

Planung der Ortsumgehungen Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck

Auswertung des Beteiligungsprozesses zu den Varianten der Ortsumgehungen Luhdorf | Pattensen

Auftraggeber:



Landkreis Harburg

Schlossplatz 6, 21423 Winsen (Luhe)

Betrieb Kreisstraßen

Telefon: 04171 693-322

Telefax: 04171 693-194

E-Mail: Kreisstraßen@lkharburg.de

Auftragnehmer:



Raum & Energie

Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH

Katrin Fahrenkrug (M. A.), Linda Bode (Dipl.-Ing.), Robin Lindner

Lülanden 98, 22880 Wedel

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2	Ergebnisse der Bürgerinformationsveranstaltungen	2
2.1	Einführung und Bewertungskriterien	2
2.2	Tabellarische Zusammenfassung der Bürgerinformationsveranstaltungen	3
2.2.1	Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Bürgerinformationsveranstaltungen	5
2.2.2	Kriteriengruppe K1: Verkehr	6
2.2.3	Kriteriengruppe K2: Wirtschaftlichkeit	7
2.2.4	Kriteriengruppe K3: Räumliche Ordnung/Nutzung	7
2.2.5	Kriteriengruppe K4: Natur, Umwelt und Mensch	8
3	Ergebnisse der Bürgerwerkstätten in Bezug auf einzelne Varianten	9
3.1	Tabellarische Zusammenfassung Bürgerwerkstatt Luhdorf nach Qualität und Quantität der getroffenen Aussagen	11
3.2	Tabellarische Zusammenfassung Bürgerwerkstatt Pattensen nach Qualität und Quantität der getroffenen Aussagen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.2.1	Variante 1-L	13
3.2.2	Variante 10/10.1/10.2/10.3	13
3.2.3	Variante Null-Plus für Luhdorf	14
3.2.4	Varianten 1-P, 2.2-P und 3.1	14
3.2.5	Variante 4 und 5	14
3.2.6	Variante Null-Plus für Pattensen	15
3.2.7	Variante Null-Plus für Scharmbeck	15
4	Auflistung der im Beteiligungsprozess aufgekommenen Fragen	16
5	Bewertung des Beteiligungsprozesses	20
5.1	Bewertung der Bürgerinformationsveranstaltung (B1 und B4)	20
5.2	Bewertung der Bürgerwerkstätten (B2 und B3)	21
6	Anhang	23
6.1	Anlage 1 - Liste der im Bürgerbeteiligungsprozess gestellten und bereits beantworteten Fragen	23
6.2	Anlage 2 - Einladungsflyer zur einführenden Bürgerinformationsveranstaltung und zu den Bürgerwerkstätten	27

1 Einführung

Mit dem Raumordnungsverfahren (ROV) Ortsumgehung Luhdorf/Pattensen werden die wichtigsten Auswirkungen einer Ortsumgehung auf die Umwelt und alle anderen Schutzgüter ermittelt und bewertet. Eine Bürgerbeteiligung ist ein grundsätzlicher Teil dieses Raumordnungsverfahrens. Einerseits sind eine verpflichtende Öffentlichkeitsbeteiligung und eine Alternativenprüfung der Linienführung im Raumordnungsgesetz geregelt, andererseits engagieren sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger bei wichtigen Entscheidungen in ihrem Umfeld und wollen direkt mitreden und mitentscheiden.

Der Vorhabenträger hat deshalb in einer frühen Planungsphase, das heißt vor Einreichen der Pläne bei der zuständigen Raumordnungsbehörde, eine Bürgerbeteiligung angeboten. Eine solche, frühe Beteiligung durch den Vorhabenträger ist freiwillig und dient vor allem dazu, mit den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern in einen aktiven Dialog zu kommen. Konfliktpotenziale können frühzeitig erkannt werden und Missverständnisse bezüglich des Vorhabens aufgeklärt werden. Auch können zu diesem Zeitpunkt Vorschläge der Öffentlichkeit oft noch relativ einfach und ohne größere Kostensteigerungen Berücksichtigung finden. In diesem Zusammenhang wurden ROV für die Ortsumgehung Luhdorf/Pattensen (OuPaLu) vier öffentliche Bürgerbeteiligungsveranstaltungen durchgeführt (*siehe Anlage 2: Einladungsflyer zu den öffentlichen Bürgerbeteiligungsveranstaltungen*).

B1: 06.05.2015: Einführende Bürgerinformationsveranstaltung Ortsumgehung Luhdorf und Pattensen (*Stadthalle Winsen*)

B2: 02.06.2015: Bürgerwerkstatt Luhdorf (*Stadthalle Winsen*)

B3: 03.06.2015: Bürgerwerkstatt Pattensen (*Sporthalle Pattensen*)

B4: 16.06.2015: Bürgerinformationsveranstaltung Ortsumgehung Luhdorf und Pattensen (*im Gasthof Große, Wulfsen*)

Mit dieser Dokumentation werden die Ergebnisse aus den Veranstaltungen im Jahr 2015 zusammengefasst und bewertet, um sie dann als Stellungnahme der Öffentlichkeit im ROV berücksichtigen zu können.

2 Ergebnisse der Bürgerinformationsveranstaltungen

2.1 Einführung und Bewertungskriterien

In den zwei Bürgerinformationsveranstaltungen in Winsen und in Wulfsen werden die Planungsvarianten für eine Ortsumgehung vorgestellt und nach Möglichkeit die aufkommenden Fragen geklärt. Barrieren und Vorbehalte in der Bevölkerung zur weiteren Planung sollen rechtzeitig erkannt und kritische Hinweise frühzeitig miteingebunden werden. Gefragt wird in

den einzelnen Veranstaltungen nach Aspekte, die den Betroffenen in Bezug auf die geplante Ortsumgehung besonders wichtig sind oder auch, was ihnen vor allem Sorgen bereitet.

Die Beiträge, Anmerkungen und Bedenken der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den Informationsveranstaltungen sind hier zunächst in Kriteriengruppen zusammengefasst, die bereits für die Bewertung in der raumordnerischen Stellungnahme zum ROV der Ortsumgehung Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck gewählt wurden. Dies begünstigt eine Vergleichbarkeit der Beiträge mit den bislang erarbeiteten Gutachten und Stellungnahmen. Im Vergleich zur einführenden Bürgerinformationsveranstaltung am 06.05.2015 in der Stadthalle Winsen (B1) besitzt die nachgestellte Bürgerinformation in Wulfsen einen Sonderstatus. Die Gemeinde gehört im Gegensatz zu Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck nicht zu Winsen und die dort ansässigen Bürgerinnen und Bürger sind somit nicht direkt über ihre politischen Gremien am Planungsprozess beteiligt. Da Wulfsen von den Auswirkungen einer Ortsumgehung betroffen ist und teils Streckenvarianten über das Gebiet der Gemeinde führen, wurde auf Nachfrage eine zweite Bürgerinformation nachgestellt, die am 16.06.2015 im Gasthof Große in Wulfsen (B4) stattfand. Aus dieser Sonderstellung heraus wird die Veranstaltung in Wulfsen in der Auswertung gesondert betrachtet, auch um die gemeindespezifische Meinung der Bürgerinnen und Bürger besser darstellen zu können.

Für die Bewertung wurden die Kriterien in die folgenden Hauptgruppen zusammengefasst:

Kriteriengruppe K1: Verkehr mit den Aspekten der Verkehrsentlastung, -sicherheit und Erreichbarkeit

Kriteriengruppe K2: Wirtschaftlichkeit

Kriteriengruppe K3: Raumnutzung mit den räumlichen Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, der Land- und Forstwirtschaft und Lärm- und Schadstoffbelastung

Kriteriengruppe K4: Natur, Umwelt und Mensch

In einer gesonderten Darstellung werden auch die Aussagen zum Beteiligungs- und Planungsprozess selbst betrachtet. Die nachfolgende Tabelle gibt die Aussagen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Informationsveranstaltungen in Winsen (B1) und in Wulfsen (B4) wieder.

2.2 Tabellarische Zusammenfassung der Bürgerinformationsveranstaltungen

	Aussagen zu Kriterien <small>(B1: Bürgerinformationsveranstaltung Winsen / B4: Bürgerinformationsveranstaltung Wulfsen)</small>	B1	B4
K1	Verkehrsentslastung		
	- Pro Null-Variante/OU unnötig	9	2
	- Contra Null-Variante		1
	- Pro Ortsumgehung (endlich schaffen)	8	
	- Pro Null-Plus-Variante	1	
	- Contra Null-Plus-Variante	2	
	- Verkehrswege müssen entlastet werden	1	
	- Doppelte Maut	1	

	<ul style="list-style-type: none"> - Verbannung von LKWs aus Siedlungsgebiet - BAB Eckverbindung (Abkürzung) verhindern - Zusätzliche Verkehrsbelastung durch V10.2 - Einige Planungen bringen keine Entlastung - Busverbindungen müssen verbessert werden - Contra OU bei Pattensen - Verkehrsbelastung Wulfsen – Abkürzung zur Umgehung (Varianten südlich von Pattensen) - Der Schwerlastverkehr muss ungebremst geführt werden (pro LKW) 	6 4 1 3 1 1	4 1 2 1 1
	Verkehrssicherheit <ul style="list-style-type: none"> - Blitzeranlagen notwendig - Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung - Tempolimit 30 km/h - Mehr Verkehrskontrollen in Luhdorf - Verkehrsgefährdung für Kinder/sicherer Schulweg - Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer 	2 1 1 1 5 2	1
	Streckenverlauf/ Erreichbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - Regionales Gesamtkonzept notwendig - Alternativen für Umleitung gebraucht - OU außerhalb von Ortschaften/Keine Zerschneidung - Contra 10er Variante - Keine Ortsumgehung, sondern eine BAB-Verbindung - Pro BAB Anschluss prüfen - Zusätzliche Auffahrt (BAB) unnötig - Bestehende Ortsumgehung weiter prüfen - Pro 1-L Trasse um Luhdorf - OU ohne Pattensen/pro OU Luhdorf - Tunnellösung prüfen - Umgehung Ost/West - Geländeeinschnitt in Süd-Variante mitberücksichtigen - Contra Variante 4 und 5 	6 1 1 2 1 1 1 2 1 1 1 1	1 1 1 1 2
K2	Wirtschaftlichkeit <ul style="list-style-type: none"> - Unangemessene Ausmaße der Maßnahme - Grundstücke verlieren an Wert (V9) - Wertminderung von Gebäuden - Vernichtung von Wirtschaftsgrundlage für regionale Betriebe - Zu große Investition - Unverhältnismäßig hohe Kosten - Kreislösung zu teuer (V10) 	1 1 1 1 4 3 1	1 1 1 2
K3	Räumliche Auswirkungen auf Siedlungsstruktur <ul style="list-style-type: none"> - negative Auswirkungen für Anwohner (V4) - OU verbessert Lebensqualität in den Orten - Dorffrieden erhalten - Zerschneidung der Ortsstrukturen (V10) - Abwanderung von Einwohnern - Erhalt des ländlichen Charakters 	1 1 1 4 1 1	

	Lärm/Schadstoffimmissionen		
	- kein weiterer Lärm/Lärmbegrenzung erreichen	8	
	- Lärmbelastung bei Null-Variante	1	
	- Zusätzliche Lärmbelastung für Anwohner (V10)	4	
	- Zusätzliche Schadstoffbelastung (V10)	1	
	- Erhaltung von Ruhepolen	1	
	- Mehr Lärm durch Dammlage	1	
	- Keine Lärmentlastung der Ortslagen durch OU	1	
	- Lediglich Verteilung des Lärms	1	
	- Erhöhung von Luftverschmutzung und Lärm		2
	- Dringende Notwendigkeit von Maßnahmen		1
	- Lediglich Verteilung des Lärms (V1-L)		1
	- Zu starke Lärmbelastung für Wulfsen (V1-P)		4
	- Umgehungsstraße vermittelt zwischen Bauernhof und einzelner Wohnbebauung (Varianten südlich von Pattensen)		1
K4	Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Mensch		
	- Die Menschen müssen im Vordergrund stehen	2	
	- Flächensterben aufhalten	1	
	- Naturschutz stärker beachten	1	
	- Naherholung geht verloren	1	
	- Naherholung geht Verloren (V1-L)		1
	- Zerstörung von Umwelt, Natur, FFH-Gebieten (V4 und V5)		1
	- Zerstörung von Umwelt, Natur, FFH-Gebieten (V1-L)		4
	- Zerstörung von Umwelt, Natur und FFH-Gebieten	6	1
	- Lebensqualität geht für Wulfsen verloren (V1-P)		1
	Beteiligungs- und Planungsprozess		
	- keine offene Planung	3	
	- Politik nicht eingebunden	1	1
	- Politik überdominant	1	
	- gegenüber dem Land keine Durchsetzung	1	
	- negative Konsequenzen für Wulfsen	3	
	- stärkere Einbindung der Betroffenen	1	1
	- Teillösungen stärker diskutieren	1	
	- Notwendigkeit von Umfrage unter Bürgern über Akzeptanz einer OU		2

2.2.1 Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Bürgerinformationsveranstaltungen

In den Informationsveranstaltungen wurde nicht unbedingt auf die angedachten Varianten Bezug genommen, sondern allgemeine Bedenken zu den Planungsvarianten geäußert und Anforderungen an eine Ortsumgebung formuliert. In diesem Kontext kristallisieren sich folgende Schwerpunkte in den Kriteriengruppen heraus:

2.2.2 **Kriteriengruppe K1: Verkehr**

Aussagen zu Verkehrsentslastung:

B1:

Mit Blick auf die Verkehrsentslastung ergibt sich keine eindeutige Bewertung. Die Einschätzung, ob eine Ortsumgehung oder nur der Umbau der Ortsdurchfahrten umgesetzt werden sollte, hält sich in den Bürgerinformationsveranstaltungen fast die Waage. Wichtig ist eine generelle Entlastung der Orte vom überregionalen Verkehr, und nach allgemeiner Aussage bringen einige der Planungen zudem keine Entlastung. Bemängelt wird außerdem die Gefahr, dass eine Ortsumgehung eine Eckverbindung zwischen den Bundesautobahnen A7 und A39 schafft und einen zusätzlichen LKW-Verkehr in der Region erzeugt. In diesem Kontext äußern viele der Befragten das Anliegen, generell den LKW-Verkehr aus dem Siedlungsgebiet zu verbannen. Als mögliche Maßnahme wird die Einführung einer doppelten Maut genannt. Für den örtlichen Verkehr wird vorgeschlagen, den ÖPNV zu verbessern.

B4:

Die Anwohnerinnen und Anwohner aus Wulfsen sehen für ihr Gemeindegebiet hinsichtlich der Verkehrsentslastung Benachteiligungen, es wird sich mehrmals gegen eine mögliche Ortsumgehung ausgesprochen, auch dass diese keine Entlastung bringen, wird einige Male erwähnt. Wie auf der ersten Bürgerinformation in Winsen fordern viele Beteiligte eine grundsätzliche Verbannung der LKWs aus den Siedlungsgebieten. Auch die Befürchtung, eine Ortsumgehung schafft eine Autobahneckverbindung und damit noch mehr Verkehr, findet Erwähnung.

Aussagen zur Verkehrssicherheit:

B1:

Die Sicherheit der Schulkinder auf dem Schulweg hat für alle Beteiligten die höchste Priorität. Dazu werden einige Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen und Verkehrskontrollen vorgeschlagen. Eine gleichberechtigte Stellung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wird angemahnt.

B4:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wird sich in Wulfsen nur einmalig geäußert und sich dabei für ein Tempolimit von 30 km/h ausgesprochen.

Aussagen zu Streckenverlauf und Erreichbarkeit:

B1:

Um die jeweils beste Variante beurteilen zu können, wird von vielen Teilnehmenden ein regionales Gesamtverkehrskonzept gefordert. Der Streckenverlauf muss zumindest außerhalb der Ortslagen geplant werden. Einige Betroffene aus der Gemeinde Luhdorf sprechen sich bereits auf dieser Veranstaltung für die Variante 1-L einer Ortsumgehung um Luhdorf aus. Gleichzeitig werden die 10er Varianten abgelehnt. Es sollte zudem geprüft werden, ob eine zusätzliche BAB-Anbindung eine Ortsumgehung unnötig macht. Vereinzelt werden auch Lösungen vorgeschlagen, die in den bisherigen Planungen nicht vorhanden waren, wie zum Beispiel eine Tunnellösung.

B4:

Es wird sich vereinzelt gegen mögliche Varianten einer Ortsumgehung ausgesprochen, zweimal konkret gegen die Varianten 4 und 5. Hinsichtlich dieser Streckenverläufe wird sich zudem positiv gegenüber eines BAB-Anschlusses geäußert. Es fällt des Weiteren der Hinweis, den Geländeeinschnitt in der Südvariante zu berücksichtigen und es werden Alternativen für eine Ortsumgehung gefordert.

2.2.3 **Kriteriengruppe K2: Wirtschaftlichkeit**

B1:

Viele Beteiligte äußern, dass das Vorhaben eine Investition mit unverhältnismäßig hohen Kosten bedeutet und deshalb dem Problem nicht angemessen ist. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen auch die wirtschaftliche Grundlage von Betrieben in der Region gefährdet (Landwirte werden in ihrer Existenz bedroht) und befürchten eine Wertminderung von Gebäuden.

B4:

Letztere Befürchtungen finden auch jeweils einmal in Wulfen Erwähnung. Zudem wird auch hier die Unverhältnismäßigkeit der Kosten zweimal bemängelt.

2.2.4 **Kriteriengruppe K3: Räumliche Ordnung/Nutzung**

Aussagen zu Auswirkung auf die Siedlungsstruktur:

B1:

Die Beiträge beinhalten überwiegend, dass eine Ortsumgehung generell und im Rahmen der 10er Varianten mit ihren Streckenverlauf keine Ortschaften oder Randsiedlungen zerschneiden darf. Für die Gemeinde Luhdorf wird kritisch angemerkt, dass die Entwicklung des Ortes durch die Ortsumgehung nicht eingeeengt werden darf. Ein Hauptanliegen war den Betroffenen die Erhaltung des Dorfcharakters und Dorffrieden und die Verhinderung von Abwanderung der Bewohnerinnen und Bewohner. Von einer Ortsumgehung wird auch die Verbesserung der Lebensqualität in den Orten erwartet.

B4:

Die Gemeinde Wulfen legt vor allem Wert darauf, dass die Lebensqualität in ihrem Ort nicht eingeschränkt werden darf.

Aussagen zu Lärm:

B1:

Herausragender Einwand gegen die geplanten Varianten einer Ortsumgehung ist die Entstehung weiterer Lärmquellen, die bereits vorhandenen sollen zudem vermindert werden. Im Hinblick auf dieses Kriterium beziehen sich alle Aussagen in negativer Weise auf die Folgen der Ortsumgehung. Die Bürgerinnen und Bürger gehen vor allem bei einer „Osttangente“ von einer erhöhten Lärmbelastung aus. Dem gegenüber steht nur eine Äußerung, die auf die hohen Lärmimmissionen in den Ortskernen hinweist, wenn keine Ortsumgehung gebaut wird. Eine wachsende Belastung durch eine steigende Luftverschmutzung wird ebenfalls bemängelt. Außerdem wird betont, dass der (Lärm-) Schutz des Menschen beim Prozess der Variantenfindung eine höhere Priorität einnehmen sollte als der Tier- und Naturschutz.

B4:

Gerade auch von den Anwohnerinnen und Anwohnern in der Gemeinde Wulfsen wird eine hohe Lärmbelastung befürchtet, das Argument fällt überproportional oft und stellt eine der Hauptsorgen der Wulfsener Bevölkerung dar. Es wird sich dabei vor allem auf die Variante 1-P bezogen.

2.2.5 **Kriteriengruppe K4: Natur, Umwelt und Mensch**

B1:

Die Bedenken der Teilnehmerinnen und Teilnehmer richten sich hauptsächlich auf die Zerstörung von Umwelt und Natur, es wird angemerkt, dass FFH-Gebiete und Vogelbrutgebiete zerschnitten werden und damit einhergehend eine Bedrohung von angesiedelten Tierarten wie z.B. Kibitze, Feldlerchen und Eisvögel in der Wulfsener Feldmark besteht. Durch hohe Bauten wird die Landschaft verunstaltet. Dies gilt vor allem für die Varianten 1-P und 1-L. Auch für den Menschen wird der Verlust von Naherholung und Lebensqualität befürchtet.

B4:

In Wulfsen wird unter anderem eine Verminderung der Lebensqualität in der Gemeinde befürchtet, weil eine Naherholung zerstört wird. Auch hier bildet die Zerstörung von Umwelt, Natur und dem FFH-Gebiet die dominante Äußerung, wobei dies in Wulfsen bei fast allen Äußerungen konkret auf die Variante 1-L bezogen wird. Nur eine Person äußert die Bedenken in Bezug auf die Varianten 4 und 5.

Aussagen zum Bürgerbeteiligungsprozess:

Bezogen auf den Beteiligungsprozess wird von einigen Seiten angemerkt, dass die Planung nicht transparent genug ist und die Behauptung aufgestellt, dass viele Entscheidungen schon getroffen wurden und somit kein Spielraum für Änderungen mehr ist. Auch die negativen Konsequenzen für Wulfsen wurden angesprochen. Aus der Informationsveranstaltung in Wulfsen kommt Kritik, dass die Bürgerinnen und Bürger sowie die Politik nicht ausreichend eingebunden sind.

3 Ergebnisse der Bürgerwerkstätten in Bezug auf einzelne Varianten

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden außerdem zwei Bürgerwerkstätten in Luhdorf und Pattensen veranstaltet, deren Ziel es war, die betroffene Öffentlichkeit auch im konkreten Bezug auf die verschiedenen Streckenverläufe am Planungsprozess zu beteiligen. Dazu wurde auf beiden Veranstaltungen an Themeninseln zu den verschiedenen Varianten in Gruppen diskutiert und sowohl kritische Hinweise als auch offene Fragen in Bezug auf den jeweiligen Streckenverlauf gesammelt. Thematisiert wurden dabei insgesamt 10 Streckenverläufe, die sich im vorherigen Planungsprozess durch eine Vielzahl an Gutachten als geeignet herausgestellt hatten (V 1-P, V 1-L, V 2.2-P, V 3.1, V 4, V 5, V 10, V 10.1, V 10.2, V 10.3). Dabei wurden die 10er-Varianten, die Varianten 4 und 5 sowie die Varianten 1-P, 2.2-P und 3.1 jeweils aufgrund ihres ähnlichen Streckenverlaufs sektorenbezogen diskutiert und somit in den Werkstätten thematisch zusammengefasst. Hinzu kamen des Weiteren Null-Plus-Varianten für Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck, die ebenfalls auf den jeweiligen Bürgerwerkstätten an Themeninseln zur Diskussion standen. In den beiden Veranstaltungen wurden jeweils die Varianten behandelt, die den jeweiligen Ort direkt betreffen. Die Null-Plus-Variante für Scharmbeck wurde in diesem Zusammenhang aufgrund der räumlichen Nähe zu Pattensen in der dortigen Bürgerwerkstatt behandelt, sodass in beiden Veranstaltungen insgesamt folgende 7 Varianten(gruppen) thematisiert waren:

Variante 1-L (*Bürgerwerkstatt Luhdorf*)

Variante 10/10.1/10.2/10.3 (*Bürgerwerkstatt Luhdorf*)

Variante Null-Plus für Luhdorf (*Bürgerwerkstatt Luhdorf*)

Variante 1-P, 2.2-P und 3.1 (*Bürgerwerkstatt Pattensen*)

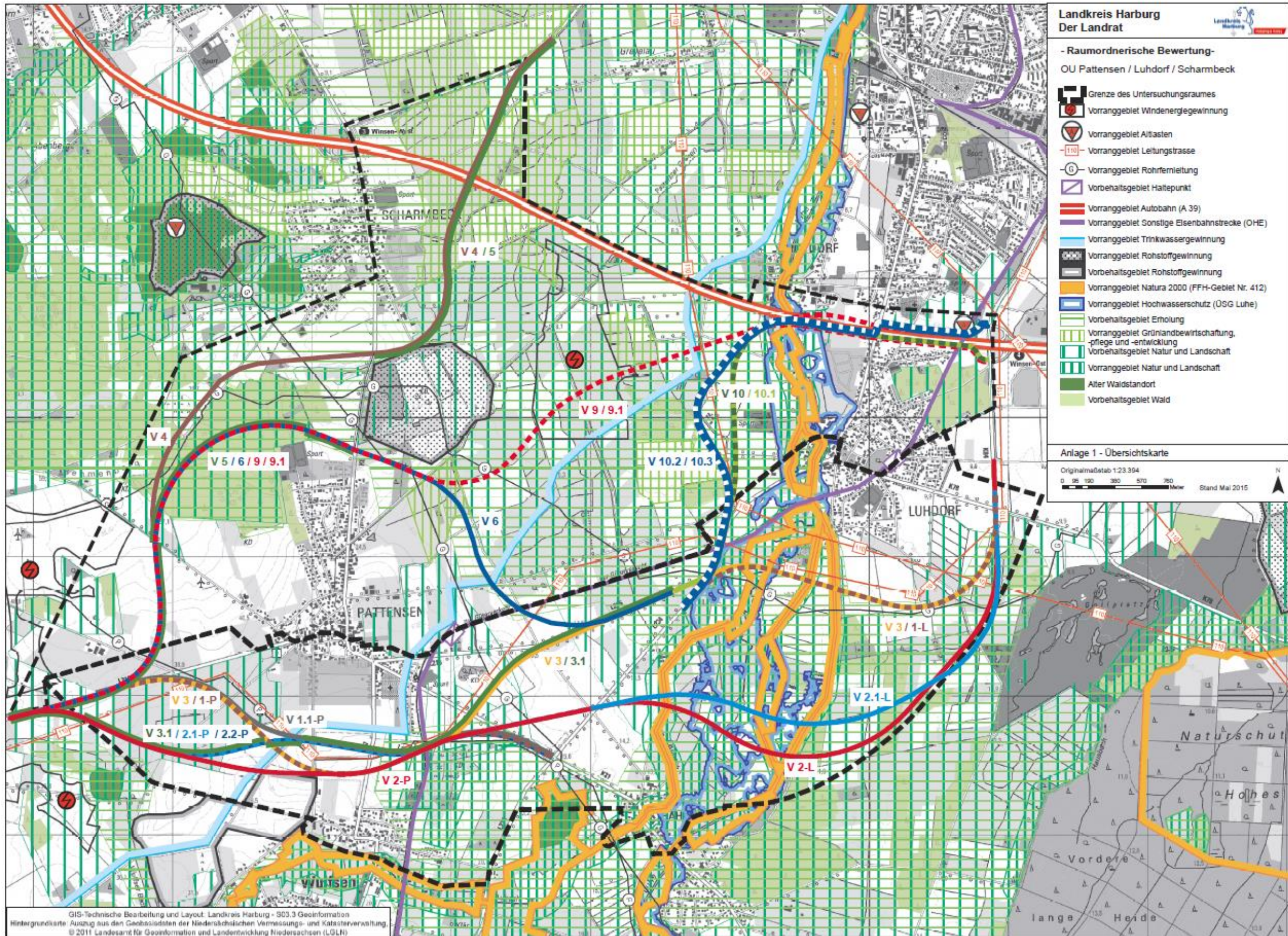
Variante 4 und 5 (*Bürgerwerkstatt Pattensen*)

Varianten Null-Plus für Pattensen (*Bürgerwerkstatt Pattensen*)

Variante Null-Plus für Scharmbeck (*Bürgerwerkstatt Pattensen*)

Die quantitativen und qualitativen Ergebnisse der Bürgerwerkstätten werden in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Unter Berücksichtigung der konkret variantenbezogenen Anmerkungen der beiden Bürgerinformationsveranstaltungen wird im Folgenden ein zusammenfassender Überblick über die Äußerungen, Meinungen und Vorschläge zu den oben angeführten Varianten gegeben. Für die Auswertung wurden dabei dieselben Kategoriegruppen verwendet wie im vorherigen Auswertungsprozess zu den Bürgerinformationsveranstaltungen (*siehe Punkt 2.1*). Die Bürgerwerkstatt in Luhdorf am 02.06.2015 (B2) und die Bürgerwerkstatt in Pattensen am 03.06.2015 (B3) werden separat betrachtet, zudem sind die Aussagen wie bereits auf den Veranstaltungen selbst nach dem jeweiligen Variantenbezug geordnet. Auf diese Weise lässt sich in der Tabelle konkret nachlesen, wie die Beteiligten die jeweiligen Varianten im Hinblick auf die Auswertungskriterien (K1, K2, K3, K4) auf den beiden Werkstätten bewertet haben.

Abbildung 1: Lage und Verlauf der Streckenvarianten für eine Ortsumgehung



3.1 Tabellarische Zusammenfassung Bürgerwerkstatt Luhdorf nach Qualität und Quantität der getroffenen Aussagen

Bürgerwerkstatt Luhdorf (B2)	Variante 1-L			Varianten 10.X			Variante Null-Plus (Luhdorf)		
Kriterien									
Verkehrsentlastung	0	0	1	0	0	4	1	3	2
	Positive Äußerung(en)	Neutrale Äußerung(en)	Negative Äußerung(en)	Positive Äußerung(en)	Neutrale Äußerung(en)	Negative Äußerung(en)	Positive Äußerung(en)	Neutrale Äußerung(en)	Negative Äußerung(en)
	<ul style="list-style-type: none"> (-) Entlastung gering 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Entlastung gering/Staupotential (2-fache Nennung) (-) Verlagerung der Belastung als Konsequenz (-) Gefahr einer Überlastung des geplanten Kreisels 			<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung LKW-Verkehr auf K78 (> 7t) Dringende Notwendigkeit (2-fache Nennung) (-) Verkehr würde zunehmen (2-fache Nennung) (+) Pro LKW-Durchfahrtsverbot 		
Verkehrssicherheit	0	0	0	0	0	5	0	2	3
				<ul style="list-style-type: none"> (-) Hohe Frequentierung von Fußgängern und Radfahrern (-) Gefährdung oder Beeinträchtigung des Schulwegs (4) 			<ul style="list-style-type: none"> Notwendigkeit einer Einführung 30er-Zone (2) (-) Gefahr für Kinder (am Schulweg) (3) 		
Streckenverlauf/Erreichbarkeit	4	0	6	0	1	3	2	0	2
	<ul style="list-style-type: none"> (+) Pro Ortsumgehung (3) (-) Weiter vom Ort entfernte/südlichere Streckenführung (5) (-) Verlegung der Einmündung der K78 in OU nach Süden (+) Contra Null-Plus-Variante 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Zu hoher Anzahl parallel verlaufender Strecken (-) Knoten sehr groß (-) Landwirtschaftliche Querungen/Unterbrechung der landwirtschaftlichen Wege Starke Erhöhung notwendig (Dammfrage) 			<ul style="list-style-type: none"> (+) Pro Null-Plus-Variante (-) Contra Null-Plus-Variante (+) Contra OU (-) Pro OU 		
Wirtschaftlichkeit	0	0	0	0	0	5	0	1	0
				<ul style="list-style-type: none"> (-) (Existenz-)Gefährdung von regionalen Betrieben (2) (-) Wertminderung der Häuser (-) Notwendigkeit einer Sanierung der Bleichdeponie (-) Hohe Kosten 			<ul style="list-style-type: none"> Vermeidung eines ÖPP-Modells als Finanzierungsmethode 		
Räumliche Auswirkungen auf Siedlungsstruktur	0	1	2	0	0	3	0	1	4
	<ul style="list-style-type: none"> Abstand einer Gasleitung zu Wohnbebauung und Straßen (-) Notwendigkeit des Erhalts des ländlichen Wohnens (2) 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Zerstörung des Dorfcharakters (-) Verminderung der Lebensqualität (2) 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Gartennutzung nicht mehr möglich (-) Trennung der Dorfstruktur (-) Eingriff in privates Eigentum (-) Zerstörung des Dorflebens Unterschreitung der Bebauungsgrenze 		
Lärm/Schadstoffe	1	0	2	0	0	4	0	0	2
	<ul style="list-style-type: none"> (-) Zu hohe Lärmbelastung (2) (+) Keine Nachtruhestörung 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Hohe Lärmbelastung (-) Verstärkung der Lärmbelastung (-) Hohe Schadstoffbelastung am Kreisel (-) Windrichtung in Realität meist westlich (Lärmbelastung) 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Erhöhung von Lärm (und Verkehr) durch Verbreiterung der Straße (2) 		
Natur/Umwelt/Mensch	1	1	4	0	0	1	1	0	0
	<ul style="list-style-type: none"> (-) Zerstörung der Luheniederung: Hohe bauten/Verschandelung der Natur (2) (+) Relativierung der Schäden an Umwelt (Brückenbegrünung) (-) Zerstörung von Naherholungsfläche/FFH (2) Umsiedlung der Otter 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Gefährdung von Naherholungsgebiet 			<ul style="list-style-type: none"> (+) Vermeidung eines südlicheren Streckenverlaufs zur Verhinderung einer weiteren Naturzerstörung 		
Räumliche Auswirkungen auf Land- & Forstwirtschaft	0	0	0	0	0	1	0	0	0
				<ul style="list-style-type: none"> (-) Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen 					

3.2 Tabellarische Zusammenfassung Bürgerwerkstatt Pattensen nach Qualität und Quantität der getroffenen Aussagen

Bürgerwerkstatt Pattensen (B3)	Variante 1-P, 2.2-P & 3.1			Variante 4 & 5			Variante Null-Plus (Pattensen)			Variante Null-Plus (Scharmbeck)		
Kriterien												
Verkehrsentslastung	0	1	6	0	0	3	0	0	2	0	3	0
	<ul style="list-style-type: none"> (-) (Zu) Wenig Entlastung (2) (-) Erzeugung von Verkehr durch BAB-Eckverbindung/Abkürzung (4) Bahlburger Kreuz als Kreisverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Überregionale Verkehrsbelastung zu stark (-) Schaden für die Mehrheit, hilft nur einigen (-) Erzeugung von LKW-Verkehr durch BAB-Eckverbindung/Abkürzung 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Mangelnde Entlastung im LKW-Verkehr (-) Zusätzliche Belastung durch Ampeln 			<ul style="list-style-type: none"> Sofortiger Handlungsbedarf für Verkehrsberuhigung (3) 		
Verkehrssicherheit	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	2	3
				<ul style="list-style-type: none"> (-) Querende Kinder durch Schulverkehr/Sportverein (3) Notwendigkeit eines Blitzers/massiver Geschwindigkeitskontrollen (2) 						<ul style="list-style-type: none"> (-) Gefährdung der Sicherheit für Kinder (3) Einführung Tempolimit Installieren von Blitzern (Geldeinnahmen) 		
Streckenverlauf/Erreichbarkeit	0	1	1	0	1	10	0	0	4	2	0	1
	<ul style="list-style-type: none"> Möglichst lange Troglage (-) Lediglich Verlagerung des Problems 			<ul style="list-style-type: none"> Hinweis auf Geländeanstieg (-) Einschränkung der sportlichen/freizeitlichen Nutzung des durchschnittlichen Gebietes (2) (-) Querung von (Reit-)Wegen (2) (-) Contra Ortsumgehung (2) (-) Pro Südumfahrung Pattensen (-) Einkesselung Scharmbecks mit Straßen (-) Trassenführung weiter weg von Wohngebieten und Scharmbeck (-) Pro mittige Südvariante zwischen Pattensen und Luhdorf 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Contra Kreisverkehrslösung (zu wenig Platz) (2) (-) Contra Null-/Null-Plus-Variante (2) 			<ul style="list-style-type: none"> (+) Pro Null-Plus-Variante (2) (-) Pro OU 		
Wirtschaftlichkeit	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1
	<ul style="list-style-type: none"> (-) Zu hohe Kosten 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Wertminderung der Häuser in betroffenen Baugebieten (2) (-) Höchster Aufwand aller Varianten (in allen Belangen) 						<ul style="list-style-type: none"> (-) Wertminderung der angrenzenden Gebäude 		
Räumliche Auswirkungen auf Siedlungsstruktur	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
				<ul style="list-style-type: none"> (-) Beeinträchtigung von Baugebieten 								
Lärm/Schadstoffe	0	0	3	0	0	4	0	0	0	0	2	1
	<ul style="list-style-type: none"> (-) Zusätzlicher Lärmschutz trotz Troglage notwendig (wegen Nähe zu Siedlungsgebieten) (2) (-) Zu hoher Lärmtransport durch Westwinde 			<ul style="list-style-type: none"> (-) Schadstoffe (-) Verlagerung des Lärms (3) 						<ul style="list-style-type: none"> (-) Belastung durch Schadstoffe Sofortiger Handlungsbedarf gegen Lärmbelastung (2) 		
Natur/Umwelt/Mensch	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0
				<ul style="list-style-type: none"> (-) Beeinträchtigung der (Avi-)Fauna (3) (-) Starke Beeinträchtigung/Zerstörung der Umwelt/Landschaftsschutzgebiete (6) (-) Zerstörung von Naherholungsgebieten 								
Räumliche Auswirkungen auf Land- & Forstwirtschaft	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
				<ul style="list-style-type: none"> (-) (Existenz-)Gefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben (3) 								

3.2.1 Variante 1-L

Im Vergleich zu den übrigen Varianten wird der Variante 1-L verhältnismäßig positiv begegnet, die Mehrheit der Beteiligten sprechen sich klar für diese Streckenführung aus. Negativ wird die Variante 1-L auffallend oft hinsichtlich des konkreten Streckenverlaufs bewertet, viele Anmerkungen bevorzugen einen südlicheren Verlauf weiter von Luhdorf entfernt. Es werden in diesem Zusammenhang Bedenken einer Zerstörung des ländlichen Charakters des dortigen Wohnraums geäußert und eine zu hohe Lärmbelastung durch die Ortsumgehung befürchtet. Demgegenüber steht die Äußerung, dass die geplante Straße keine Störung der Nachtruhe mit sich bringt.

Die größte Kritik ergibt sich bei Variante 1-L hinsichtlich der Schäden an der Natur resp. der Luheniederung, die viele Bürgerinnen und Bürger durch die baulichen Maßnahmen stark negativ beeinflusst sehen und einen Verlust der dortigen Naherholungsflächen bemängeln. Ein Hinweis relativiert die Bedenken durch den Vermerk auf die mögliche Maßnahmen der Brückenbegrünung.

Kritik an der Zerstörung der Natur durch Variante 1-L wird auch auf der Bürgerinformationsveranstaltung in Wulfsen (B 4) in verhältnismäßig großer Zahl geübt. Als Hinweis wird zudem gegeben, dass die Variante eine Umsiedlung der dort lebenden Otterbestände erfordert. Befürchtet wird vereinzelt, dass die Ortsumgehung den Lärm lediglich verteilt und nicht die gewünschte Entlastung mit sich bringt. Ein Zweifel dieser Art fällt in Bezug auf Variante 1-L zudem bereits in der vorherigen Bürgerinformation in Winsen (B 1), in der sich allerdings auch mehrmals für diesen Streckenverlauf ausgesprochen wird. Zur Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und den räumlichen Auswirkungen auf Land- und Forstwirtschaft wird sich nicht geäußert.

3.2.2 Variante 10/10.1/10.2/10.3

Die 10er-Varianten werden auf der Bürgerwerkstatt von den Beteiligten stark negativ bewertet, es wird sich ausschließlich ablehnend zu besagten Varianten geäußert. Es erweisen sich die Verkehrsbelastung, die Zerschneidung des Dorfcharakters und einer damit verbundenen Verminderung der Lebensqualität sowie eine zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung als Hauptkritikpunkte. Bei der Verkehrsbelastung wird eine Erhöhung des Staurisikos und eine bloße Verlagerung des ursprünglichen Problems angemerkt. Die dominantesten Kritik Themen bilden allerdings die Kriterien Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit. Während bei ersterer die Wertminderung der Gebäude durch die Trasse, eine Existenzbedrohung der betroffenen regionalen Betriebe und generell ein hoher Kostenfaktor negativ erwähnt werden, geht es den Bürgerinnen und Bürgern bei letzterem vor allem um die Beeinträchtigung des Schulweges durch die Ortsumgehung. Außerdem sind landwirtschaftliche Flächen und ein Naherholungsgebiet beeinträchtigt.

Diese ablehnende Haltung spiegelt sich auch bereits in der ersten Bürgerinformationsveranstaltung in Winsen (B 1) wieder, wo es eine verhältnismäßig sehr große Anzahl negativer Äußerungen und Hinweise bezüglich der westlich von Luhdorf verlaufenden Trassen gibt, von denen sich der Großteil auf die zusätzliche Verkehrs- sowie Lärm- und Schadstoffbelastung und eine Zerschneidung der Ortstrukturen bezieht.

3.2.3 Variante Null-Plus für Luhdorf

Der Variante Null-Plus für Luhdorf wurde auf der ersten Bürgerwerkstatt mit keiner einheitlichen Meinung begegnet. Während sich einige Leute für diese Option aussprechen, kritisiert eine Mehrheit die Maßnahmen. Einen großen Themenbereich der Gegner bildet die mehrmals geäußerte Befürchtung, dass sowohl Lärm als auch Verkehr durch die Null-Plus-Maßnahmen verstärkt werden. Des Weiteren sehen einige Beteiligte die Sicherheit der Kinder, auch im Hinblick auf den Schulweg, gefährdet. Die Null-Plus-Variante wird zum Teil aufgrund der dringenden Notwendigkeit einer Verkehrsentslastung positiv bewertet. In diesem Kontext wird sich an anderen Stellen außerdem für ein LKW-Durchfahrtsverbot oder eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs ausgesprochen. Die größten Zweifel beziehen sich bei dieser Variantendiskussion auf die räumlichen Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur. Es wird eine Trennung der Dorfstruktur, ein Eingriff in privates Eigentum, eine Zerstörung des Dorflebens und eine eingeschränkte bis unmögliche Gartennutzung kritisiert. Abseits der klar wertenden Kommentare fallen zudem wertneutrale Äußerungen, wie zum Beispiel die Notwendigkeit einer Einrichtung von 30er-Zonen auf. Zu den räumlichen Auswirkungen auf Land- und Forstwirtschaft wurde sich nicht geäußert.

3.2.4 Varianten 1-P, 2.2-P und 3.1

Die Variantenlösungen 1-P, 2.2-P und 3.1 im Abschnitt südlich von Pattensen werden von den befragten Bürgerinnen und Bürgern stark negativ bewertet. Fast alle Kritikpunkte beziehen sich dabei auf die Kriterien der Verkehrsentslastung sowie die Lärm- und Schadstoffbelastung. Erstere sehen einige Beteiligte durch die angedachten Streckenabschnitte nicht gewährleistet. Knapp die Hälfte der Aussagen zum betroffenen Abschnitt bezieht sich auf den Hinweis, dass durch die thematisierten Varianten eine Abkürzung/Eckverbindung zwischen den Bundesautobahnen A39 und A7 geschaffen und somit noch mehr (Schwerlast-)Verkehr erzeugt wird und die Siedlungsgebiete nicht ausreichend entlastet werden. Einige Personen befürchten zudem eine hohe Lärmbelastung aufgrund der Nähe der jeweiligen Trassen zu den Siedlungsgebieten und merken die Notwendigkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen an. Geäußert wird außerdem, dass das Problem insgesamt also nur verlagert wird. Auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis wird an einer Stelle kritisiert. Die Themen Verkehrssicherheit, Umwelt und Natur sowie die räumlichen Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, Landwirtschaft und Forstwirtschaft finden in Bezug auf Variante 1-P, 2.2-P und 3.1 keine Erwähnung.

3.2.5 Variante 4 und 5

Die Varianten 4 und 5, die eine Nordumfahrung von Pattensen vorsehen, stoßen bei der zweiten Bürgerwerkstatt von allen diskutierten Varianten auf den größten Widerstand. Von 40 variantenspezifischen Aussagen fallen 37 negativ aus. Hinsichtlich der Kriterien fällt insbesondere der starke Bezug auf die Themen Natur/Umwelt und Streckenverlauf/Erreichbarkeit auf, allerdings werden zu allen Themenbereichen Kritikpunkte geäußert. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass es sich bei den Streckenverläufen 4 und 5 um im vorherigen Planungsprozess zurückgestellte Varianten handelt, die gegenüber den übrigen Optionen nachrangig zu betrachten sind. Die Kritikpunkte beziehen sich dabei vereinzelt auf das Siedlungsgebiet von Scharmbeck, wo eine Einkesselung des Ortes durch Straßen befürchtet wird und der zu nah an den Häusern vorbeiführende Streckenverlauf bemängelt wird. Vor allem zielen viele Kommentare auf die Gefährdung der sportlichen/freizeitlichen

Nutzung des durchschnittlichen Gebietes und der damit verbundenen Querung von (Reit-)Wegen ab. Insgesamt machen die negativen Äußerungen zum Thema Umwelt, Natur und Mensch ein Viertel aller Bewertungen aus und begegnen der Zerstörung der Umwelt-/Landschaftsschutzgebiete und der Beeinträchtigung der dortigen Fauna stark ablehnend. Die Verkehrsentlastung wird auch hier aufgrund der befürchteten Eckverbindung/Abkürzung zwischen den Autobahnen von vereinzelt Personen kritisch bewertet, hinsichtlich der Verkehrssicherheit sehen einige Beteiligte den Weg der Kinder zur Schule oder zum Sportverein negativ beeinflusst. Hier wird außerdem vereinzelt auf notwendige Geschwindigkeitskontrollen hingewiesen. Eine Erhöhung/Verlagerung der Lärm- und Schadstoffbelastung wird ebenfalls von mehreren Beteiligten angemerkt. In Hinblick auf die Siedlungsgebiete wird eine Beeinträchtigung/Wertminderung der Häuser in den betroffenen Baugebieten befürchtet, auch in Land- und Forstwirtschaft sehen mehrere Personen betroffene Betriebe in ihrer Existenz gefährdet.

Die stark negative Haltung der Bürgerinnen und Bürger gegenüber Variante 4 und 5 zeichnet sich des Weiteren bereits auf der ersten Bürgerinformationsveranstaltung ab, wo sich mehrmals gegen die Maßnahmen ausgesprochen wurde, unter anderem aufgrund der negativen Beeinträchtigung für die Natur und die Anwohnerinnen und Anwohner.

3.2.6 Variante Null-Plus für Pattensen

Zu Null-Plus-Maßnahmen im Ortsteil Pattensen wurde sich im Zuge der zweiten Bürgerwerkstatt verhältnismäßig wenig geäußert. Insgesamt fiel eine ablehnende Haltung der Bürgerinnen und Bürger auf, die eine mangelnde Entlastung im LKW-Verkehr anmerken und eine zusätzliche Verkehrsbelastung durch Ampelanlagen befürchten. Generell abgelehnt wurde eine Null-Plus-Variante von zwei Teilnehmenden, während sich zwei Personen spezifisch gegen eine Kreisverkehrslösung aussprechen. Zu den übrigen Kriterien wurde im Hinblick zu den Null-Plus-Optionen für Pattensen nichts angemerkt.

3.2.7 Variante Null-Plus für Scharmbeck

Insgesamt wird eine Null-Plus-Variante für Scharmbeck etwas positiver bewertet als die Null-Plus-Variante für Pattensen. Hinsichtlich der Verkehrs- und Lärmbelastung fordern viele Beteiligte einen sofortigen Handlungsbedarf im Bereich Verkehr. In negativer Hinsicht werden mehrere Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit für Kinder geäußert und zudem auf die notwendige Einführung von Tempolimits und Blitzeranlagen hingewiesen. Des Weiteren wird sich vereinzelt aufgrund einer drohenden Wertminderung der Gebäude und einer höheren Schadstoffbelastung negativ geäußert. Zu den räumlichen Auswirkungen auf Siedlungsstruktur, Land- und Forstwirtschaft sowie Natur, Umwelt und Mensch werden keine Aussagen getroffen.

4 Auflistung der im Beteiligungsprozess aufgetretenen Fragen

Im Laufe aller vier Bürgerveranstaltungen kam neben kritischen Hinweisen und Vorschlägen auch eine Vielzahl an Fragen von Seiten der beteiligten Bürgerinnen und Bürgern auf. Diese werden in der folgenden Auflistung unkommentiert dargestellt. Die Äußerungen wurden nach Wortlaut übernommen, wie sie in den Veranstaltungen Erwähnung fanden, um eine Verfälschung der Aussage zu vermeiden. Lediglich an vereinzelten Stellen wurden die Fragen angepasst, um das Verständnis zu verbessern und den Inhalt der Fragen auch bei nur knapper oder stichpunktartiger Formulierung klar darstellen zu können. Es wurde dabei der Sinngehalt der Aussage nicht verändert. Fragen zu denselben oder ähnlichen Themenkomplexen wurden als Hauptfragen zusammengefasst, allerdings die jeweils ursprünglichen Fragen nach Wortlaut in kursiv vermerkt.

B1	
	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptfrage: Welche Lärmschutzmaßnahmen werden getroffen? <ul style="list-style-type: none"> • Wer kriegt Lärmschutz? • Anspruch auf Lärmschutz? • Wie wird Lärm gemessen? • Welche Lärmschutzmaßnahmen planen Sie an „Hinterm Böge“ entlang der A39? • Wie soll Lärmschutz im Freien erfolgen? (Bezug: „Hinterm Böge“) • Hauptfrage: Wie wird das Vorhaben finanziert? <ul style="list-style-type: none"> • Woher kommen die 30 Millionen? • Wer bezahlt die Straße? • Einzelfragen: <ul style="list-style-type: none"> • Wie realitätsnah sind die Prognosen? • Wieso gibt es privat kein Baurecht aber für Straßen schon? • Welche rechtlichen Möglichkeiten hat der Bürger, den Lastverkehr auf die BAB zu verbannen? • Warum keine Tunnellösung? • Wie wird wirksam verhindert, dass ein OU zu einer Autobahneckverbindung wird? • Keine Beruhigung für Blumenstraße? • Wer hat überhaupt Interesse an neuen Straßenplanungen? • Wie soll sich Lärm reduzieren, wenn bei West-Variante 2 Kreise hinzukommen? (Bezug: Winsener Landstraße/A39) • Hat die OU eine erschließende Wirkung, sodass demnach die angrenzenden Flächen später als Bau- oder Gewerbegebiet entwickelt werden können? • Warum werden 60 Meter hohe Brücken integriert? • Warum gibt es keine Berücksichtigung von Betrieben? • Warum genau diese Planungsabgrenzung? • Warum Berücksichtigung der Otter, nicht aber der Pferde? • Wie soll die Luhdorfer Straße den Verkehr auffangen?
B2	
Variante 1-L	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptfrage: Wie verläuft die Trasse in Bezug zur Gasleitung? <ul style="list-style-type: none"> • Abstand zur Gasleitung? Erlaubt? • Nördlich oder südlich der Gasleitung? • Hauptfrage: Welche Entwicklungspläne/-möglichkeiten für Luhdorf?

	<ul style="list-style-type: none"> • Wie kann sich Luhdorf weiterentwickeln? • Welche Entwicklung will man in Luhdorf? • Hauptfrage: Streckenverlauf weiter südlich möglich? <ul style="list-style-type: none"> • Warum nicht weiter südlich? • Verschiebung der Trasse nach Süden möglich? • Einzelfragen • Was will man? Wohngebiete oder Straße? • Flüsterasphalt eingeplant? • Wie korreliert die Prognose der Schulkinderzahl (neue Grundschule Luhdorf) mit der Prognose der Schulwegkreuzungen Luhdorf-Roydorf? • Wie wird die OU finanziert? Kreis als Bauträger hat kein Geld! • Warum kann man die Südumgehung nicht als Tunnel bauen (hätte ja circa die gleiche Länge wie der Elbtunnel) • Mindestabstand Bebauung? • Werden Feldwege unterbrochen? • Werden neue Straßen dann zu Kreisstraßen und bestehende Straßen umgewidmet, sodass die Straßen von der Gemeinde verwaltet werden und eine Beruhigung möglich wird? • Wo wollen LKWs lang?
<p>Varianten 10.X</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptfrage: Welche Auswirkungen auf die Anwohner? <ul style="list-style-type: none"> • Was passiert mit Anwohnern? • Entschädigung? • Einzelfragen • Handelt es sich bei den benötigten Flächen um Ausgleichsflächen? • Wo genau besteht welcher Lärmschutz? • Verkehrslenkung auf dem geplanten Kreisel? • Schadstoffe bei insgesamt 6 Fahrspuren? • Wer hat die höhere Priorität, FFH oder die Anbauverbotszone der BAB39? • Y-Trasse und Stromtrasse? • Kreisel? • Wie viel Platz? • Verkehr durch Gewerbe?
<p>Variante Null-Plus Luhdorf</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptfrage: Wie wird die Strecke finanziert? <ul style="list-style-type: none"> • Woher kommt das Geld? • Müssen sich die Städte und Gemeinden auf eine Erhöhung der Kreisumlage und auf eine erneute Erhöhung der Gewerbesteuer einstellen? • Einzelfragen • Wie soll Verstärkung der Verkehrsbelastung, hervorgerufen durch OU BAB-Eckverbindung, verhindert werden? • Warum keine Umwidmung der L234 und L214 in Kreißstraßen? • Warum sind damalige Verkehrsschilder wieder demontiert worden, die LKW-Verkehr zu bestimmten Zeiten verbieten? • Ist es möglich, ein LKW-Fahrverbot bei der K78 zwischen 22 Uhr und 6 Uhr einzurichten?
<p>B3</p>	
<p>Variante 4 und 5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kurvenführung? • Naturschutzuntersuchungen?

	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentlastung Ost-West? • Welche der beiden Varianten befindet sich als Alternative in den weiteren Planungen und warum nicht beide? • Worin bestehen die Unterschiede zwischen der Null- und der Null-Plus-Variante? • Wie soll verhindert werden, dass unsere OU nicht doch als BAB-Eckverbindung zweckentfremdet wird? • Heiderelikt als Mosaikstein für große vernetzte Biotope?
Variante 1-P, 2.2-P und 3.1	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang für die Autos auf die Umgehungsstraße von wo und wie viel Lärm ist vorgesehen? • Berechnung, wie viele Häuser erhalten eine nennenswerte Entlastung und wie viele werden im Gegenzug belastet? • Zugang für Fußgänger zum NSG (von der Bahlburgerstraße aus)? • Höhe bzw. Tiefe der Straße in Bezug auf Wildwechsel? Können die Tiere queren? • Was wird aus geplanten Neubaugebieten im Süden Pattensens? Werden nicht mehr realisiert weil die Straße kommt?
Null-Plus Variante Scharmbeck	<ul style="list-style-type: none"> • Schallschutz Blumenstraße?
Null-Plus Variante Pattensen	<ul style="list-style-type: none"> • Warum fehlt das Hinweisschild auf der A39 für das Gewerbegebiet Abfahrt WL-Ost? • Was hat die Null-Variante mit Verkehrsberuhigung zu tun? • Wo sollen die breiteren Straßen hin? • Einbahnstraßen einrichten? • Muss die Kirche weg?
B4	
	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptfrage: Wie aussagekräftig ist die vorgenommene Verkehrsmessung? <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es eine Langzeitstudie der Verkehrszählung für Luhdorf/Pattensen? • Wie hoch ist die Genauigkeit der Verkehrsmessungen? • Wie groß ist die Verkehrsbelastung in Zahlen? • Wurde bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung auch eine Ursachenanalyse gemacht? • Wie viele LKWs wurden denn wirklich gezählt? (man sollte die Sperrung der Ausfahrt Winsen berücksichtigen und die Sperrung der A39) • Hauptfrage: Wie wird dem Lärm entgegengewirkt? <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es eine lärmindernde Variante? • Was ist mit dem entstehenden Lärm? • Hauptfrage: Auswirkungen des Eingriffs auf die Natur? <ul style="list-style-type: none"> • Wie lässt sich der Eingriff in die Natur rechtfertigen? • Wie soll der Naturschutz bei einer OU nördlich von Bahlburg aussehen? • Wo bleiben der Naturschutz und die Naherholung am Rand der Dörfer? • Warum wird ein FFH-Gebiet südlich von Luhdorf beplant? • Wie wird die Variante finanziert? <ul style="list-style-type: none"> • Wie soll die Finanzierung sichergestellt werden? • Wie sieht die finanzpolitische Rechtfertigung für das Vorhaben aus?

- **Hauptfrage: Wie können LKWs aus den Siedlungsgebieten verbannt werden?**
 - Warum gibt es das LKW-Verbot nicht?
 - Wie sieht der richtige Weg aus, um ein LKW-Verbot zu erwirken?
 - Wie können LKWs auf die Autobahn verbannt werden?
 - Welche Maßnahmen können ergriffen werden, damit Schwerlastverkehr auf der Autobahn bleibt?
 - Wie kann man sich gegen Mautpreller wehren?
 - Warum gibt es kein LKW-Durchfahrtsverbot?
 - Mit welcher Möglichkeit kann ich Pattensen denn für den LKW-Verkehr uninteressant machen?
- **Hauptfrage: Werden die Brutvögel berücksichtigt?**
 - Wie werden die Brutvögel Wulfens berücksichtigt?
 - Ist an die Rastplätze der Wildgänse (Feld zwischen Pattensen und Wulfen) gedacht worden?
- **Hauptfrage: Welche Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen?**
 - Was ist mit den landwirtschaftlichen Flächen?
 - Erhalten die Landwirte bei Enteignung Ersatzflächen?
 - Wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für die landwirtschaftlichen Ausgleichsflächen?
 - Ist das Ihr Ernst, dass sie die landwirtschaftlichen Flächen, die direkt betroffen sind, nicht geprüft haben?
- **Hauptfrage: Welche Berücksichtigung erfährt Wulfen?**
 - Wieso werden alle anderen Wohnbebauungen berücksichtigt außer der südlich von Pattensen und nördlich von Wulfen?
 - Die Gewerbegebiete, die die LKW-Belastung verursachen, liegen in Winsen, die Einnahmen auch. Was hat Wulfen damit zu tun?
 - Warum darf die Stadt Winsen in Wulfener Gebiet planen?
 - Welche Vorteile soll Wulfen denn haben?
- **Hauptfrage: Warum wird keine Tempo 30-Zone eingerichtet?**
 - Tempo 30 nachts: Das war der einzige Versuch einen Kreisbeschluss umzusetzen, was wurde sonst noch unternommen?
 - Tempo 30 nachts: Wurde versucht, bei anderen Gemeinden, die ein LKW-Durchfahrtsverbot haben, mal zu fragen wie sie das geschafft haben? Das wäre das Mindeste.
 - Sie sagen, der Anlass und das Ziel sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Warum gibt es dann kein Tempolimit, wenigstens in den gefährlichen Gebieten um die Kirche?
- **Hauptfrage: Wie kann die Ortsumgehung verhindert werden?**
 - Wie kann man die OU verhindern?
 - Lässt sich die OU noch aufhalten?
- **Einzelfragen**
 - Wie soll der ländliche Charakter erhalten bleiben?
 - Ist die südliche Umgehung unnötig?
 - Was ist mit dem Wertverlust bei einer OU?
 - Leistungsfähigkeit?
 - Einmündung/Kreuzungen nicht untersucht?
 - Regelung der Signalanlagen?
 - Warum wird keine Planung vorgelegt, die die Engpässe beseitigt?

	<ul style="list-style-type: none"> • Gibt es eine wirtschaftlich bessere und ökologisch verträglichere Variante? • Wie sollen Flächen ausgeglichen werden? • Falls es eine Südumgehung gibt, wie soll die neue Straße die Straße nach Pattensen kreuzen? • Wie sieht der Anschluss an die BAB Winsen West von Wulfsen aus? • Geplante Umgehung 11,5 m breit – Wie viel wird tatsächlich verbraucht? • Werden unsere Sorgen wirklich ernst genommen? • Seit wann gibt sich die Politik mit einer juristischen Entscheidung einfach zufrieden, ohne alle juristischen Möglichkeiten auszuschöpfen? • Wie rechtmäßig ist eine Planung, die alle Nachbarorte überfährt, aber die Örtlichkeit nicht aufnimmt? • Wie wirkt sich die OU auf die Erreichbarkeit von Schulen und Kitas aus? • Welche Kulturdenkmäler sollen geschützt werden? • Winsen plant Windkraftanlagen – wie sieht die Trassenführung aus? Veränderungsverbot? • Bemauten bei Bestand? • Umgehung Nord-Süd: warum keine Variante zwischen A7 Kreuz und der A39 auf den Autobahnen? • Gibt es eine Brückenlösung vom Langenberg auch für Fußgänger? • Was wird neben der Planung für die Straße noch unternommen, um eine Entlastung in Pattensen und Luhdorf zu schaffen? • Wann kommt realistisch gesehen das Planfeststellungsverfahren? • Wie sollen wir zu Fuß und per Rad nach Pattensen gelangen? • Warum hat Salzhausen keine Ortsumfahrung? Hier fahren täglich 12000 Fahrzeuge • Wie fahren die Wulfseiner auf die Umgehungsstraße? Die Straße ist im Grünen höhenungleich • Warum immer noch die Nord-West-Variante? Dort gibt es doch das Anbindungsverbot! • Wieso sind die wirtschaftlichen Interessen (A7-A39) wichtiger als die Bürgerinteressen? • Wulfseiner, Pattenseiner wollen die Umgehung eher nicht, wollen die Luhdorfer sie, wenn nur noch die Nordvariante in Frage kommt? • Welche Möglichkeiten hat die Samtgemeinde Salzhausen, die Planungen zu beeinflussen? • Welchen Druck üben Gewerbetreibende wie TAKKO auf die Politik aus? • Analog zu H(BAB7): Deckel für Umgehung?
--	---

5 Bewertung des Beteiligungsprozesses

5.1 Bewertung der Bürgerinformationsveranstaltung (B1 und B4)

Die Gesamtbetrachtung der vorgebrachten Belange aus den Informationsveranstaltungen in den Gemeinden Winsen und Wulfsen weist auf Zustimmung oder die Befürchtungen der Betroffenen und die kritischen Punkte, die als besonders gravierend hervorzuheben sind, hin. Bereits in den Informationsveranstaltungen wird deutlich, dass sich die Bedenken und kritischen Hinweise sich auf folgende Punkte konzentrieren:

- Die Belastung der Natur und die Zerstörung von FFH-Gebieten, Zerschneidung der Luhe-Niederung und von Erholungsgebieten
- Zerschneidung der Siedlungsgebiete bei sogenannten Null-Plus-Varianten oder wenn die Neuplanungen zu eng an die Siedlungsgebiete geführt werden. Das führt auch dazu, dass der Schulweg für die Schulkinder nicht mehr sicher genug ist und zweitens kleineren Unternehmen dadurch möglicherweise die Existenzgrundlage entzogen wird
- Es wird aber auch die Gefahr von unerwünschten Nebeneffekten gesehen. Der Bau einer Ortsumgehung erzeugt zusätzlichen Verkehr, indem LKW-Lastverkehr die Straße als Abkürzung zwischen den Autobahnen nutzen
- Damit einhergehend wird eine Erhöhung der Lärmbelastung befürchtet
- Die Bürger der Gemeinde Wulfsen sehen ein Defizit in der Einbindung ihrer Gemeinde bei der Planung
- Von den Bürgern der Gemeinde Wulfsen wird der Bedarf für eine Ortsumgehung mehrfach beanstandet
- In Wulfsen stellt die hohe Anzahl von Einwänden gegen eine Ortsumgehung ein Planungserfordernis in Frage
- Gleichzeitig gibt es wegen der Befürchtung, dass die Lebensqualität stark verringert sein wird einen hohen Widerstand gegen den Ausbau als Null-Plus-Variante. Zum Erhalt oder Verbesserung der Lebensqualität wird dafür plädiert, den Verkehr durch eine Ortsumgehung aus den Ortschaften herauszunehmen

Als Anregung werden Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genannt:

- Einrichtung von Tempo-30-Zonen, die die gleichberechtigte Teilnahme aller Nutzergruppen zum Ziel hat
- Überwachung der Geschwindigkeit durch Verkehrskontrollen evtl. auch Blitzeranlagen.
- Durchfahrtsverbote für den Schwerlastverkehr ab 7,5t

5.2 Bewertung der Bürgerwerkstätten (B2 und B3)

Eine zusammenfassende Übersicht der Ergebnisse zeigt die nachfolgende Tabelle. Ziel der Bewertung ist die Klärung der bevorzugten Varianten aus der Sicht der Bürger. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die vielen Stellungnahmen sich auf befürchtete negative Auswirkungen beziehen und der mögliche positive Effekt der jeweiligen Variante nicht näher betrachtet wurde. Vor diesem Hintergrund zeigt sich in der zusammenfassenden Betrachtung, dass die Varianten 4 und 5 sowie die 10er Kombinationen die geringste Akzeptanz haben. Die Varianten mit dem geringsten Widerstand sind demgegenüber die Variante 1-P, 2.2 P, 3.1 sowie die Variante 1-L. Gleichzeitig wird der Handlungsbedarf aus den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens deutlich ablesbar: Bei den Nullvarianten wird eine weiter zunehmende Belastung der Ortsdurchfahrten, eine Verschlechterung der Lebensqualität und ein Verlust des dörflichen Charakters der Orte befürchtet.

5.3 Tabellarische Zusammenfassung der quantitativen und qualitativen Variantenbewertung in den Bürgerwerkstätten

Bezeichnung	Verkehrsentlastung	Verkehrssicherheit	Streckenverlauf	Wirtschaftlichkeit	Siedlungsstruktur	Landwirtschaft	Lärm	Natur/Umwelt
Teilvarianten Pattensen								
Variante 1-P,2.2, 3.1	Sehr negativ: Sechs Aussagen sehen keine Entlastung des Verkehrs, Linienführung begünstigt steigenden LKW-Verkehr zwischen A39 und A7	Keine Aussagen	Negativ: Eine Aussage kritisiert die bauliche Umsetzung	Negativ: Eine Aussage sieht hier zu hohe Kosten	Keine Aussagen	Keine Aussagen	Sehr negativ: Stark steigende Lärmbelastung für die Siedlungsrandgebiete	Keine Aussagen
Null-Plus Variante Pattensen	Sehr negativ: Zwei Aussagen kritisieren, dass diese Variante zu geringe Entlastung bringt	Keine Aussagen	Sehr negativ: Zwei Aussagen sprechen sich gegen diese Variante aus. Zwei Aussagen bemängeln eine Kreisverkehrslösung	Keine Aussagen	Keine Aussagen	Keine Aussagen	Keine Aussagen	Keine Aussagen
Null-Plus Variante Scharmbeck	Neutral: Drei Aussagen sehen einen sofortigen Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	Negativ: Drei Beteiligte sehen die Sicherheit von Kindern auf der Straße ist gefährdet.	Positiv: Zwei Personen sprechen sich für eine Null-Plus-Lösung, eine Person für eine Ortsumgehung aus.	Negativ: Eine Aussage sieht die Folgen für den Wert der angrenzenden Gebäude negativ	Keine Aussage	Keine Aussage	Neutral: Eine Aussage sieht negative Auswirkung bei der Schadstoffbelastung, zwei Aussagen mahnen sofortigen Handlungsbedarf an	Keine Aussagen
Varianten 4 , 5	Sehr negativ: Drei Aussagen sehen die Gefahr eines Anstiegs der Verkehrsbelastung durch überregionale Verkehre durch die Schaffung einer Eckverbindung zwischen den Autobahnen.	Negativ: Drei Aussagen sehen die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg oder Sport nicht mehr gegeben	Sehr negativ: Sieben Aussagen sind gegen eine Zerschneidung der Erholungs-, Ort- und Siedlungsflächen, die auch eine Einengung der Siedlungsflächen bedeutet Drei Aussagen richten sich gegen die Ortsumgehung	Sehr negativ: Es werden von drei Aussagen wertmindernde Auswirkungen auf Gebäude kritisiert. Die Kosten für die Straßebauten werden als zu hoch bewertet	Negativ: Eine Aussage sieht eine starke Beeinträchtigung des Siedlungsraumes.	Sehr negativ: Drei Aussagen sehen für mehrere landwirtschaftlicher Betriebe eine Beeinträchtigung	Sehr negativ: Vier Aussagen erwarten eine Erhöhung des Lärms und der Schadstoffbelastung	Sehr negativ: Neun Aussagen sehen die Gefahr der Vernichtung von Landschaftsschutzgebieten. Eine Aussage hebt die Verminderung des Erholungswert der Landschaft hervor
Teilvarianten Luhdorf								
Variante 1-L	Negativ: Eine Aussage hebt die nur geringe Entlastung hervor	Keine Aussage	Positiv: Drei Aussagen begrüßen Ortsumgehung grundsätzlich. Sehr negativ: Sechs Aussagen halten eine südlicher Linienführung für schonender	Keine Aussage	Negativ Zwei Aussagen sehen den ländlichen Charakter bedroht	Keine Aussage	Negativ: Zwei Aussagen befürchten eine hohe Lärmbelastung	Sehr negativ: Fünf Aussagen kritisieren die Schäden für Natur, Landschaft und Tierpopulationen
Varianten 10.X	Sehr negativ: Vier Aussagen sehen keine Entlastung, Belastungen werden nur verlagert, Staugefahr und Überlastung des geplanten Kreisel	Sehr negativ: Vier Aussagen befürchten eine erhöhte Gefährdung der Schulwege	Sehr negativ: Drei Aussagen sprechen sich gegen den Umfang der Baumaßnahme aus	Sehr negativ: Fünf Aussagen sehen die Auswirkungen auf private Eigentumsverhältnisse bzw. die erforderlichen Kosten negativ an.	Sehr negativ: Drei Aussagen kritisieren die Zerschneidung des Ortes und den Verlust von Lebensqualität	Negativ: Eine Aussage hebt die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Betriebe hervor.	Sehr negativ Vier Aussagen befürchten eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung	Negativ: Eine Aussage kritisiert die Zerschneidung von Naherholungsgebiet
Nullvariante Luhdorf	Negativ: Der Verkehr im Ort wird zunehmen, aber es wird auch die Notwendigkeit gesehen, dass geplant werden muss	Negativ. Die Gefahr für Kinder auf dem Schulweg wird bemängelt	Neutral: Zwei Aussagen sprechen sich dafür und zwei Aussagen dagegen aus	Neutral: Keine Finanzierung durch ÖPP-Modelle	Sehr negativ: Vier Aussagen sehen in der Nullvariante eine starke Beeinträchtigung des Dorflebens	Keine Aussage	Sehr negativ: Zwei Aussagen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und daraus resultierend eine starke Lärmbelastung	Positiv: Eine Aussage fordert keine Linienführung durch FFH-Naturschutzgebiet.

6 Anlage

6.1 Anlage 1 - Liste der im Bürgerbeteiligungsprozess gestellten und bereits beantworteten Fragen

Bürgerwerkstatt Luhdorf: Offenen Fragen im Plenum

1. Schwerlastverkehr: Als das Industriegebiet Luhdorf erweitert wurde gab es ein Versprechen der Stadt, dass kein Mehrverkehr durch Schwerlastverkehr entstünde. Das sei eine Lüge gewesen und die Bürgerinnen und Bürger leiden jetzt unter einer großen Belastung. Wie kann das sein?

Herr Wiese, Stadt Winsen: Es gibt schon viel Schwerlastverkehr aber dieser werde nicht vorrangig durch den Durchgangsverkehr ausgelöst. Man könne zudem den Verkehr nicht komplett raushalten, da die Stadt Winsen keine Rechte an den Straßen habe. Man müsse die Situation akzeptieren und proaktiv Gedanken um eine Lösung bzw. eine Umfahrung diskutieren.

Herr Peters, Stadt Winsen: Die Ausgangssituation sei, dass der Verkehr nach Winsen wolle und man den Verkehr nicht einfach so verlagern könne. Die Problematik sei vor allem der Richtungsverkehr von N-S und von O-W. Es gäbe hier keine Patentreue und man müsste deshalb in diesem Forum die realistischen Varianten diskutieren.

Herr Losert, PGT: Es gab eine Zählung und Befragung. Bei dem entstehenden Verkehr liegt der Schwerpunkt nicht auf dem Durchfahrtsverkehr sondern auf regionalem Verkehr, der nach Winsen will.

2. Wie viel Schwerlastverkehr könnte herausgehalten werden?

Herr Wiese, Stadt Winsen: Ein Fahrverbot für LKW ist populär, richtet sich aber nach der Rechtslage. Auf einer Kreisstraße und Landstraße kann kein Tempo 30 oder ein Verbot ausgesprochen werden.

5. Warum wurden die Varianten L-2.1 und L-2.0 aussortiert?

Die Varianten wurden verworfen, da sie nicht den gewünschten Effekt gehabt hätten. Die südl. war zu eng, die andere zu weit gezogen, sodass der Eingriff zu groß geworden wäre auch in Bezug auf den sinkenden Naherholungseffekt.

Bürgerwerkstatt Pattensen: Offenen Fragen im Plenum:

1. Welche Motivation hat die Stadt Winsen die Planung in Auftrag zu geben?

Herr Wiese, Stadt Winsen: Es gab vielfach die Forderung nach einer Entlastung des Verkehrs und über 1200 Unterschriften. Zudem müsse man die Möglichkeit nutzen, jetzt potentielle Strecken im Raum zu „reservieren“, viele andere Akteure haben ihre Finger in diesem Gebiet, deshalb sollte man den Raum freihalten, eine Umsetzung müsse auch nicht sofort erfolgen, sondern kann auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Herr Peters, Stadt Winsen: Das Gebiet ist für Planer sehr interessant, da es noch Freiraum bietet. Deshalb sollte man frühzeitig an eine Planung denken, bevor die Möglichkeit nicht mehr da ist.

2. Sind die Kostenschätzungen realistisch?

Herr Karsten, Landkreis Harburg: Resümee, dass die bisherigen Kostenschätzungen zu vergleichbaren anderen Projekten im Straßenbau bisher immer fast genau Punkt-Treffer waren.

3. Autobahnquerverbindung: Wie kann verhindert werden oder wie kann man garantieren, dass keine Trasse zur A7 gebaut wird und man so Teil der Autobahn zum Maschener Kreuz wird?

Herr Wiese, Stadt Winsen: Die Diskussion zur großen Südumgehung zur A7 wurde bereits geführt und wurde nicht aufgenommen, da der Widerstand zu groß war.

4. Entlastung auf der einen Seite bringt auch Belastung auf der anderen Seite – ist das Projekt nicht nur ein Nullsummenspiel?

Nein, die Entlastung soll im Vordergrund stehen und der Lärm soll aktiv bekämpft werden.

5. Welche Kosten sind bisher durch die Planung entstanden?

Herr Karsten, Landkreis Harburg: 200.000€

6. Was ist mit verkehrsbeschränkenden Anordnungen (Tempolimit 30 / Durchfahrtsverbote LKW)?

Erklärung von Bürgermeister Wiese, Stadt Winsen, dass dies rechtlich nicht umsetzbar ist und dass die vorgehenden Rahmenbedingungen nicht geändert werden können. Die Zuhörerschaft fordert genauere Erklärungen zum Sachverhalt. Daraufhin erklärt Herr Riech, Stadt Winsen, warum es rechtlich nicht möglich ist, eine Tempo-30-Zone einzuführen:

- Rechtliche Grundlage für derartige Anordnungen ist §45 StVO
- Danach ist es den Straßenverkehrsbehörden möglich, den Verkehr zu beschränken, z.B. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen
- Allerdings steht jede Verordnung unter dem Vorbehalt § 45 abs. 9 StVO, dass sie aufgrund von den besonderen Umstände zwingend verboten ist
- Hierzu gab es im Jahr 2011 politische Anträge mit dem Ziel, den Schwerlastverkehr zu verbieten und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anzuordnen
- Verkehrsgutachten bei PGT in Auftrag gegeben, um die Verkehrsmengen zu erfassen und dessen Zusammensetzung nach Größenklassen zu bestimmen
- Nach dessen Vorlage wurden das Lärmkontor beauftragt, die Werte hinsichtlich ihrer Lärmbelastung zu bewerten, das Ergebnis war, dass an lediglich zwei Punkten (einer in Scharmbeck, einer in Pattensen) der nächtliche Lärmwert gerade erreicht war
- Dieses Ergebnis ließ nicht zu, ein Durchfahrtsverbot für LKWs anzuordnen
- Noch so gerade begründbar war ein nächtliches Tempolimit auf 30 km/h anzuordnen, was die Stadt Winsen am 24.04.2012 tat
- Am 12.03.2012 wies das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr die Stadt an, diese Regelungen wieder aufzuheben und die Verkehrszeichen zu entfernen
- Obgleich geringe Aussicht bestand, griff die Stadt diese Weisung gerichtlich an und verlor in drei Instanzen im Eilverfahren sowie vor dem Verwaltungsgericht und dem Oberverwaltungsgericht. Erfolglos blieben auch zwei Versuche,

- die neue Landesregierung umzustimmen bzw. kleinere Maßnahmen vorzuschlagen
- Fazit: Verkehrsbeschränkungen auf dem klassifizierten Straßennetz sind derzeit nicht durchzusetzen

7. Einwand aus Scharmbeck: Gefühl der Vernachlässigung, nicht wirklich in die Einladungen einbezogen, die Einwohner denken deshalb, dass sie nicht betroffen sind.

Da die Scharmbecker Variante vom Tisch ist, hielt man eine Veranstaltung mit direkter Einladung nicht für notwendig. Sollte es allerdings auf eine Scharmbecker Variante hinauslaufen, würde man dort eine ähnliche Veranstaltung durchführen.

Lärmschutz: Der Wind wird den Lärm extrem nach Pattensen hineintragen und der Schwerlastverkehr, der durch die geplante Fehmarnbelt Querung hinzukommen wird, verursacht zusätzlichen Lärm.

Die Abwägung der Planung ist schwierig, dennoch sollte am Ende die Variante gewählt werden, die unterm Strich für alle am besten ist.

8. Finanzierungsfrage: Wie soll dieses Vorhaben finanziert werden? Die Stadt hat kein Geld.

Es gäbe noch keine konkreten Kosteneinschätzungen. Erst einmal geht es um das Suchen von Möglichkeiten einer Ortsumfahrung, hierfür ist eine Finanzierung vorerst nicht relevant. Es geht um das Meinungsbild der Bürger, was gewollt ist. Diesen soll ermöglicht werden, aufgrund einer guten Informationsbasis ihre Meinung zu bilden.

9. Auf Basis der vorliegenden Prognose für Lärm, Verkehr etc.. Gibt es ähnliche Projekte bei denen bei vergleichbarer Diagnose und Prognose eine Ortsumfahrung gebaut wurde?

Herr Novoty, IGBV, widmet sich der Frage bzgl. eines ähnlichen Beispiels. Er betont, dass es auf jeden Fall verschiedene Beispiele gibt, wo Straßen für eine ähnliche oder sogar geringere Auslastung gebaut worden sind und solche Kosten gerechtfertigt seien.

10. Wenn im Sinne einer Null-Plus-Variante die Straßen auf einen Querschnitt von 13,7m ausgebaut werden sollen, wo soll die Straße dann hin? So etwas wäre faktisch nicht umsetzbar, da kein Platz vorhanden ist. Darüber hinaus bringt die Ortsumgehung keine Entlastung der Blumenstraße und eine Südumgehung ist als mögliche Lösung denkbar.

Die Erweiterung der Straße ist laut Herrn Novoty, IGBV, auf jeden Fall machbar. Allerdings wäre dies nur durch Grunderwerb oder im Streitfall Enteignungen möglich. Darüber hinaus müssten auch die alten Eichen entfernt werden, um den nötigen Platz zu schaffen.

11. Wie kann es sein, dass ausschließlich Verbindungen zur Autobahn geprüft wurden? Wie gehen die rechtlichen Bestimmungen bzgl. verkehrsberuhigender Maßnahmen auf Kreisstraßen mit den entstehenden Kosten durch den Neubau einer Straße zusammen?

Herr Wiese, Stadt Winsen, betont, dass die rechtliche Grundlage lediglich vorgetragen werden kann. Eine Chance diese zu umgehen oder gar zu ändern besteht nicht. Es sollen Illusionen genommen werden, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen oder ähnliches auf Kreisstraßen möglich sein könnten. Auch die Kosten für weitere rechtliche Schritte auszugeben, um Verkehrsberuhigung zu erreichen und den Neubau umgehen zu können, lehnt er Wiese

ab. Das bestehende Gerichtsurteil wurde mit ausreichend finanziellen Mitteln rechtlich bekämpft und bleibt so oder so wirksam.

6.2 Anlage 2 - Einladungsflyer zur einführenden Bürgerinformationsveranstaltung und zu den Bürgerwerkstätten



Liebe Winsener Bürgerinnen und Bürger,

das Thema Verkehrsberuhigung für die Ortsteile Luhdorf und Pattensen ist seit vielen Jahren in der Diskussion. Nachdem nun die Grundlagen ermittelt und die Studien zur Voruntersuchung abgeschlossen sind, möchten der Landkreis Harburg als Träger des Planverfahrens und die Stadt Winsen mit Ihnen in den Dialog treten. Wir möchten Ihnen die Ergebnisse der Voruntersuchungen vorstellen, mögliche Ortsumgehungen darstellen und Ihnen Gelegenheit geben, Ihre Fragen und Hinweise zusammen mit Experten zu erörtern.

Ziel der Veranstaltung ist es, Basisinformationen zu den Trassenvarianten und Verfahrensschritten zu vermitteln sowie die Anregungen und Kritikpunkte der Bürgerinnen und Bürger mit aufzunehmen, um sie im Juni bei zwei weiteren Veranstaltungen in einzelnen Ortsteilen tiefergehend behandeln zu können. Nutzen Sie die Gelegenheit, sich aktiv an den Planungen zu beteiligen. Lassen Sie uns gemeinsam über die weitere Vorgehensweise sprechen!

André Wiese,
Bürgermeister,
Stadt Winsen

Rainer Rempe,
Landrat,
Landkreis Harburg

VERANSTALTER:

Stadt Winsen
Schloßplatz 1
21423 Winsen
Telefon: (04171) 657-0
E-Mail: info@stadt-winsen.de

Persönliche Gespräche im Rathaus bitte nach vorheriger terminlicher Vereinbarung.

Landkreis Harburg
(Träger des Planverfahrens)
Betrieb Kreisstraßen
Rathausstraße 60
21423 Winsen
Telefon: (04171) 693-322
E-Mail: kreisstrassen@lkhamburg.de

DIALOGPROZESS UND MODERATION:

Raum & Energie,
Institut für Planung, Kommunikation
und Prozessmanagement GmbH
Katrin Fahrenkrug
Hafenstr. 39 / 22880 Wedel
Telefon: (04103) 16041
E-Mail: institut@raum-energie.de

WEITERE INFORMATIONEN:
www.winsen.de
www.landkreis-harburg.de

TRASSENVARIANTEN?

UMGEHUNG SÜD?

UMGEHUNG NORD?

NULLVARIANTE?

Sie sind gefragt!

Öffentliche Bürgerinformation
Mittwoch, 06.05.2015
um 19:00 Uhr
in der Stadhalle Winsen (Luhe)
Luhdorfer Str. 29

Sie sind gefragt!

WELCHE TRASSENVARIANTEN WURDEN GEPRÜFT?

WELCHE TRASSEN SIND IN DER ENGEREN WAHL UND WARUM?

WELCHE ARGUMENTE UND FAKTEN SIND IHNEN BESONDERS WICHTIG?

WIE GEHT ES WEITER?

NENNEN SIE IHRE ANREGUNGEN UND KRITIKPUNKTE FÜR DEN WEITEREN PLANUNGSPROZESS.

NUTZEN SIE DIE GELEGENHEIT, IHRE FRAGEN UND HINWEISE MIT DEN FACHPLANERN UND EXPERTEN ZU ERÖRTERN.

PROGRAMM:

19.00 **Begrüßung und Einführung**
André Wiese, Bürgermeister der Stadt Winsen (Luhe)
Rainer Rempe, Landrat Landkreis Harburg

19.15 **OULuPa im Bürgerdialog**
Einführung in die Informationsveranstaltung und den weiteren Beteiligungsprozess
Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie, Wedel/Hamburg

19.20 **Planungen zu den Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen**

- Anlass und Ziele der geplanten Ortsumgehungen
- Bisheriger Planungsverlauf
- Erläuterung der Variantenauswahl
- Weitere Verfahrensschritte

Andrea Glass, Betrieb Kreisstraßen, Landkreis Harburg
Carsten Peters, Abteilung Kreisentwicklung, Landkreis Harburg

19.50 **Rückfragen und Diskussion im Plenum**

20.15 **Diskussion an Themeninseln**
Erörterung offener Fragen und kritischer Hinweise im Dialog mit den Fachplanern

- räumlich zu Teilabschnitten und Trassenvarianten
- thematisch u.a. Verkehrsaufkommen, Lärm, Umwelt- und Naturschutz

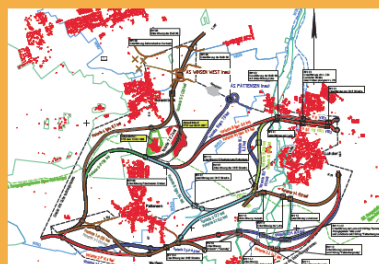
21.00 **Zusammenführung der Ergebnisse und Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen**

21.30 **Ende der Bürgerinformation**

Moderation:
Katrin Fahrenkrug, Institut Raum & Energie

Neben den Vertreterinnen und Vertretern aus der Stadt und dem Landkreis stehen Ihnen Fachleute zu Verkehrs- und Straßenplanungen, Umweltverträglichkeit und Lärm Rede und Antwort. Vertreten sind folgende Planungsbüros:

Planungsbüro ALAND
Ing.-Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen
LÄRMKONTOR GmbH



Ausschnitt aus der Übersichtskarte U02, Ingenieurgesellschaft für Bau- u. Vermessungswesen, W. Odermann - H. Krause

NÄCHSTE TERMINE:

Bürgerdialog mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern

- aus der südlichen Kernstadt, Roydorf und Luhdorf
am **Dienstag, 02. Juni 2015** um 19.00 Uhr in der Stadhalle Winsen
- aus Pattensen
am **Mittwoch, 03. Juni 2015** um 19.00 Uhr in der Sporthalle der Schule Pattensen

