bodenverbrauch		
	• Flächeninanspruchnahme in ha ²⁸	12,0	16,0
Rangfolge Schutzgut Boden		2	1
Wasser	Oberflächenwässer		
	• Anzahl Querung Fließgewässer	3	4
	• Länge Trassenverlauf im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet	540 m (davon 240 m Brückenbauwerk)	770 m (davon 635 m Brückenbauwerk)
	Einschätzung /Rangfolge	1	2
	Grundwasser		
	• Länge Trassenverlauf im Bereich hoher Verschmutzungsempfindlichkeit	800 m ²⁹	700 m
	Einschätzung /Rangfolge	1	2
Rangfolge Schutzgut Wasser		1	2
Klima / Luft	Länge Trassenverlauf in klimaökologisch wirksamen Ausgleichsräumen	3.000 m	3.130 m ³⁰
Rangfolge Schutzgut Klima / Luft		2	3
Landschaft	Landschaftsbildqualität		
	• Länge Trassenverlauf in Bereichen mit mittlerer Landschaftsbildqualität	350 m ³¹	-
	• Länge Trassenverlauf in Bereichen mit hoher Landschaftsbildqualität	2.350 m	3.350 m ³²
Rangfolge Schutzgut Landschaft		1	1



Für die Kriteriengruppe **Umwelt / Schutzgebiete / Artenschutz** sind die Beeinträchtigung der Umwelt (Schutzgüter nach UVPG), die Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (§ 44 BNatSchG) und die Überprüfung auf mögliche Beeinträchtigung von Schutzgebieten (v. a. FFH-Gebiet) eingeflossen (ALAND 2015). Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sowie erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes führen bei Fehlen der Ausnahmevoraussetzungen zur Unzulässigkeit des Vorhabens. Daher ist es wichtig, die Möglichkeit solcher Restriktionen schon auf der vorgelagerten raumordnerischen Ebene zu berücksichtigen. Die Umweltauswirkungen wurden mittels eines relativen Bewertungssystems (Bildung von Rangreihungen) bewertet.

Die **Variantenbeurteilung** erfolgte in Form einer fünfstufigen relativen Bewertung von sehr günstig (+ +) bis sehr ungünstig (- -). Die Ergebnisse der jeweiligen Themenfelder werden in tabellarischer Form zusammengefasst und für die Varianten vergleichend gegenübergestellt (Unterlage 7.4, Tab. 2).

Die geprüften Varianten wurden wie nachfolgend dargestellt klassifiziert.

2.2.2 Vorab ausgeschiedene Varianten

Eine erste Raumordnerische Variantenbewertung bezogen auf die bis zu diesem Zeitpunkt entwickelten Nordvarianten des Vorhabens ist bereits Anfang 2013 erfolgt¹. Auf dieser Grundlage wurden folgende Trassenvarianten als raumunverträglich und nicht umsetzungsfähig bewertet und daher ausgeschieden:

- **Variante 7: ist** aufgrund der Zerschneidung eines Vorranggebietes für Rohstoffsicherung (Sand und Kies) südlich Scharmbeck nicht realistisch und scheidet aus. Die Flächen würden in größerem Umfang verloren gehen und der Abbau der verbleibenden Flächen würde erschwert.
- **Variante 8** scheidet aus, da die Realisierung einer zusätzlichen BAB- Anschlussstelle (AS) für Winsen (Luhe) bedurft hätte, die seitens des Straßenbaulasträgers nicht in Aussicht gestellt wurde. Die Mindestabstände nach Planungsrichtlinie (RAA) von 5 km zu den bestehenden AS Winsen-West und Winsen-Ost würden unterschritten. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes schließt in Zusammenhang mit der zu geringen Entfernung benachbarter Anschlussstellen eine weitere Anschlussstelle aus.
Darüber hinaus wären bestehende Windenergieanlagen betroffen, indem raumordnerisch erforderliche Mindestabstände nicht eingehalten werden könnten.
- **Variante 9:** Diese Variante würde insbesondere aufgrund eines Brückenbauwerks zur Querung der BAB A 39 in spitzem Winkel in Zusammenhang mit einer insgesamt großen Länge des Neubauabschnittes übermäßig hohe Baukosten verursachen und wäre zudem städtebaulich als ungünstig bewertet. Variante 9 konnte frühzeitig ausgeschlossen werden, da zugleich weitere Varianten mit ähnlicher Trassenführung aber deutlich geringeren Baukosten (9.1, 10.x) entwickelt worden waren.

2.2.3 Nicht geeignete Varianten

Folgende durchgehende Varianten oder Variantenkombinationen, weisen anhand der zuvor dargelegten Bewertungskriterien und Zielkategorien (Unterlage 7.4, S. 12 f) nur geringe Zielerreichungsgrade auf, und / oder bewirken zugleich überwiegend negative Auswirkungen auf den Raum und wurden als nicht geeignete Varianten von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen (a.a.O., S. 17 f):

- **Variante 2-P in Kombination mit 2-L:**

Obwohl aus verkehrlicher Sicht sehr günstig bewertet, bewirkt die Variantenkombination hohe Umweltauswirkungen insbesondere durch den Verlauf im wertvollen Landschafts- und Freiraum südlich von Luhdorf und die Zerschneidung des FFH Gebietes der Luhe. Durch die Teilvariante 2 L wird das Vorranggebiet Hochwasserschutz und damit das Überschwemmungsgebiet der Luhe gequert. Die FFH Vorprüfung hat im Vergleich zu den nördlichen Teilvarianten Luhdorf eine stärkere Betroffenheit aufgrund der Querung der Gewässer Aubach, Luhe, Luhekanal und Alte Luhe ergeben. Hieraus resultieren hohe Kosten für ein notwendig werdendes Brückenbauwerk. Der Verlauf der Teilvariante 2-L löst im Vergleich stärkere Betroffenheiten hinsichtlich der Zielarten Fischotter und Brutvögel aus.

Für Teilvariante 2-P erhöht sich durch den südlicheren Verlauf um Pattensen die schalltechnische Belastung der nördlichen Ortslage Wulfsen. Im Zusammenhang mit der Planung von Windenergieanlagen durch die Stadt Winsen (Luhe) sind im Bereich der Linieneinführung 2-P¹ zudem Ausgleichsflächen für den Kiebitz (Bruthabitate) geplant. Aufgrund des Funktionszusammenhangs sowie der Flächenverfügbarkeit sind diese an den für sie vorgesehenen Standort gebunden und an dieser Stelle nicht mit der Trassenführung vereinbar².

- **Variante 3**

Die Variante 3 schneidet zwar aus verkehrlicher Sicht günstig ab, wird aber hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter trotz Bündelung mit anderen linienhaften Infrastrukturen als sehr negativ bewertet, so dass hierauf bezogen ein sehr geringer Zielerreichungsgrad erlangt wird. Die Angaben zur vorher beschriebenen Variante gelten sinngemäß. Zudem wurden für die Biogasanlage am Garlsberg mögliche Einschränkungen weiterer Entwicklungsmöglichkeiten prognostiziert. Durch den Verlauf südlich von Pattensen erhöht sich zudem die schalltechnische Belastung der nördlich gelegenen Ortslage Wulfsen.

- **Variante 9.1**

Variante 9.1 weist nur eine mittlere verkehrliche Wirkung auf und führt zu erheblicher zusätzlicher Mehrbelastung der Luhdorfer Straße. Das Waldgebiet „Am Rehmenberg“ als bestehendes LSG wird zentral geschnitten. Der ruhige Freiraum zwischen Pattensen und Luhdorf mit LSG – Eignung wird gequert. Die Variante quert ein Vorranggebiet Windenergiegewinnung östlich von Scharmbeck.

Die Variante 9.1 ist scheidet aufgrund dieser Betroffenheiten sowie zusätzlich der zu erwartenden sehr hohen Kosten für ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk zur Querung der BAB 39 und der Luhe, welches zudem auch städtebaulich negativ bewertet wird, aus.

2.2.4 Zurückgestellte Varianten

- **Varianten 4 und 5**

Die Varianten 4 und 5 entsprechen aufgrund der Umfahrung des Ortsteils Scharmbeck den auf die belasteten Ortsteile Pattensen und Luhdorf ausgerichteten Planungszielen nicht vollumfänglich. Maßgebend dabei ist, dass stark belastete Straßenabschnitte in Pattensen und Luhdorf bei deren Umsetzung im Vergleich zu anderen geeigneten Varianten in geringerem Maße verkehrsentlastend beeinflusst würden.

Jedoch konnte nicht ausgeschlossen werden, dass den übrigen weiter zu verfolgenden Varianten Belange mit überwiegendem Gewicht entgegenstehen. Hierzu zählen etwa das dortige Auftreten nicht vermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ bei fehlender Ausnahmeveraussetzung gem. §34 (3) BNatSchG, oder eine Nichtzulassung von Trassenverläufen in der Anbauverbotszone der BAB A 39. Da die Varianten 4 und 5 gleichwohl realisierbare Alternativen darstellen, wurden sie aus diesem Grund zunächst nicht ausgeschieden, sondern nur zurückgestellt.

- **Variante 6 in Kombination mit 1-L**

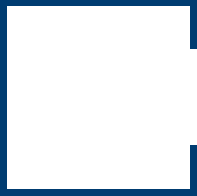
Die Variantenkombination wurde aus verkehrlicher Sicht zwar als günstig bewertet. Die Teilvariante 6 schnitt jedoch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sehr ungünstig ab, da sie die Ortslage von Pattensen nach Westen, Norden und Osten von der freien Landschaft mit Naherholungsfunktionen abtrennen würde und hier auch Waldzerschneidung („Am Rehmenberg“) im Bereich eines LSG mit sich brächte. Die Trasse würde zudem zu einer etwas stärkeren schalltechnischen Belastung der nördlichen Ortslage von Pattensen führen. Für die Querung der OHE Strecke wäre im Vergleich mit den südlichen Teilvarianten Pattensen ein größer zu dimensionierendes Brückenbauwerk erforderlich.

2.2.5 Weiter zu verfolgende Varianten

Als im Gesamtvergleich zielführende durchgehende Varianten bzw. Kombination von Teilvarianten haben sich die nachfolgend Aufgeführten abgezeichnet, die vergleichsweise geringere Auswirkungen auf den Raum haben und die Planungsziele mit mindestens mittlerem Zielerreichungsgrad erfüllen. Diese Varianten bzw. Variantenkombination wurden als geeignet und im Raumordnungsverfahren weiter zu verfolgen ermittelt¹.

- **Variante 1-P mit 1-L**

Die Variantenkombination ist aus verkehrlicher Sicht sehr wirksam und entlastet die Ortsdurchfahrten sehr hoch, führt jedoch auch zu hohen Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter. Es wird der ruhige und wertvolle Landschaftsraum südlich von Luhdorf zerschnitten, allerdings sind gegenüber den anderen südlichen Teilvarianten im Abschnitt Luhdorf Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität sowie der östlich der Luheniederung angrenzende Landschaftsraum mit LSG Eignung geringer betroffen. Der Streckenverlauf im Vorranggebiet Hochwasserschutz ist ebenfalls vergleichsweise kür-



Die Null-Variante bzw. die Betrachtung der Auswirkungen der Nicht-Verwirklichung des Vorhabens kann jedoch einen wichtigen Bestandteil im Abwägungsprozess bilden und als Vergleichsfall dienen, der die zu erwartenden Verkehrssituationen für das Prognosejahr 2025 wiedergibt und zur Beurteilung der Entlastungswirkungen bzw. der Verkehrswirksamkeit der Varianten herangezogen werden kann. Angesichts dieser Bedeutung als Beurteilungshintergrund wurde die Null-Variante, obgleich sie nicht als realistische Variante angesehen wurde, nicht von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen.

Eine aktuelle Kommentierung zur Variantenvorauswahl¹ (de Witt 2019) bestätigt diese Sichtweise und konstatiert, dass die Null-Variante (bestehendes Straßennetz mit prognostiziertem Verkehrsaufkommen) keine ernsthaft in Betracht kommende Alternative im Sinne von § 15 (1) Satz 3 ROG sei. Im Weiteren wird ausgeführt: „Die Null-Variante zeitigt keine Auswirkungen auf den Raum, die geprüft werden könnten. Außerdem fehlt ihr ein Planungsträger. Sie ist daher im Raumordnungsverfahren nicht zu prüfen“ (Dietz, in: Kment (Hg.) ROG § 15, Rn. 47, 42 ff). Sie bildet jedoch planungsrechtlich einen wichtigen Bestandteil im Abwägungsprozess und dient als Vergleichsfall, der die zu erwartenden Verkehrssituation für das Prognosejahr 2025 wiedergibt und zur Beurteilung der Entlastungswirkungen bzw. der Verkehrswirksamkeit der Varianten herangezogen wird. Jedoch bildet die Null-Variante keine eigenständig zu prüfende Variante.

Die **Null-Plus-Variante** hätte durch die vorgesehene Verbreiterung des Straßenraums Gebäudeabbrüche und Eingriffe in (private) Grünflächen und Gehölzbestände innerhalb der Ortslagen zur Folge. Durch das Heranrücken der Fahrbahn bei identischer Entwicklung der verkehrlichen Belastung würden zudem die innerörtlichen Schallmissionen erhöht. Die Null-Plus-Variante bedingte zudem relativ hohe Herstellungskosten. Gleichwohl wurde auch für die Null-Plus-Variante festgelegt, dass diese zunächst weiter verfolgt werden sollte.

2.3 Vorausscheidung weiterer Varianten bis 2019

Im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens ist aus unterschiedlichen Gründen ein weiterer Ausschluss der zu betrachtenden Varianten erfolgt.

1. Prüfauftrag Anbauverbotszone

Im Zuge begleitender Abstimmungen im Zusammenhang mit den 2015 getroffenen Entscheidungen zu den im Vergleich vorzugswürdigen, weiter zu verfolgenden Trassenvarianten zeigte sich aufgrund der Lage der **Varianten 10.x** im Bereich der Anbauverbotszone der BAB A39, dass eine Ausnahme der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr von dem gem. § 9 (1) geltenden Anbauverbot erforderlich werden würde.

Hochbauten, zu denen auch Straßen mit den dazugehörigen Ingenieurbauwerken zählen, dürfen gem. § 9(1) FStrG in einer Entfernung bis zu 40 m von Bundesfernstraßen nicht errichtet werden. Ausnahmen von dieser Regelung sind möglich, wenn die Regelung zu einer nicht beabsichtigten Härte führen würde und eine Abweichung mit den öffentlichen Belangen (der Bundesfernstraße) vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern. Es hat sich folgender Prüfauftrag ergeben,

der für die Machbarkeit einiger vorgeschlagener Varianten von entscheidender Bedeutung ist:

Stellt die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aufgrund der Lage der Varianten 10.x im Bereich der Anbauverbotszone der BAB A 39 eine Ausnahme von dem in der Anbauverbotszone bestehenden Bauverbot in Aussicht?

Aufgrund des Prüfauftrags wurde eine Stellungnahme des NLSTBV eingeholt. Die NLSTBV, Geschäftsbereich Verden hat in einem Schreiben (AZ 2/30052-A39, v. 16.06.2015) eine Anwendung von Ausnahmegründen für die zu prüfenden Variantenführungen in Parallellage zur A 39 bei Luhdorf negiert. Diese Auffassung wurde auch bei einem im Anschluss daran vereinbarten Gesprächstermin mit Vertretern des NLSTBV nochmals bestätigt. Im Ergebnis des Prüfauftrages können die innerhalb der Anbauverbotszone verlaufenden **Untervarianten 10.1 – 10.3** daher nicht weiter verfolgt werden (dieser Ausschluss würde auch für die bereits zuvor ausgeschiedenen Varianten 9. und 9.1 gelten).

Aufgrund dessen wurde eine nördliche Trassenführung der OU im Bereich Luhdorf, die insbes. im Hinblick auf die Betroffenheit des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ zu bevorzugen wäre, ausgeschlossen. Im Hinblick auf die Vorprüfung der FFH –Verträglichkeit der verbleibenden Varianten gilt dieser Ausschluss zunächst als vorläufig. Soweit für die verbleibenden Varianten sichergestellt ist, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH – Gebietes auftreten können, kann dieser Ausschluss als endgültig gelten. Da dies im Ergebnis der durchgeführten FFH-Vorprüfung (Unterlage 5.3, Kap. 8) konstatiert wird, ist dieser Fall im Zuge der raumordnerischen Beurteilung gegeben.

Allerdings ist in diesem Zusammenhang folgender Hinweis für das Planfeststellungsverfahren zu geben: Sollte sich im Zuge der dort durchzuführenden FFH – Verträglichkeitsprüfung zeigen, dass entgegen der Erwartung im Bereich südlich von Luhdorf keine verträgliche Trassenführung der Ortsumgehung möglich ist, so muss im Rahmen einer erweiterten FFH – Alternativenprüfung nochmals eine nördliche Trassenführung bei Luhdorf beleuchtet werden als Voraussetzung, um die erforderlichen Ausnahmetatbestände der dann ggf. notwendigen FFH-Ausnahmeprüfung gem. § 34 (3-5) BNatSchG belegen zu können.

2. Knotenpunktdichte / Anschlussstellen an Bundesautobahnen

Die Anforderung an die Sicherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf Bundesautobahnen bedingt einen ausreichenden Abstand zwischen benachbarten Knotenpunkten (Auf- / Abfahrten) an Bundesautobahnen. Aufgrund der mit einer Realisierung der **Varianten 4 oder 5** verbundenen Verlegung der Anschlussstelle Winsen West stellt diese Regelung eine Hürde für die Realisierung dieser Varianten dar (zu dichte Knotenpunktfolge auf der BAB 39).

Der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen haben 2015 Gespräche mit dem Bund (vertreten durch das NLStBV Verden) zu diesen Varianten geführt. Der Bund hat in diesem Rahmen einer Verlegung der Anschlussstelle aus den genannten Gründen nicht zugestimmt. Eine Realisierung der Varianten 4 oder 5 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich und sie werden von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen.

Darüber hinaus scheiden die Varianten 4 und 5 –wie im Abschnitt 2.2 erläutert bei der Erreichung der verkehrlichen Planungsziele deutlich schlechter ab, als die weiteren zu vergleichenden Variantenkombinationen. Da im Zuge der Aktualisierung der fachplane-

rischen Bewertung keine der Realisierung dieser weiteren Varianten grundsätzlich entgegen stehenden Belange ermittelt wurden, können die bereits zurück gestellten Varianten 4 und 5 auch aufgrund dessen beim abschließenden Variantenvergleich unberücksichtigt bleiben.

3. Ausschluss von Teilvarianten aufgrund „Günstigerprüfung“

In diesem Schritt erfolgte eine abschnittsbezogene Prüfung für die Bereiche OU Pattenzen sowie OU Luhdorf daraufhin, ob und welche der entwickelten Varianten im Zuge einer überschläglichen Bewertung entweder deutlich nachteilig zu bewerten sind, oder bei lediglich geringer Lageabweichung zu einer benachbarten Alternativvariante nachteilig bewertet werden können. Aufgrund des Abschnittsbezuges wird hier von Teilvarianten gesprochen. Im Ergebnis wurden folgende Teilvarianten ausgeschlossen

Teilvariante 2-L

Die Teilvariante 2-L wurde in Kombination mit Teilvariante 2-P bereits im Zuge der raumordnerischen Variantenvorprüfung 2015 ausgeschlossen (vgl. Phase 3). Da dieser Ausschluss nur in Kombination mit der Teilvariante 2-P erfolgte und zudem nur in Bezug auf das schlechtere Abschneiden im Vergleich mit den zwischenzeitlich ausgeschiedenen Varianten 10.x begründet worden war, ergibt sich ergänzender Begründungsbedarf für einen Ausschluss dieser Teilvariante.

Maßgeblich für einen vorgezogenen Ausschluss ist insoweit, dass die Teilvariante 2-L einerseits in ihrem Verlauf vergleichsweise wenig von der in den Vergleich eingestellten Teilvariante 2.1-L abweicht und insoweit die Eigenschaft als sich maßgeblich unterscheidende Trassenvariante in Frage steht. Sie weist andererseits eine um etwa 200 m größere Trassenlänge auf, wobei zugleich die Schwere der Beeinträchtigung des Landschaftsraumes östlich der Luheniederung im Vergleich höher zu bewerten wäre (größere Trassenlänge in diesem Abschnitt). Da zugleich im Bereich der Luhequerung keine Vorteile ersichtlich sind, ist absehbar, dass die Teilvariante 2-L im Vergleich ungünstiger abschneiden würde.

Innerhalb des Planungsraumes südlich Luhdorf bestehen zwei weitere Trassenvarianten, die im Ergebnis der raumordnerischen Vorprüfung 2015 für die Aufnahme in den detaillierten Variantenvergleich in Frage kommen. Daher besteht kein Grund zu die Annahme, das Ausscheiden der Teilvariante 2-L könnte sich bei der endgültigen Festlegung einer Vorzugstrasse als Beeinträchtigung erweisen, zumal bereits aufgrund der Vorprüfung 2015 Teilvariante 2-L sowohl in wirtschaftlicher als auch in verkehrlicher Sicht keine Vorteile aufweist.

Für einen südlichen Trassenverlauf im Abschnitt Luhdorf bildet somit 2.1-L die im Vergleich mit 2-L besser geeignete Teilvariante. Teilvariante 2-L wird daher ebenfalls nicht in den raumordnerischen Variantenvergleich einbezogen.

Teilvariante 2-P

Ähnlich wie 2-L ist auch die Teilvariante 2-P in der raumordnerischen Bewertung 2015 nur als kombinierte Variante von der detaillierten Befassung ausgeschlossen worden, so dass auch für diese Teilvariante noch eine separate Betrachtung erfolgen muss. Hier ist zu berücksichtigen, dass mit dem seit 2019 geltenden RROP eine Änderung der raumordnerischen Festlegungen im Wirkraum dieser Untervariante normiert wurde. Nunmehr ist das von dieser Untervariante ursprünglich tangierte großflächige Vorbehaltsgebiet Rohstoffsicherung nordwestlich von Wulfsen entfallen